

# 46ste vergadering

Dinsdag 2 februari 1999

Aanvang 14.00 uur

## Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 140 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Arib, Augusteijn-Esser, Bakker, Balemans, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Bolkestein, Van Bommel, Bos, Brood, Bussemaker, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijkema, Dijkstal, Dittrich, Van den Doel, Van Dok-van Weele, Duijkers, Duivesteijn, Eisses-Timmerman, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Graaf, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Herreburch, Hessing, Hillen, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, De Hoop Scheffer, Kalsbeek-Jasperse, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Koenders, Kortram, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, Marijnissen, E. Meijer, Th.A.M. Meijer, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolaï, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Rosenmüller, Rouvoet, Santi, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schoenmakers, Schreijer-Pierik, Schutte, Smits, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Swildens-Rozendaal, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Voorhoeve, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Vouïte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weekers, Weisglas, Van

Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heren Korthals, minister van Justitie, Remkes, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Adelmund, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, en mevrouw De Vries, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Witteveen-Hevinga, Balkenende, Van Ardenne-van der Hoeven, Buijs en Atsma, wegens bezigheden elders;

Terpstra, wegens bezigheden elders, de gehele week;

Timmermans, wegens verblijf buitenslands;

Ross-van Dorp en Van der Vlies, wegens ziekte;

Van Vliet, wegens ziekte, ook morgen;

Spoelman, wegens ziekte, de gehele week.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de

Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Ik wijs de leden erop dat de stemmingen direct na het vragenuur, dus vóór de regeling van werkzaamheden zullen plaatsvinden. Deze volgorde zal de eerstkomende weken worden gehandhaafd.

---

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

**Vragen** van het lid Van Walsem aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (voor de minister), over **de omvorming van vliegveld Laarbruch (nabij Bergen in Limburg) in een burgerluchthaven en de gevolgen hiervan voor omwonenden en milieu**.

De heer **Van Walsem** (D66):  
Mevrouw de voorzitter! Het vliegveld Laarbruch is een militair vliegveld in Duitsland. Inmiddels is de wens gerezen het om te bouwen tot een burgerluchvaartterrein. Dat ware niet zo erg, als het niet slechts 500 meter verwijderd zou liggen van het Limburgse plaatsje Bergen. Een jaar geleden heeft de fractie van GroenLinks hierover schriftelijke vragen gesteld. Naar mijn mening is daar geen ander antwoord op gekomen dan dat de minister het nog niet wist. Ik hoop dat de minister het inmiddels wel weet.

Wat is het geval? Door de ombouw van militair naar burgerluchvaartterrein zal het aantal vliegbewegingen toenemen van 10.000 naar minimaal 50.000. Ik gebruik het woord "minimaal", want

## Van Walsem

wij weten wat prognoses over de groei van de luchtvaart betekenen. Meestal worden ze ver overtroffen. Dat betekent het een en ander voor Limburg en met name voor de plaats Bergen en omstreken.

Bergen is voor een groot deel nationaal park en zal binnenkort voor het totale grondgebied nationaal park worden. Daarnaast is het een stiltegebied. In de toekomst moet de omgeving het onder meer hebben van recreatie. Met de komst van een burgerluchtvaartterrein zal er het een en ander gaan veranderen. Ik noem de geluidsoverlast, ik noem de overlast van de ontsluiting van het vliegveld. Dit zal behoorlijke implicaties hebben voor Bergen en omgeving. Wij vinden dat de minister het een en ander voor Bergen moet doen.

Ons is ter ore gekomen dat de minister op 10 februari a.s. een gesprek zal hebben met haar ambtgenoot van Nordrhein-Westfalen. Voor dat gesprek geven wij de minister het volgende mee.

Wil zij bewerkstelligen dat er überhaupt een nacht- en weekendverbod komt? Wil zij ervoor zorgdragen dat een grensoverschrijdende MER wordt opgesteld? Volgens de Duitse wetgeving is dat weliswaar niet nodig, maar ik refereer aan de Europese richtlijn die dit wél voorschrijft. Nederland kan daarop staan. Gezien het feit dat er binnen een afstand van plusminus 45 km meerdere vliegvelden in de directe omgeving liggen – ik noem Beek, Brügggen en Bierfeld – zou het wenselijk zijn een Europese coördinatie voor regionale vliegvelden op gang te brengen.

De inspraakprocedure in Duitsland eindigt op 7 maart, dus wij zijn nog op tijd. Ik hoop dat de minister onze verzoeken in haar gesprek van 10 februari a.s. aan de orde wil stellen.

□

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Voorzitter! Ik dank de vraagsteller voor zijn vragen. De heer Van Walsem heeft naar aanleiding van de aanvraag van Nordrhein-Westfalen over een omvorming van vliegveld Laarbruch in een burgerluchthaven vragen gesteld in verband met het komend bezoek van de minister van Nordrhein-Westfalen.

Het eerste punt is een nachtverbod voor vluchten over Nederlands

grondgebied. Wij hebben reeds met Nordrhein-Westfalen afgesproken dat er geen nachtvluchten over Nederlands grondgebied zullen plaatsvinden vanuit Laarbruch, wat wij in een verdrag zullen vastleggen. Sterker nog: wij zullen ons zelfs inspannen om het verkeer in het weekeinde boven Nederlands grondgebied zoveel mogelijk te beperken.

Voorzitter! De tweede vraag ging over de grensoverschrijdende MER. Zoals de heer Van Walsem terecht zei, is op grond van de Duitse wetgeving een MER niet verplicht, maar ook niet op grond van Nederlandse regelgeving of EU-wetgeving, want het gaat hier niet om de uitbreiding of de aanleg van een landings- of startbaan, maar om de omzetting van een militair vliegveld naar een burgervliegveld. Niettemin zijn in Duitsland een groot aantal milieuonderzoeken, gelijkwaardig aan de MER-procedure, uitgevoerd, die in Nederland zowel in Bergen als in Maastricht voor inspraak ter inzage liggen, gecoördineerd door de provincie Limburg.

Voorzitter! Wat de derde vraag betreft, kan ik toezeggen dat de minister overleg zal voeren met haar ambtgenoot van Nordrhein-Westfalen over Europese afstemming. Wij zullen aangeven dat wij zeer terughoudend zullen zijn met het openstellen van het Nederlandse luchtruim. Dat geldt voor Laarbruch en ook voor Brügggen, een vliegveld dat daar niet ver vanaf ligt. Wij zullen zeker met Duitsland, maar ook met België, van gedachten wisselen over ontwikkeling van de regionale velden aan beide zijden van de grens.

□

**De heer Van Walsem (D66):** Voorzitter! Uiteraard zijn wij blij met de toezeggingen van de minister c.q. de staatssecretaris, zeker wat het nachtverbod betreft. Ik beluisterde wel dat de staatssecretaris sprak over "over Nederlands grondgebied". Zoals ik al zei, eindigt de start- en landingsbaan ongeveer 500 meter van ons grondgebied vandaan. Ik heb kaartjes gezien waarop landings- en startbewegingen van vliegtuigen waren ingetekend, waarvan ik dacht dat de piloot wel een acrobaat moest zijn om dat te kunnen. Aangezien de veiligheid dat niet toelaat, benadruk ik dat de staatssecretaris goed moet kijken naar de haalbaarheid van de

vliegschema's. Het lijkt mij haast onmogelijk om niet over Nederlands grondgebied te vliegen.

Voorzitter! Wat de grensoverschrijdende MER-procedure betreft, is er een Europese richtlijn. De staatssecretaris zei dat deze casus daaraan niet beantwoordt, want het vliegveld ligt er al. Er is nog een bijlage bij deze richtlijn, waarin projecten ad hoc ter beoordeling liggen van lidstaten, om te zien of dat nodig zou zijn. Ik moet zeggen dat ook ik vind dat goed nabuurschap inhoudt dat zo'n grensoverschrijdende MER-procedure wordt gehouden. Kan de staatssecretaris daarom bij onze oosterburen vragen?

Voorzitter! De toezegging over de broodnodige coördinatie binnen Europa als het gaat om de regionale vliegvelden, neem ik in dank aan.

**De voorzitter:** Ik geef het woord wederom aan de staatssecretaris, die naar ik aanneem namens het kabinet, en dus ook namens de minister van Verkeer en Waterstaat en dus niet casu quo, spreekt.

□

**Staatssecretaris J.M. de Vries:** Voorzitter! Met betrekking tot het nachtverbod is het misschien goed de heer Van Walsem er nog eens op te wijzen dat de oorspronkelijke militaire bestemming van het vliegveld een veel grotere geluidszone kende dan die na omzetting tot burgerluchtvaartterrein. Dit, in combinatie met het verbod op nachtvluchten boven Nederlands grondgebied, zal in de context die ik heb gegeven, maken dat er wat de leefbaarheid in Bergen betreft een grote verbetering zal plaatsvinden.

Voorzitter! Over de grensoverschrijdende MER kan ik eigenlijk niet veel meer zeggen dan ik in eerste termijn heb gedaan. Noch op grond van Nederlandse regelgeving, noch op grond van EU-regelgeving, noch op grond van Duitse regelgeving kan een MER verplicht worden gesteld. Duitsland heeft niettemin welwillend gereageerd op alle milieurapportages die verband houden met de omvorming van deze luchthaven in een burgervliegveld. Tevens biedt Duitsland op deze wijze Nederland, met name Limburg en de gemeente Bergen, een inspraakmogelijkheid. Materieel geldt deze

## J.M. de Vries

inspraakprocedure dan ook als een MER-procedure.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter! De heer Van Walsem heeft gesproken over de drie punten waartoe de gemeenteraad van Bergen unaniem heeft besloten. Ik kan die alleen maar onderschrijven. Evenals de heer Van Walsem benadruk ik het verzoek om in het kader van het milieuonderzoek datgene te doen wat menselijkerwijs mogelijk is, ook al zijn er geen verplichtingen.

De bevolking is zeer ongerust. De gemeenteraad heeft dit uitdrukkelijk verwoord. Duizenden mensen bezochten protestvergaderingen. Ik verzoek de staatssecretaris heel nadrukkelijk om overleg te voeren met de gemeente Bergen en de provincie Limburg die de zaak coördineert. Daarnaast moet er overleg plaatsvinden met Europa, Düsseldorf en Nordrhein-Westfalen. De bevolking heeft voor de CDA-fractie de allerhoogste prioriteit en krijgt dus ook de meeste aandacht.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Naar mijn mening zijn mijn drie toezeggingen in eerste termijn aan het adres van de heer Van Walsem duidelijk genoeg. Daar houd ik mij ook aan met betrekking tot de beantwoording van de vragen van de heer Stroeken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie heeft over dit onderwerp al eerder vragen gesteld. Toen waren de antwoorden helder. Ook nu liggen de antwoorden van de staatssecretaris op dezelfde lijn. De staatssecretaris stelt evenwel dat zij nog steeds van Duitse zijde de verzekering heeft dat er geen nachtvluchten zullen plaatsvinden. Kan zij haar Duitse ambtgenoot dan om opheldering vragen over het feit dat in een brochure over de luchthaven wordt vermeld dat er 1560 vliegbewegingen in de nachtelijke uren zullen plaatsvinden? Tijdens de inspraakprocedure moet het voor de Nederlandse burgers volstrekt duidelijk worden wat dit betekent. Zijn die vliegbewegingen in de randen van de nacht of in de randen van de dag?

Toenmalig minister Jorritsma heeft destijds op vragen van de VVD-fractie geantwoord dat de inzet van de Nederlandse regering in het overleg met Duitsland zal zijn dat in het totaal de hinder voor burgers in het Nederlands grensgebied minder zal worden. Blijft dit de inzet van het huidige kabinet en kan het ook overtuigend aantonen dat dit het geval zal zijn?

Er zijn ook andere luchthavens in het grensgebied genoemd. Ik roep in herinnering het vreselijke ongeluk dat onlangs plaatsvond bij Geilenkirchen. Kan er van de zijde van de Nederlandse regering de volgende week op aangedrongen worden dat er voor de Nederlandse grensgemeenten ook inzicht komt in het onderzoek dat hierover nu loopt en dat ze vroegtijdig worden geïnformeerd over de resultaten hiervan?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Ik kan toezeggen dat het inzicht in de onderzoeksresultaten met betrekking tot het recente ongeluk in Geilenkirchen wordt verschaft. Wij zullen ons maximaal inzetten om de hinder te beperken. Waar mevrouw Verbugt spreekt over een brochure, kan ik haar zeggen dat de Nederlandse regering voornemens is om alleen toestemming te geven voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim overdag. De geluidszone zal aanmerkelijk kleiner zijn dan dat die was zoals vastgesteld bij het gebruik als militair vliegveld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat afgelopen november heb ik aan de minister van Verkeer en Waterstaat over dit onderwerp een brief gevraagd, opdat de Kamer van gedachten kon wisselen over de verschillende aspecten die hiermee samenhangen. Die brief heb ik tot op heden niet ontvangen. Nu er mondelinge vragen gesteld worden, dreigt dadelijk het antwoord te zijn dat hierover reeds van gedachten is gewisseld met de Kamer. Het lijkt mij dan ook heel goed dat wij die brief alsnog van de minister krijgen, zodat de Kamer hierover een echte beleidsdiscussie kan voeren met het kabinet.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik zal nagaan op welke termijn de Kamer deze brief zal ontvangen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Zoals terecht door collega Van Walsem werd gememoreerd, heeft mijn fractie – ik mocht dat zelf doen – op 16 februari van het vorig jaar schriftelijke vragen gesteld over onder andere nachtvluchten. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft geantwoord dat tijdens het overleg met haar Duitse ambtgenoot, minister Clement van de deelstaat Nordrhein-Westfalen, gebleken is dat de milieueffecten van burgergebruik van Laarbruch in kaart worden gebracht en dat nachtvluchten daarin niet voorkomen. Nu zegt de regering dat zij het Nederlandse luchtruim niet wil openen voor nachtvluchten. Er is echter terecht zorg over geuit dat er wel degelijk 1560 nachtvluchten zullen plaatsvinden. Aangezien dit vliegveld zeer dicht bij de Nederlandse grens ligt, zal men ook in Nederland geluidshinder van die nachtvluchten ondervinden. Ik krijg hier graag een nadere toelichting op. Worden er nu wel of niet nachtvluchten toegelaten? Het lijkt erop dat dit wel het geval is. De Nederlandse regering probeert kennelijk maatregelen te nemen in verband met het eigen luchtruim.

Voorzitter! De kritische kanttekeningen van CDA en VVD inzake de nachtvluchten op een vliegveld net over onze grens zijn hoopgevend in verband met de regionale vliegvelden in Nederland. Ik kan mij nog de discussie over vliegveld Beek herinneren. Het ging toen om "de randen van de nacht". De heer Stroeken weet ongetwijfeld dat het CDA destijds meer ruimte wilde. Mag ik uit zijn woorden afleiden dat het CDA op het standpunt staat dat voor regionale luchthavens in Nederland geen nachtvluchten worden getolereerd?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Vorig jaar zijn niet alleen door de fractie van GroenLinks vragen hierover gesteld maar ook door de fractie van de VVD en wel bij monde van mevrouw Verbugt. Bij de

## J.M. de Vries

beantwoording van die vragen heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat voor het 's nacht binnenvliegen van Nederland op lage hoogte een verdrag nodig is. Als wij met Nordrhein-Westfalen afspreken dat nachtvluchten niet getolereerd worden, wordt dit ook vastgelegd in een verdrag.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter! Zoals de heer Rosenmöller ongetwijfeld weet, waren de drie grote partijen in Limburg voorstander van 1500 nachtvluchten op vliegveld Beek. Het is ook bekend dat de regering uiteindelijk op een lager aantal is uitgekomen en daar niet van wilde afwijken. Het CDA heeft tot het laatst het standpunt verdedigd dat de oost-westbaan aangelegd moest worden. Helaas heeft het kabinet daar niet aan meegewerkt. Ik kan dus niet zeggen dat nachtvluchten op regionale vliegvelden volgens het CDA nooit mogen worden getolereerd. De situatie moet van geval tot geval, van luchthaven tot luchthaven, bekeken worden. Ik wijs erop dat de gemeenteraad van Bergen zich duidelijk tegen nachtvluchten heeft uitgesproken. Dat standpunt onderschrijf ik.

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw de voorzitter! De minister zegt dat de overlast zal afnemen. Is de regering het met ons eens dat er sprake is van een nieuwe situatie nu de Britse luchtmacht niet langer noodzakelijk aanwezig is? Er moet in feite nieuw overleg gestart worden over de betekenis van een luchthaven op die locatie.

De luchthaven is daar niet gepland omdat er op die plaats behoefte is aan een regionale luchthaven voor de burgerluchtvaart, maar ter compensatie van wegvallende werkgelegenheid in de regio. Licht het dan niet meer voor de hand – zeker nu het Paarse kabinet de Europese gedachte sterk ondersteunt – om te kijken naar echte vormen van compensatie van werkgelegenheid in plaats van de aanleg van een luchthaven?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**:

Voorzitter! Toen Laarbruch in gebruik was als militaire luchthaven, was er een vrij grote geluidszone ingesteld. Duitsland heeft een aanvraag ingediend, ook bij Nederland, voor de omzetting van militair naar burgervliegveld. Het heeft daarbij aangegeven welke geluidszone aan de orde is – zij is aanmerkelijk beperkter – en om hoeveel vlieg-bewegingen het gaat. Het is aan Nederland om daar ja of nee op te zeggen voorzover het het Nederlandse luchtruim betreft. De deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft de bevoegdheid een beslissing te nemen over het vliegveld dat zich op zijn grondgebied bevindt.

De luchthaven bevindt zich op Duits grondgebied. De motivering inzake werkgelegenheid of anderszins gaat dan ook Nordrhein-Westfalen c.q. Duitsland aan. Nederland is hierbij betrokken op het punt van eventuele milieu- of geluidseffecten. Daarop zullen wij de aanvraag beoordelen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Mijn fractie hecht in het bijzonder aan de mening van de basis, dus gemeente en provincie. De communicatie daarmee, zeker ten aanzien van dit soort heikele punten, is van groot belang. Op welke wijze zal de staatssecretaris vormgeven aan het overleg met betrokken gemeente en provincie? Wanneer zal het overleg plaatsvinden? De staatssecretaris zal zich hardmaken voor het niet veroorzaken van overlast vanwege de activiteiten aldaar. Impliceert dit de garantie dat dit het centrale uitgangspunt is waaraan zij onverkort vast zal houden?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Mijn toezeggingen zijn helder genoeg. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt met de provincie Limburg en de gemeente Bergen over de te volgen procedure. Op dit moment liggen de verschillende verzoeken ter inspraak en beoordeling voor. De termijn daarvoor is nog een maand. Daarna zal nadere besluitvorming plaatsvinden. Volgende week vindt er een gesprek plaats met de minister van de deelstaat Nordrhein-Westfalen. Ik heb duidelijk aangegeven wat de

inzet van Nederland voor Limburg zal zijn.

---

**Vragen** van het lid Van der Steenhoven aan de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (voor de minister), over **de milieufraude van de zogenaamde milieuslopers en het gebrekkige TNO-rapport hierover**.

De **voorzitter**: De staatssecretaris van VROM spreekt, evenals de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, namens het kabinet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Afgelopen donderdag hebben het Radio 1-journaal en NOVA aandacht besteed aan een TNO-onderzoek over de autorecyclinketen in Nederland. Het was een onderzoek in opdracht van het project King-Pin, als uitvloeisel van het ICES-project. In het conceptrapport van TNO stond veel kritiek op het project van ARN, Autorecyclink Nederland. In het definitieve rapport was de kritiek verdwenen. Elementen van de kritiek waren: bedrijven van Autorecyclink Nederland halen milieuvervuilende reststoffen uit Duitsland en strijken hier de subsidie op; autowrakken worden niet goed leeggehaald bij de demontage en gaan "vuil" de shredder in. Daardoor blijft er uiteindelijk na verbranding veel vuil slib over, wat gestort moet worden. De conclusie is dat de overheid geen grip op deze sector heeft. De fraude met het systeem leidt tot zeer ongewenste gevolgen voor het milieu.

GroenLinks vindt met name de rol en de houding van het ministerie van belang. Wij denken dat de afstand tot dit project van Autorecyclink Nederland te groot is en dat men nalaat deze sector te controleren. Dat leidt tot de volgende vragen.

1. In hoeverre was het ministerie van VROM op de hoogte van het TNO-onderzoek en van het gegeven dat er inhoudelijk een ander conceptrapport lag? Wat was er aan de hand? Hoe is het ministerie daarmee omgegaan?

2. Wat is de huidige situatie ten aanzien van de autorecyclink-systemen die worden gehanteerd? In principe is het systeem van ARN