

68ste vergadering

Dinsdag 13 april 1999

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 141 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Bolkestein, Van Bommel, Bos, Brood, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijkma, Dijkstal, Dittrich, Van den Doel, Van Dok-van Weele, Duijkers, Duivesteijn, Eisses-Timmerman, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hillen, Van der Hoek, Hoekema, Hofstra, De Hoop Scheffer, Kalsbeek-Jasperse, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Kortram, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, Marijnissen, Th.A.M. Meijer, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Reitsma, Remak, Rietkerk, Rosenmöller, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schoenmakers, Schreijer-Pierik, Schutte, Smits, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, Van Vliet, Voorhoeve, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Weekers,

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

en de heren Pronk, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Apotheker, minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, en mevrouw Adelmund, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.

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

Koenders, De Graaf en Van Walsem, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

E. Meijer, Rehwinkel, Zijlstra, Van 't Riet en Van der Hoeven, wegens verblijf buitenslands, de gehele week;

Udo, wegens bezigheden elders.

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.

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

Vragen van het lid Verbugt aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over **diens uitspraken over sluiting van enkele regionale luchthavens en de reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat daarop (VNU-bladen, 31 maart jl.)**.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw de voorzitter! De afgelopen maanden heeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer met enige regelmaat blijk gegeven van zijn betrokkenheid bij het luchtvaartdossier. Wij kennen al zijn wens om te komen tot een verbod op korte vluchten en de plannen om op het huidige Schiphol een nieuwe stad te bouwen. Recent kwam daar een nieuw idee bij met betrekking tot de toekomst van de regionale luchthavens. In een gesprek met de VNU-bladen onthulde de minister zijn plannen om een deel van de regionale luchthavens te sluiten en op de overblijvende regionale vliegvelden meer vluchten af te wikkelen. De minister zou daar zelfs geheim overleg over voeren.

Een jaar geleden heeft het vorige kabinet een nieuwe visie uitgebracht over de toekomst van de regionale vliegvelden; deze minister was ook lid van het vorige kabinet. Met deze nieuwe beleidslijn is voor de verschillende regionale luchthavens – Eelde, Twenthe, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht – een specifieke taakverdeling gemaakt,



De heer Pronk, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

waarbij voor elk van deze luchthavens de milieuraandvoorwaarden de grenzen hebben gesteld aan de ontwikkeling van het vliegverkeer en aan het profiel dat met de marktsector tot ontwikkeling wordt gebracht. De Tweede Kamer heeft met deze lijn ingestemd. Daarmee heeft de luchthaven Maastricht een heel andere verkeersfunctie gekregen dan bijvoorbeeld Eindhoven; Eindhoven heeft weer een heel andere verkeersfunctie gekregen dan Eelde of Twente. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt, ook over de mate van rijksbetrokkenheid. De VVD-fractie gaat er dan ook van uit dat die afspraken door het kabinet worden uitgewerkt. Zo is het ook met de Kamer afgesproken.

De plannen van minister Pronk zijn niet in overeenstemming met de eerder uitgezette koers. In Eindhoven is bijvoorbeeld grote verwarring ontstaan: minister Netelenbos vindt dat het vliegveld dit jaar nog mag groeien, maar minister Pronk vindt dat het wel dicht kan. Een voorganger van minister Netelenbos heeft staatsrecht geschreven met de uitroep dat er maar één minister van Verkeer en Waterstaat is. Toch wil de VVD-fractie graag opheldering van de minister van VROM door middel van de volgende vragen.

1. Is het waar dat de minister binnen het kabinet steun zoekt voor plannen om een deel van de

regionale luchthavens te sluiten en het aantal vluchten op de overblijvende luchthavens op te voeren?

2. Welke luchthavens zouden volgens de minister gesloten kunnen worden en welke zou hij verder willen laten groeien?

3. Heeft de minister al een begijfering gemaakt van de kosten die sluiting met zich zou brengen? Ik denk daarbij bijvoorbeeld ook aan de schadeclaims van het bedrijfsleven.

4. Heeft de minister al een beeld van de investeringskosten die nodig zijn om de groei op de overblijvende vliegvelden met een adequate infrastructuur en binnen verantwoorde milieuraandvoorwaarden op te vangen?

5. Onderschrijft de minister het eerder genomen kabinetsbesluit over de strategie inzake de regionale luchthavens? Volgens dit besluit en volgens afspraak met de Kamer en de betrokken provincies en gemeenten zou deze strategie voor de betreffende regionale luchthavens uiterlijk in het jaar 2000 haar beslag moeten krijgen.

6. Wil de minister het inmiddels verworven bestuurlijke draagvlak in de regio's overboord zetten en wil hij de in voorbereiding zijnde isolatieprogramma's vertragen of zelfs stoppen?

□

Minister **Pronk**: Mevrouw de voorzitter! Ik heb zes vragen gekregen. Een eerste vraag is of ik steun zoek voor mijn plannen in het kabinet. Het antwoord is "ja". Een tweede vraag is wat mijn plannen zijn. Ik heb nog geen plannen. Ik heb een paar ideeën. Die heb ik in december in dit huis uiteengezet naar aanleiding van het wetje op de PKB's over het nieuwe structuurschema burgerluchtvaart. De Kamer vroeg toen aan mij om de PKB heel snel in te dienen. Ik ben toen voortvarend te werk gegaan. Er is geen geheim politiek overleg geweest. Dat was gewoon overleg met mijn collega's die daarbij betrokken zijn. Doel was om te komen tot een zo spoedig mogelijke uitvoering van de wens van de Kamer. Een derde vraag is of ik een begijfering heb gemaakt van de kosten. Het antwoord is "nee". Dat heb ik nog niet gedaan. Ik heb dat ook niet gedaan inzake de investeringsbedragen. Ik heb hoogstens wat ideeën. De Kamer kent die.

Ik heb in december jongstleden in de Kamer gezegd dat het naar mijn indruk niet wenselijk is om allerlei chartervliegtuigen in de gelegenheid te stellen om nieuwe vluchtbewegingen te starten, wanneer de groei op Schiphol om de bekende milieuoverwegingen wordt beperkt. Dat zou immers niet in overeenstemming zijn met het totale wensenpakket met betrekking tot terugdringing van het CO₂, de emissie-uitstoot, het vliegtuiglawaai en dergelijke. Het is mijn opvatting dat het in zijn totaliteit moet worden gezien en niet vliegveld voor vliegveld. Dat is mijn gedachte. Wellicht is die niet helemaal in overeenstemming met hetgeen een paar jaar geleden werd neergelegd in het kader van de regionale luchthavenstrategie. Dat zou best kunnen. Het denken staat niet stil. Daarover moet door mij en mijn collega's worden gesproken. Wat mij betreft moet dat vanuit het oogpunt van milieu en ruimtelijke ordening worden gezien, naast alle andere standpunten die ook aan de orde zijn in de discussie op weg naar de door de Kamer gevraagde nota.

Een volgende vraag is of ik daarmee het in Nederland bestaande draagvlak met betrekking tot het beleid van het verleden wil ondermij-

Pronk

nen. Geenszins! Ik wil een goed overleg met alle betrokkenen, om te komen tot beleid dat de nationale doelstellingen, ook terzake van CO₂, de ruimtelijke ordening en terugdringen van geluidshinder, ondersteunt.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik stel vast dat de minister een beetje afstand begint te nemen van een eerder geformuleerde strategie. Dat was mij in ieder geval niet duidelijk geworden uit het overleg van 1 december. Ik begrijp echter dat er nog geen kabinetsstandpunt is. Wij zullen dit heel nadrukkelijk volgen, temeer omdat het eerdere kabinetsbesluit een heel duidelijk evenwicht heeft gevonden tussen de economische taakstelling en de milieuraandvoorwaarden. Niemand wil immers dat de groei ongeremd doorgaat. Wij moeten natuurlijk rekening houden met geluidsoverlast voor de omwonenden. Dat heeft geresulteerd in een bepaald korset, waarbinnen de rijkssubsidies plaats moeten maken voor marktontwikkeling. In onze ogen kan dat alleen als dat gepaard gaat met consistent beleid.

Voorzitter! Wij moeten tevens voorkomen dat de luchthavens in Nederland worden gesloten of ingekrompen en er vervolgens een paar meter over onze landsgrens heen nieuwe vliegvelden ontstaan of ongebreideld mogen groeien. Dat levert per saldo niets op voor het CO₂-beleid. Het kan zelfs de situatie verslechteren. Ik stel immers vast dat de milieuraandvoorwaarden in onze buurlanden minder streng zijn of zelf nagenoeg afwezig, zoals in het geval van Luik. Dan exporteren wij banen. Er is al overlast in de Nederlandse grensstreken. Die zal dan alleen maar toenemen. Daarover heb ik een aantal aanvullende vragen.

1. Erkent de minister dat noch het bedrijfsleven noch omwonenden belang hebben bij een zigzagkoers, ook omdat de isolatieprogramma's die nu op stapel staan, eindelijk een keer moeten worden uitgevoerd?

2. Erkent de minister de grensoverschrijdende dimensie van het probleem en is hij bereid om samen met de buurlanden tot een gezamenlijke strategie te komen?

□

Minister **Pronk**: Voorzitter! Er zijn twee nieuwe ontwikkelingen sinds we er in het verleden over hebben gesproken. In de eerste plaats is er duidelijker besluitvorming met betrekking tot de toekomst van Schiphol. Ik constateer dat dit het effect lijkt te hebben dat nogal wat chartermaatschappijen nu elders ruimte zoeken om vliegbewegingen te starten. Ik vind dat een nieuwe ontwikkeling sedert de vorige gezamenlijk bediscussieerde strategie.

De tweede ontwikkeling is iets anders dan mevrouw Verbugt zei. Die ontwikkeling is dat buurlanden zelf beginnen met luchthavenontwikkeling vlak over de Nederlandse grens, sterker dan we een poosje geleden hadden vermoed. Ik denk aan het vrijmaken van voormalige militaire terreinen voor luchthavenverkeer. Dat betekent naar mijn mening dat het wenselijk is dat er overleg plaatsvindt met buurlanden over een gezamenlijk beleid terzake. Ik heb begrepen dat mijn collega daar net zo over denkt. Dat gezamenlijke beleid terzake zou consequenties kunnen hebben voor hetgeen wij in het verleden hebben bedacht voor de Nederlandse regionale luchthavens.

Dat brengt mij op de beide vragen. Erken ik dat bedrijfsleven noch omwonenden baat hebben bij een zigzagkoers? Dat erken ik volmondig. Daarom ben ik ook van mening dat we geen zigzagkoers moeten varen, maar een koers die duidelijk is gericht op gezamenlijk overeengekomen doelstellingen. Dat is het mogelijk maken van een adequate omvang van noodzakelijk vliegverkeer, het terugbrengen van milieuoverlast in de vorm van geluidsoverlast en CO₂-uitstoot, het bevorderen van alternatief transport om op de markt concurrentie voor het vliegverkeer te ontwikkelen en een goede ruimtelijke ordening. Dat zijn duidelijke doelstellingen die moeten leiden tot een duidelijk beleid. Dat is niet altijd hetzelfde als het beleid van het verleden. Dat kan dus een ombuiging betekenen, maar dat is wat anders dan een zigzagkoers.

De tweede vraag ging over de grensoverschrijdende effecten. Ik heb in mijn inleidende opmerking daar een kanttekening bij geplaatst. Ik ben overigens van mening dat een en

ander niet geheel aan de markt moet worden overgelaten. Er is zo-even terecht gezegd dat er nogal wat subsidie wordt gegeven. Dat betekent dat je ook moet kijken naar de inzet van publieke gelden terzake.

Tot slot is mij gevraagd om mijn voornemens uiteen te zetten. Dit is geen regeringsbeleid. Het zijn mijn gedachten op basis van gemeenschappelijk overeengekomen doelstellingen. Wat uiteindelijk het kabinetsbeleid zal worden, wordt duidelijk in de tweede helft van dit jaar.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Het nieuwe provinciebestuur van Zuid-Holland heeft aangegeven dat het van mening is dat er geen toekomst meer is voor een luchthaven bij Rotterdam. Dat lijkt aardig te sporen met de opvattingen van de minister. Kan hij daarop reageren, ook gezien de volgende uitspraak in de nota Relus? "Uitgaande van een uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een volwaardige HSL is aan een luchthaven bij Rotterdam geen nationaal economisch belang verbonden." Dat is het standpunt dat de vorige regering naar aanleiding van de nota Relus heeft ingenomen.

Ik heb ook een vraag aan mevrouw Verbugt. Er is inderdaad een toename van het aantal vakantiecharters op regionale vliegvelden. De Kamer heeft in december ook een motie aangenomen, waarin wordt aangegeven dat er een beleid gevoerd moet worden om te komen tot ontmoediging van het vliegverkeer voor de korte afstand. Ik vraag me af hoe dat zich verhoudt tot de opvattingen die mevrouw Verbugt net heeft verkondigd.

□

Minister **Pronk**: Voorzitter! Ik onthoud mij van een reactie namens het kabinet op een uitlating van het provinciaal bestuur van Zuid-Holland. Wel wil ik in algemene zin opmerken dat er uiteraard een relatie is tussen het gewenste aantal vliegbewegingen voor de korte afstand en het snelle publieke transport via bijvoorbeeld nog aan te leggen railverbindingen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Mijn antwoord op de vraag van de heer Van der Steenhoven is dat de VVD-fractie het beleid met betrekking tot de regionale luchthavens altijd heeft ondersteund. In dat beleid is nergens voorzien in een ongebreidelde groei van het aantal vliegbewegingen, die per luchthaven behoorlijk zijn ingekapseld. Wat ons betreft kan het indertijd geformuleerde beleid worden voortgezet.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie heeft er geen enkel bezwaar tegen dat de minister nadenkt over de problematiek van de regionale luchtvaart en de kleine vliegvelden. Volgens mij is hij daartoe ook geroepen. Mijn vraag is wel of de minister, voordat hij iets in de kranten laat zetten, alles in het werk wil stellen om een regeringsstandpunt te formuleren en dat dan in de krant te laten zetten in plaats van zijn persoonlijke mening.

Wanneer komt de nota over het nieuwe beleid en wie is daarvoor de eerstverantwoordelijke? Ook wil ik vragen of de minister in het nieuw te formuleren beleid het regionale standpunt ten aanzien van regionale vliegvelden zwaar wil laten meewegen dan wel bijna bepalend wil laten zijn.

Er zijn afspraken met bedrijven, gemeenten enz. gemaakt. Huldigt de minister het standpunt: contract is contract en afspraak is afspraak?

Minister **Pronk**: Voorzitter! Als de pers mij vraagt om een toelichting op in de Kamer gedane uitspraken, geef ik altijd bescheid. Ik merk dan wel op dat het gaat om een persoonlijke toelichting en niet om officieel kabinetsbeleid. Die lijn blijf ik volgen, ook bij andere onderwerpen.

De verantwoordelijkheid ligt in eerste instantie bij de minister van Verkeer en Waterstaat, maar PKB's komen uiteindelijk ook bij mij terecht. Ik moet mijn handtekening ook zetten en ik moet dat kunnen toelichten. Er is nu eenmaal sprake van milieu- en ruimtelijkeordeningsaspecten naast verkeersaspecten.

Ik zal de standpunten van de diverse regio's zwaar laten wegen, maar ze zijn niet bepalend voor de vaststelling van het nationaal belang. Het lijkt mij dat dat laatste aan kabinet en Kamer is voorbehouden.

Contract is contract, maar niet iedere afspraak, voornemen en intentie is een contract op zichzelf. De Kamer weet precies waaraan het kabinet in het kader van de PKB-procedure gehouden is.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik heb twee vragen. Op de eerste vraag aan de minister of hij steun zoekt in het kabinet, was het antwoord ja. Op de vraag of hij plannen heeft, was het antwoord nee. Maar waarvoor zoekt hij steun als hij geen plannen heeft? De minister zei dat hij wel enige ideeën heeft die de Kamer kent. Dit is niet het geval. Wij hebben in de krant alleen iets gelezen over de sluiting van regionale luchthavens. Wil de minister zijn ideeën nu aan de Kamer duidelijker toelichten?

De minister zegt dat er nieuwe ontwikkelingen zijn rondom Schiphol. Daarom vertrekken er chartervluchten naar een regionale luchthaven. Dit is door het kabinet altijd ontkend. Het zou altijd gaan om autonome groei van de regionale luchthavens. Daarom vraag ik de minister of hij inzichtelijk kan maken hoe het zit met het vertrek van chartervluchten van Schiphol naar regionale luchthavens.

Minister **Pronk**: Ik heb geen plannen. Ik heb voornemens, intenties en beleidsuitgangspunten. Het feit dat ik geen plannen heb, kwam ook tot uitdrukking in het antwoord op de vraag van mevrouw Verbugt naar de kostencalculaties. Aangezien ik die nog niet heb, heb ik ook nog geen plannen. Maar voor beleidsdoelstellingen, beleidsuitgangspunten en criteria die moeten worden gehanteerd terzake, zoek ik uiteraard steun in het kabinet. Wat dat betreft kan ik de Kamer dus geen duidelijkheid verschaffen.

Ik ben van mening – en dat heb ik ook in een eerder discussie met de Kamer gezegd – dat er een totaalbeleid moet komen en geen optelsom van het beleid voor de onderscheiden luchthavens. De gewenste groei, een eventuele

investeringsstop en het terugbrengen van het aantal vliegbewegingen per luchthaven moeten op elkaar worden afgestemd. Luchthavens liggen soms heel dicht bij elkaar. Het is dan minder nodig dat er overal groei plaatsvindt. Daarvan zijn voorbeelden te noemen. In de krant is een voorbeeld opgenomen; dat was in een regionale krant. Er zijn echter ook voorbeelden te vinden in andere regio's in Nederland. Ik heb de indruk dat er een uitwijk plaatsvindt naar elders – soms ook over de grens – als gevolg van het voornemen van het kabinet om te komen tot een zekere beheersing van de groei van Schiphol. In het regeerakkoord wordt gesproken over een verantwoorde, beheerste groei. Het is natuurlijk goed marktgedrag van een onderneming om te bezien of elders groei mogelijk is die wat minder wordt beheerst door het beleid. Ik vind dat je daarop beleidsmatig moet anticiperen door een goed totaalplan uit te werken, maar dat totale plan is er nog niet.

Vragen van het lid Atsma aan de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, over **diens uitspraken gedaan bij de jaarvergadering van de Nederlandse vakbond varkenshouders over de Wet herstructurering varkenshouderij**.

De heer **Atsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! De Wet herstructurering varkenshouderij en de uitspraak van de rechter daarna hebben sinds februari veel reacties losgemaakt en tot op de dag van vandaag tot veel verwarring geleid. Het is goed dat de minister het gesprek met de sector is aangegaan. De CDA-fractie is blij dat de minister heeft geluisterd naar hetgeen zij in de discussies daarna heeft ingebracht. Wij zijn tevreden over de mogelijke handreiking van de minister naar de sector tijdens een bijeenkomst van de Nederlandse vakbond varkenshouders vorige week. Het CDA vindt en blijft vinden dat herstructurering van de varkenssector noodzakelijk is, maar zonder een generieke korting. De minister heeft – althans voorzover wij dat hebben kunnen opmaken – vorige week laten doorschemeren dat hij ook weinig voelt voor een generieke korting. Als dat zo is, zou