



De heer De Grave, minister van Defensie

van dit jaar. Zij was woordvoerder op de terreinen volksgezondheid, onderwijs en sociale zaken, en voorzitter van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. Zij was de laatste jaren een actief en creatief lid van het Presidium. Bij haar afscheid heeft mijn voorganger haar een koninklijke onderscheiding mogen uitreiken en haar onafhankelijke, dualistische opstelling genoemd en de stevigheid van haar stellingname. Velen van ons zullen zich dat ook herinneren. Dure woorden, dure titels en dure rapporten konden haar niet imponeren, wogen in ieder geval niet op tegen eigen levenservaring en gezond verstand.

Wij misten haar toen zij ziek werd en wij misten haar toen zij niet meer kandidaat wilde zijn en wij missen haar nu haar ziekte haar voor altijd van ons heeft weggehaald. Maar degenen onder ons die haar gekend hebben, voelen zich ook bevoorrecht, omdat zij vertrouwen uitstraalde in het vermogen van mensen om problemen op te lossen, buiten de politiek en in de politiek.

Ik wens allen die haar dierbaar en verwant waren, sterkte, en ik verzoek u enkele momenten stil te zijn om Margreet Kamp te herdenken.

(De aanwezigen nemen staande enkele ogenblikken stilte in acht.)

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

Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de ministers van Defensie en van Verkeer en Waterstaat, over **het kabinetsbeleid inzake Eindhoven Airport (Welschap)**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Welschap heet sinds kort Eindhoven Airport en dat weerspiegelt waarschijnlijk de ambities van dit half militaire, half burgervliegveld. Het lijkt erop dat Welschap in toenemende mate een overloopt-functie wordt van Schiphol. Overigens is Schiphol sinds kort voor 51% eigenaar van dit vliegveld. Dit blijkt onder andere uit de aanwezigheid van vliegtuigen die niet meer op Schiphol mogen landen, de zogenaamde hoofdstuk 2-vliegtuigen, en uit het toenemend aantal charters dat op Welschap landt.

Op dit moment geldt er voor de burgerluchtvaart op Welschap een grens van 18.050 vluchten per jaar. Deze grens is in het ontwerpbesluit medegebruik van militair luchtvaartterrein Eindhoven geschrapt. De

enige grens die nog overblijft is die van de indicatieve geluidszone.

De vergadering wordt van 14.10 uur tot 14.20 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat de verstoring van de vergadering vooral voor de behandeling van de begroting van het ministerie van Economische Zaken bedoeld was en die begint pas in de loop van de middag. Het had op zichzelf niets te maken met deze mondelinge vragen. Het woord is dan ook wederom aan de heer Van der Steenhoven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Het gaat hier om een belangrijk probleem, namelijk om de geluidsoverlast die vele mensen in de regio Eindhoven ondervinden. In toenemende mate wordt van het vliegveld Eindhoven gebruik gemaakt door vliegtuigen die niet meer kunnen of mogen landen op Schiphol, de zogenaamde hoofdstuk 2-vliegtuigen.

Op dit moment geldt voor de burgerluchtvaart een grens van 18.000 vluchten per jaar. Deze grens is in het ontwerpbesluit van het militair luchtvaartterrein Eindhoven geschrapt. De enige grens is dan de indicatieve geluidszone. Klopt het dat er een ontwerpbeschikking ligt zonder grenzen aan het vliegverkeer? Kan de minister toezeggen dat een grens zal blijven bestaan aan het aantal vliegbewegingen? Zo nee, wat doet de minister dan om de milieuschade te beperken? Zal de minister het standstillbeginsel dat ook voor Schiphol geldt – een toename van de luchtvaart alleen met verbetering van milieu en vermindering van de geluidsoverlast – ook laten gelden voor Eindhoven?

Er is een 35 Ke-geluidszone, maar die is indicatief. Van een officiële zone in de zin van artikel 25a van de Luchtvaartwet is nog geen sprake. Waarom is er voor Welschap Eindhoven Airport nog geen geluidszone? Welke wettelijke vorm van bescherming tegen geluidsoverlast wordt nu geboden en wat doet de minister om die geluidszone snel te regelen?

Het vliegveld kent de vreemde situatie dat het valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Defensie, ook het civiele deel. Daarmee is de staatssecretaris niet alleen belanghebbende, doch ook bevoegd gezag. Hoe

Van der Steenhoven

beschouwt de minister deze situatie, waarin de staatssecretaris verschillende petten draagt, dat wil zeggen tegelijkertijd belanghebbende en toezichthouder is? Vanmorgen is in kort geding de beschikking inzake geluidsnormering nietig verklaard, ook omdat hier wel degelijk sprake is van burgerluchtvaart en niet alleen van een militair vliegveld.

Het beleid ten aanzien van hoofdstuk 2-vliegtuigen verbiedt nieuwe vluchten met hoofdstuk 2-vliegtuigen. Bepaalde types worden sowieso niet toegestaan. De beschikking van 12 juni voor Welschap geeft echter wel ruimte voor 160 hoofdstuk 2-vliegtuigen. Waarom is het beleid voor Eindhoven met betrekking tot deze vliegtuigen soepeler dan voor Schiphol? Welke andere bescherming geldt er voor omwonenden tegen geluid?

Op dit moment wordt een Vinex-locatie aan de rand van Welschap gebouwd, waar 20.000 mensen zullen wonen. Wat betekent dit voor de ontwikkeling van dit vliegveld en is het niet des te belangrijker om de geluidsnormen streng te handhaven?

Minister De Grave: Mevrouw de voorzitter! Ik moet eerlijk bekennen dat wij goed in het archief hebben gezocht omdat de precieze inhoud van de vragen niet bekend was. Wij dachten dat het ging om een artikel in de Volkskrant, die in de kringen van de heer Steenhoven goed wordt gelezen. Wij hebben zeer grondige voorbereidingen getroffen, maar het onderwerp is veel breder: hoe ligt de verantwoordelijkheid van Defensie voor militaire vliegvelden in relatie tot de verantwoordelijkheid van burgerlijke autoriteiten. Ik heb dit niet tot in de kleinste details uitgezocht, maar ik ga er in algemene zin van uit dat militaire vliegvelden zich net zo aan de wettelijke regels hebben te houden als andere vliegvelden. Op de vragen over de beleidsmatige aspecten met betrekking tot vliegbewegingen zal mijn collega van Verkeer en Waterstaat dan ook antwoorden. In het algemeen kan ik vanuit mijn verantwoordelijkheid als beheerder van dit vliegveld stellen dat daarvoor natuurlijk dezelfde algemene wettelijke regels gelden.

Voorzitter! Wij hebben wel goed gekeken naar het aspect van de woonwijk. Afwegingen in dezen zijn primair een zaak van de gemeente Eindhoven. Voormalig staatssecretaris Gmelich Meijling heeft uitvoerig gesproken met de gemeente Eindhoven over de eventuele gevolgen van deze woonwijk, de voorgenomen waterplas en de daarmee samenhangende bewegingen van vogels, voor de veiligheid van het vliegverkeer op het desbetreffende vliegveld. Er zijn afspraken gemaakt om de risico's voor het vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Voorzitter! Ik ben op dit moment niet in staat de algemene vragen verder te beantwoorden. Ik kan alleen zeggen dat ik ervan uitga dat Defensie zich op dit punt aan de regels terzake zal houden. Dat geldt ook voor aantallen vliegbewegingen en geluidsc contouren.

Minister Netelenbos: Voorzitter! Ook ik was in de veronderstelling dat het zou gaan over de vogelplas die oprukte in de richting van het vliegveld Welschap. Dat was ons namelijk medegedeeld. Mijn antwoorden hadden onder andere betrekking op de Luchtvaartwet. Die regelt op dit moment nog niets voor vogels. Wij zijn ermee bezig om dit wel te gaan regelen.

In de praktijk zie je heel vaak dat in de buurt van een luchthaven de woningbouw oprukt. Daarover hebben wij vorige week ook gesproken. Het gaat hier om een militair vliegveld. Het regime daarover valt onder de minister van Defensie. Daardoor vallen de milieu- en geluidsnormering ook onder de competentie van de minister van Defensie. Dat geldt tevens voor de burgerluchtvaart aldaar.

Omdat wij nog een hele discussie zullen voeren over de kleine luchthavens in Nederland, de desbetreffende uitspraak van de Raad van State en de nota die daarover is geschreven, kunnen wij daarbij ook het algemene punt van een versimpeling van de regulering bespreken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Het zal u niet verbazen dat ik de

antwoorden niet bevredigend vind. Er blijkt op dit moment heel weinig kennis voorhanden te zijn. Ik vind dat heel merkwaardig. Het is immers allang bekend dat Welschap niet beschikt over een zonering. Er is ook geen sprake van een maximaal aantal vluchten. Dat betekent dat er op dit moment gewoon geen geluidsregime is. De rechter heeft vanochtend in een bodemprocedure voor het hof van 's-Hertogenbosch uitgesproken dat die zonering onverwijld tot stand gebracht moet worden. Aangezien er hier ook sprake is van burgerluchtvaart, heeft de rechter gezegd dat ook de minister van Verkeer en Waterstaat hiervoor beleid moet maken en medebepalend is voor de discussie over het geluid rondom Welschap. Het is niet alleen de verantwoordelijkheid van Defensie.

Op welke termijn komt er een zonering voor dit vliegveld, zodat de bewoners weten waaraan zij toe zijn en indien nodig juridische stappen kunnen ondernemen? Hoe zit het precies met die hoofdstuk 2-vliegtuigen die niet meer op Schiphol mogen landen maar kennelijk wel op Welschap en aldaar veel overlast bezorgen? En zouden wij op korte termijn een brief kunnen krijgen over deze problematiek, waarover wij dan eventueel van gedachten kunnen wisselen?

De **voorzitter:** Alleen dat laatste lijkt mij ook een vraag aan de minister van Defensie. Als ik dezelfde volgorde aanhoud, mag hij weer als eerste antwoorden.

Minister De Grave: Voorzitter! Ik wil mij er nogmaals voor verontschuldigen dat ik niet in staat ben om te reageren op een aantal specifieke vragen, maar ons was bericht dat de vragen over een ander onderwerp zouden gaan. Ik heb allemaal details beschikbaar over valkeniers die worden ingezet. Ik hecht zelf zeer aan spontane discussies, maar als je niet enigszins weet waar het over gaat, is het wel erg lastig om je voor te bereiden.

Er is gevraagd om een brief op korte termijn. Vanzelfsprekend ben ik graag daartoe bereid en ben ik ook beschikbaar voor nadere gesprekken met de Kamer, mocht daaraan behoefte zijn.

De **voorzitter:** Ik neem aan dat de

De Grave

heer Van der Steenhoven en met hem de Kamer het op prijs zullen stellen dat ook de nog niet beantwoorde vragen in die brief aan de orde komen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het is de Kamer algemeen bekend dat kleine vliegvelden als gevolg van de uitspraak van de Raad van State nog geen zoneringskennissen hebben. Dat heeft ermee te maken dat wij in een procedure waren om te komen tot zoneringskennissen en dat de Raad van State daarover nogal kritisch was. Daarom hebben wij een deel van ons huiswerk opnieuw moeten doen. Dat was de Kamer bekend. Wij kunnen dan ook niet in een discussie naar aanleiding van mondelinge vragen zomaar een ander standpunt innemen, want daarvoor is de kwestie juridisch te ingewikkeld, maar er komt een zoneringskennis.

Voorzitter! U zult het mij niet euvel duiden, maar ik heb het standpunt van de rechter niet eens kunnen bestuderen. Het lijkt mij veel te riskant om er nu op te reageren. Ik stel mij voor dat wij via een ordelijke procedure de Kamer zo spoedig mogelijk op de hoogte brengen.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat dit ook via de brief kan gebeuren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik heb twee vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Is er sprake van een beleidsmatige uitplaatsing van lawaaiige hoofdstuk 2-vliegtuigen vanuit Schiphol naar de regionale luchthavens? Hoe verhoudt zich dat dan tot de beleidslijn die wij eerder hebben uitgezet voor de ontwikkeling van de regionale luchthavens?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik sluit niet uit dat lawaaiige vliegtuigen in de praktijk hun heil elders zoeken omdat wij hier afspraken hebben gemaakt over de situatie op Schiphol. Dat kan ook aan de orde zijn op het vliegveld Eindhoven. Wij hebben vorige week een afspraak gemaakt in het kader van de ontwikkeling van de luchtvaart om eens op een rijtje te zetten hoe moet worden omgegaan met milieu-

randvoorwaarden en met geluid. Het is heel ingewikkeld voor de overheid om altijd regulerend op te treden in een heel complex van een mondiale sector die ook te maken heeft met een aantal marktprincipes. Dat hele complex komt hier nog eens langs.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De grote problemen bij Schiphol zijn ontstaan doordat er in de geluidszone van een luchthaven werd gebouwd. Dat was mogelijk doordat de luchthaven niet gezoneerd was. Een vergelijkbaar probleem lijkt zich nu voor te doen bij Eindhoven. Ook die militaire luchthaven is niet gezoneerd. Dat geldt trouwens voor meer militaire luchthavens. Deze kwestie valt onder Defensie, dus onder het militaire regime. Dat is een groot probleem. Ik neem aan dat de ministers daarop ingaan in de notitie. Er ligt trouwens een rapport van Defensie waarin het probleem wordt erkend. Wanneer kunnen wij de geluidszone van de luchthaven verwachten? Wat is de planning daarvan?

Vorig jaar heeft voormalig staatssecretaris Gmelich Meijling gezegd dat het aantal vliegbewegingen op Eindhoven Airport aanmerkelijk zal toenemen, met name wat het defensiedeel betreft. Wat zijn de afspraken daarover? Hoe verhoudt die zich tot de bouwplannen van de regio en het convenant dat met de regio is gesloten over het aantal vliegbewegingen en de woonwijken eromheen? Hoe verhoudt dat zich tot de Vinexlocatie?

Vliegen en vogels; dat hangt niet samen. Ik lees in het krantenbericht dat er een valkenier wordt aangesteld en dat ook met andere middelen wordt gepoogd om het aantal vogels te beperken. Het lijkt mij verstandig dat Defensie met de regio overlegt over deze problematiek. Er moet helderheid komen over de afspraken over de groei van de luchthaven en over de zoneringskennis, de wettelijke beperking waarop ook burgers zich kunnen beroepen.

Minister **De Grave**: Voorzitter! Ten eerste kan ik meedelen dat de zoneringskennis in het najaar van 1999 gereed zal zijn en ten tweede dat de bouw van de wijk Meerhoven

uiteraard voorzien is buiten de 35 Ke-contour. Ten derde kom ik op de vraag over de vogels. Ik ben blij dat ik nu alle geaccumuleerde kennis terzake aan de Kamer kan meedelen. Met de gemeente Eindhoven is hierover zeer uitvoerig overleg gepleegd. Er was wel degelijk een causaal verband tussen de Herculesramp en rondvliegende vogels.

De gemeente Eindhoven heeft voor de wijk waar het om gaat een omvangrijke waterplas gepland. Ik ga nu niet nader in op de milieuaspecten die daarbij een rol spelen. Defensie gaat het om de vraag in hoeverre dit extra problemen kan geven met betrekking tot de veiligheid van het vliegverkeer, zowel van militair als van burgerlijk vliegverkeer. Voormalig staatssecretaris Gmelich Meijling heeft hierover uitvoerig overleg gepleegd met de gemeente Eindhoven. In dat bestuurlijk overleg zijn verschillende afspraken gemaakt om de effecten van de aanleg van zo'n waterplas te reguleren. Er is onder andere over gesproken een valkenier in te schakelen. Ook zijn allerlei maatregelen besproken om de vogelstand in de gaten te houden. Op basis daarvan heeft staatssecretaris Gmelich Meijling geconstateerd dat Defensie niet langer reden heeft om zich te verzetten tegen de plannen van de gemeente Eindhoven voor die woonwijk. Vanzelfsprekend kunnen die afspraken aan de Kamer worden toegezonden.

Tot slot kan ik nog meedelen dat er tussen het vliegveld en de regio zeer intensief contact wordt onderhouden over de verschillende plannen en ontwikkelingen. Wij hebben geen berichten bereikt dat er over bepaalde aspecten problemen bestaan.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb nog een aanvullende opmerking over het risico van rondvliegende vogels voor de burgerluchtvaart. Er bestaat een commissie Vogel-aanvaringen luchtvaartuigen. Die commissie heeft een adviesfunctie. Afgesproken is dat bij verschil van mening tussen betrokkenen, de commissie om advies zal worden gevraagd.