

Korthals

altijd voor om bestuurlijk opgehouden weg te laten gaan.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): U zegt dat het bij de strafvorderlijk opgehouden zo erg is dat zij ten koste van anderen vastgehouden moeten worden in cellen. De Wet openbare geweldpleging is nu juist aanzienlijk verruimd voor als het zo erg is. Zij dekt dit al. Daar ziet mijn motie niet op. Die kunt u ook gebruiken.

Minister **Korthals**: Ik denk dat dit in eerste instantie ook zal gebeuren. Het aantal mensen dat strafvorderlijk wordt opgehouden, is niet zo groot. Het geschetste probleem geldt in grote mate voor de bestuurlijk opgehouden en niet voor de strafvorderlijk opgehouden.

De heer Rietkerk is nog steeds niet gekomen met zijn motie, dus ik neem aan dat hij er niet mee komt en dat het grootspraak was. Ik kom hierop terug, omdat het mij een beetje begint te irriteren dat hij iedere keer zulke scherpe bewoordingen hanteert. In alle eerlijkheid, ik vind dat hij dat niet moet doen.

De **voorzitter**: De heer Rietkerk mag hier nog een keer op reageren, maar wij moeten niet aan uitlokking doen in een tweeminutendebat. Daarna vraag ik de minister om zijn betoog af te ronden.

De heer **Rietkerk** (CDA): Ik heb gezegd dat hij een motie krijgt, dus die krijgt hij ook. In de verantwoordingsnota staat dat er in 1999 geen heen-zendingen hebben plaatsgevonden, maar tegelijkertijd informeert hij de Kamer dat er in 1999 wel heen-zendingen hebben plaatsgevonden. Als Kamerlid wil ik graag vertrouwen op de schriftelijke informatie, maar ik word steeds op het verkeerde been gezet.

Minister **Korthals**: Naar mijn gevoel hebt u de verschillende onderscheidingen niet helemaal door. Bij het spreken over heen-zendingen hebben wij het over heen-zendingen aan de voordeur. Deze hebben in 1999 niet plaatsgevonden, maar er zijn wel 19 mensen vervroegd in vrijheid gesteld.

Ik ben het eens met de heer Dittrich dat het voeren van een beleidsmatig personeelsbeleid nooit een reden mag zijn om mensen vervroegd vrij te laten. Op een

gegeven moment kan de arbeidsmarktsituatie ertoe leiden dat wij een personeelstekort hebben. Dan ligt het naar mijn gevoel anders. Dat onderscheid wil ik wel maken.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om te zeggen dat het masterplan, waarover mevrouw Duijkers heeft gesproken, niet voor het zomerreces wordt behandeld. Dat betekent niet dat de regering niet doorgaat met regeren. De maatregelen die erin staan, worden gewoon getroffen. Wij zullen zo goed mogelijk nadenken wat wij daarmee moeten doen, in de geest van de Tweede Kamer.

Een belangrijk punt hierbij is de jeugdcapaciteit die wij in Vught ter beschikking willen stellen. De Kamer heeft gevraagd om hierover op de hoogte gehouden te worden. Ik weet dat in de Kamer in de eerste plaats de gedachte leeft dat de jeugdigen niet in aanraking mogen komen met de gevangenen die er al zijn in Vught. In de tweede plaats mag de cultuur van de gevangenis in Vught niet getransplanteerd worden naar de jeugdgevangenis die er dan zou moeten komen. Als ik aan die twee voorwaarden kan voldoen, hoop ik dat de Kamer ermee instemt dat de jeugdcapaciteit daar gebruikt wordt, want dat levert weer twaalf cellen op. Wij hebben die cellen hard nodig en wij willen van die capaciteit gebruik maken.

Mevrouw **Duijkers** (PvdA): Mijn vraag bestaat uit twee onderdelen. Is de minister bereid een inventarisatie van de frictieproblematiek te maken en wil hij vervolgens maatregelen nemen om die problematiek aan te pakken? Welke garanties krijgen wij dat de gegevens in de begroting 2001 de harde gegevens zijn op basis waarvan wij samen met u verder beleid kunnen ontwikkelen?

Minister **Korthals**: Als mevrouw Duijkers het goedvindt, zal ik deze gegevens opnemen in de inventarisatie die ik haar bij deze toezeg. Het kan zijn dat ik toegezegd heb dat de prognose komt bij de begroting 2001, maar volgens de planning is de prognose aan het einde van dit jaar gereed en dus niet tegelijk met de begroting. Maar beide komen wel in dezelfde periode ter beschikking.

Ik ben mordicus tegen de motie van de heer Rietkerk en hetzelfde geldt voor de motie van mevrouw Halsema. Wat de motie van de heer

Dittrich betreft, laat ik het oordeel aan de Kamer over.

Mevrouw **Duijkers** (PvdA): De minister heeft mijn eerste vraag niet beantwoord, namelijk of hij bereid is om een inventarisatie van de frictieproblematiek te maken.

De **voorzitter**: De minister heeft gezegd dat hij daartoe bereid is.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 april 2000 over de **Hoofdlijnnotitie structuurschema regionale en kleine luchthavens**.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie maakt zich grote zorgen over de vraag of eerder gemaakte afspraken kunnen worden nagekomen als het kabinet zijn voornemens met betrekking tot een eenzijdig Nederlands CO₂-beleid voor kleine en regionale luchthavens doorzet. Het instellen van een plafond voor 3% van de Nederlandse luchtvaart lost het CO₂-probleem in de wereld niet op en het is zelfs voor de Nederlandse situatie niet meer dan symboolpolitiek. Wij bereiken er alleen mee dat een eerder uitgezette beleidslijn onder druk komt te staan, omdat de provincies dreigen af te haken, arbeidsplaatsen op de tocht komen te staan en passagiers en vracht uitwijken naar Schiphol of naar luchthavens net over de grens, zoals bij Luik. Per saldo levert dat nog meer milieubelasting op. Ik vraag mij dan ook af waar wij mee bezig zijn.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Mevrouw Verbugt zegt dat regionale luchthavens maar 3% van de totale uitstoot van CO₂ voor hun rekening nemen. Bedoelt zij: wij kunnen in het kader van het klimaatbeleid alle sectoren die maar maximaal 3% van de totale CO₂-uitstoot leveren, uitzonderen? Is mevrouw Verbugt dan niet bang dat er voor de

Verbugt

resterende sectoren een zeer streng beleid moet komen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, want het gaat erom dat van een bepaalde sector, de luchtvaart, een heel klein splintertje wordt afgezonderd, waarvoor beleid wordt gemaakt dat die sector internationaal in de problemen brengt. Daar ligt het probleem voor de VVD-fractie. Vliegverkeer is een internationale bedrijfstak. Wij voelen er niets voor om alleen maar symboolpolitiek te bedrijven en daarmee te bereiken dat de milieubelasting in feite alleen maar toeneemt. De vliegvelden die net over de Nederlandse grens liggen, groeien in aantal en in omvang en daarvoor gelden minder milieubeperkingen dan in Nederland. Ik herhaal nog maar eens wat ik net zei: waar zijn wij dan mee bezig? Vliegverkeer is internationaal. Willen wij zorgen dat deze sector bijdraagt aan de aanpak van het CO₂-probleem, dan kan dat alleen in internationaal verband. De VVD wil er in dat geval ook graag aan meewerken.

Ik stel vast dat in ieder geval de fracties van D66 en het CDA zich in het algemeen overleg hebben uitgesproken tegen eenzijdige Nederlandse maatregelen die niet passen in internationale afspraken. In deze lijn wil ik de Kamer een uitspraak vragen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat:

- voor CO₂-uitstoot veroorzaakt door luchtvaart tot nu toe geen plafonds zijn vastgesteld;
- dit zowel geldt voor regionale als nationale luchthavens;
- vanaf beide categorieën luchthavens internationaal vliegverkeer plaatsvindt;

overwegende, dat dit beleid in internationaal verband zal moeten worden uitgevoerd;

verzoekt de regering er in internationaal verband op aan te dringen dat een systeem van verhandelbare emissierechten alsnog ook voor CO₂-emissies aangewend wordt en daarna de Kamer te informeren over

de gebruiksmogelijkheden van een verhandelbaarheidssysteem voor de regionale en kleine luchtvaart in het land Nederland zelf,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (26893).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als u deze sector buiten beschouwing wilt laten, hoe moet het dan met bijvoorbeeld het vrachtvervoer dat voor een deel ook internationaal opereert? Zelfs het personenverkeer heeft, als het gaat om automobilititeit, een internationale component. Toch moeten wij op al die fronten een nationale bijdrage leveren aan het CO₂-beleid. U haalt er nu een bouwsteen uit.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het gaat om een internationaal probleem en wij bepleiten om dat internationale probleem, zeker als het gaat om een internationale sector, ook internationaal aan te pakken. Dan willen wij er graag aan meedoen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De conclusie moet dan zijn dat de VVD-fractie afstand neemt het CO₂-beleid dat tot nu toe door regering en Kamer is geformuleerd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, in het geheel niet. Wij verwijzen hiervoor naar de afspraken die in Kyotoverband zijn gemaakt.

Ik stel verder vast dat de Kamer nog steeds geen helder beeld heeft hoe het straks zal gaan met de luchtverkeersbeveiliging. Daarover dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, de decentralisatietendens in het beleid ten aanzien van de regionale luchthavens;

van mening, dat provincies voldoende kennis en middelen moeten hebben om het beleid verantwoord te kunnen uitvoeren;

voorts van mening, dat het waarborgen van de kwaliteit van de luchtverkeersbeveiliging voorrang verdient boven het realiseren van het voorgestane decentralisatietijdpad;

verzoekt de regering in het structuurschema een uitwerking op te nemen inzake de kwaliteitsborging van de luchtverkeersbeveiliging,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt en Feenstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (26893).

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Wij hebben een goed algemeen overleg gevoerd, waarbij de hoofdlijnen van toekomstig beleid ten behoeve van de regionale en de kleine luchtvaart centraal stonden. Op basis daarvan zal een nieuwe PKB moeten worden opgesteld. Om dat nog te sturen, kunnen nu richtinggevende uitspraken worden gedaan. Omdat de lijn nu nog niet altijd duidelijk is of omdat wij zelf enkele wensen hebben, zal ik twee moties indienen.

De eerste is de meest principiële ten aanzien van de kleine velden. Na vijftien jaar onduidelijkheid denken wij dat het goed is om op basis van heldere normen de toekomst in te gaan. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- het beleid met betrekking tot de kleine velden in het vigerende Structuurschema burgerluchtvaartterreinen (SBL, 1986) ondoorzichtig en weinig slagvaardig is geweest, hetgeen er mede toe heeft geleid dat de overlast ten gevolge van de kleine luchtvaart fors is toegenomen;
- voor een helder en slagvaardig beleid duidelijke criteria noodzakelijk zijn;
- de nieuwe PKB SRKL de mogelijkheid biedt voor de komende periode een slagvaardig beleid ten aanzien

Stellingwerf

van de kleine velden gestalte te geven;

verzoekt de regering bij het opstellen van de PKB SRKL ten aanzien van de kleine velden het beleid te baseren op een jaarlijks per vliegveld toe te delen aantal vluchten alsmede op geluids- en emissie-eisen die volgens de beste technische mogelijkheden aan de verschillende categorieën toestellen kunnen worden gesteld;

verzoekt de regering tevens tot uitgangspunt te nemen dat in de jaren 2003, 2005 en 2010 wordt bezien in hoeverre, op grond van de geboekte milieuwinst, het aantal per vliegveld toegekende vluchten desgewenst kan worden verhoogd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Van Walsem en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (26893).

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Mijn tweede motie betreft het rechtzetten van een naar mijn mening al jaren aanwezig tekort in de regelgeving. Er wordt namelijk gedaan alsof het geluid in de BKL-zone wegvalt in het lawaai van de Ke-zone, terwijl er sprake moet zijn van een cumulatieve benadering.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- op de regionale luchthavens en op vliegveld Lelystad zowel een KE-zone als een BKL-zone van kracht is;
- er in het huidige beleid van wordt uitgegaan dat de BKL-zone binnen de KE-zone past en dat daardoor ten onrechte geen rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten van de afzonderlijke zones;
- een dergelijke benadering geen reëel beeld geeft van de werkelijke geluids(over)last;

verzoekt de regering voor de regionale vliegvelden en vliegveld Lelystad in de nieuwe PKB SRKL rekening te houden met de cumulatieve geluidseffecten van de

respectieve KE- en BKL-zones,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (26893).

□

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Tijdens het overleg dat wij onlangs met de minister over de hoofdlijnennotitie SRKL hebben gevoerd, zijn eigenlijk twee punten overgebleven waarvoor de Kamer nadrukkelijk aandacht heeft gevraagd. Het eerste punt betreft de garantie van verkeersveiligheid op alle vliegvelden. Dat zou in rijkshanden blijven, maar als wij dat decentraliseren, moet dat op een goede en adequate manier gebeuren. Het tweede punt betreft het nieuwe fenomeen ten aanzien van het CO₂-beleid. De Kamer heeft heel nadrukkelijk gezegd dat het nu eenzijdig afkondigen voor de regionale vliegvelden van een emissieplafond voor CO₂ niet past in de afspraken die daarover zijn gemaakt en belemmeringen oproept. Met het oog op hetgeen wij in Relus hebben afgesproken over de ontwikkelingsmogelijkheden voor de regionale vliegvelden, heeft ook de CDA-fractie er moeite mee om dit op die manier in te vullen. Ik dien daarom de volgende motie in, waarin aan de gevoelens van dat overleg tegemoet wordt gekomen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- Nederland het protocol behorende bij het Verdrag van Kyoto heeft ondertekend;
- dit protocol voorziet in een gecoördineerde wereldomvattende aanpak om CO₂-uitstoot te beperken;
- die aanpak zich mede richt op de internationale luchtvaart die in ICAO-verband wordt ontwikkeld;
- internationale luchtvaart hoofdzakelijk vanaf Schiphol wordt uitgeoefend, maar ook gedeeltelijk vanaf kleine en regionale luchthavens plaatsvindt;
- onderscheid tussen internationale

luchtvaart van en naar Schiphol en die welke van en naar regionale vliegvelden plaatsvindt, leidt tot rechtsongelijkheid;

verzoekt de regering geen onderscheid te maken tussen internationale vluchten van verschillende luchthavens en het te ontwikkelen beleid ten aanzien van de begrenzing van de milieuruimte te richten op een standstill voor binnenlandse vluchten waarbij dit op zorgvuldige wijze kan worden geformuleerd en geïmplementeerd en de relevante tekst in de hoofdlijnennotitie van het SRKL in die zin te doen aanpassen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Th.A.M. Meijer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (26893).

□

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben op 20 april een goed debat gevoerd over de hoofdlijnennotitie. Voor de Partij van de Arbeid stonden daarbij de volgende drie punten centraal. Wij willen regionale luchthavens opvatten als zelfstandige bedrijven. Wij willen de verantwoordelijkheid voor vergunningverlening en -handhaving overdragen aan de provincies. Wat de leefbaarheid betreft geven we het primaat aan snellere spoorverbindingen en stellen wij milieugrenzen aan de regionale luchthavens met betrekking tot nachtsluiting en een vast plafond voor geluid, veiligheid en CO₂.

De regionale havens zijn de laatste jaren sterk gegroeid – vanaf 1993 is het aantal passagiers verdubbeld – hetgeen veel CO₂ oplevert. Het is een kleine sector, maar met een stijgende CO₂-uitstoot, ook omdat een deel van de vloot bestaat uit vliegtuigen die niet de schoonste en stilste motoren hebben. Een CO₂-plafond is daarom gerechtvaardigd. Ook hier moeten economische ontwikkeling en milieulast ontkoppeld worden. Dat moet bij voorkeur in internationaal verband gebeuren, maar omdat ergens begonnen moet worden, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

Feenstra

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- het Rijk voor de regionale en kleine luchtvaart een standstillbeleid voor geluidsbelasting, CO₂-uitstoot en externe veiligheid voorstelt;
- regionale luchthavens als zelfstandige bedrijven moeten worden opgevat, hetgeen voor deze sector CO₂-maatregelen rechtvaardigt, zoals die voor andere doelgroepen ook gelden;
- het Kyoto-protocol zich niet verzet tegen maatregelen voor de binnenlandse emissies van de luchtvaart;
- desalniettemin vanwege doelmatigheid en gelijke concurrentieverhoudingen aan CO₂-maatregelen voor de gehele luchtvaartsector in een internationaal kader de voorkeur wordt gegeven;

verzoekt de regering de voorgestane CO₂-maatregelen voor de regionale luchtvaart zo spoedig mogelijk te laten volgen door een vergelijkbare aanpak in internationaal kader,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Feenstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (26893).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben blij dat de heer Feenstra het internationaal kader nadrukkelijk in zijn standpunt betreft. Hij gebruikt daarbij de woorden "bij voorkeur". Hoe moet ik dat begrijpen? Gaan wij beginnen in Nederland om daarna te trachten de rest van de wereld te overtuigen? Als dat niet lukt, gaat Nederland dan op zijn eigen weg verder en worden eenzijdige maatregelen genomen?

De heer **Feenstra** (PvdA): Nederland heeft veelvuldig geprobeerd om te komen tot een integrale Europese benadering. Dat is niet gelukt, maar ik heb "uw" minister Zalm horen zeggen dat hij er voorstander van is om binnen Europa een kopgroep in beweging te brengen. Als de motie wordt uitgevoerd, wordt een geloofwaardige basis gelegd voor actieve milieudiplomatie. Vandaar dat ik uitspreek dat het kabinet deze stap mag nemen, onder de voorwaarde dat het probeert direct en aansluitend een vergelijkbaar pakket over de grens gerealiseerd te krijgen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als het niet lukt in internationaal verband, moet het kabinet dan toch vasthouden aan eenzijdige CO₂-maatregelen voor het internationaal verkeer?

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Ik heb veel vertrouwen in ons kabinet. Als wij het hiermee op pad sturen, meen ik dat er een redelijke kans op succes is.

Voorzitter! Mijn tweede motie heeft betrekking op innovatie, waarover in de nu voorliggende tekst onhelderheid bestaat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet als basis voor zijn beleid voor de regionale en kleine luchthavens evenwicht zoekt tussen economische ontwikkeling en leefbaarheid;

overwegende, dat milieuwinst kan worden bereikt via technische innovaties en operationele maatregelen;

verzoekt de regering milieuwinst gelijkelijk ten goede te laten komen aan economische ontwikkeling en de verbetering van de leefbaarheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Feenstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (26893).

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik wil beginnen met het indienen van twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de reeds in 1996 uitgesproken wens van de Kamer om de overlast van de kleine luchtvaart boven stiltegebieden terug te dringen nog niet tot beleidsmaatregelen heeft geleid;

- uit onderzoek is gebleken dat deze overlast alleen effectief kan worden bestreden door de instelling van een minimale vlieghoogte van circa 2000 meter;

- een groot aantal toestellen niet aan deze minimale vlieghoogte kan voldoen;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk een vliegverbod voor de kleine luchtvaart boven stiltegebieden te effectueren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Walsem en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (26893).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de wens van de Kamer om tot een verbod van het reclamesleepvliegen te komen nog niet tot beleidsmaatregelen heeft geleid;
- het hier bij uitstek een nationale afweging betreft;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk over te gaan tot een verbod op het reclamesleepvliegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Walsem en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (26893).

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Een aantal jaren geleden heeft mevrouw Augusteijn een soortgelijke motie ingediend over het reclamesleepvliegen. Ik hoop dat deze motie wél tot uitvoering wordt gebracht.

Voorzitter! Uiteraard is mijn fractie nadrukkelijk voorstander van het bestrijden van CO₂-emissies. Wat betreft de kleine luchtvaart op de regionale vliegvelden vinden wij een versnippering van de aandacht voor de bestrijding van die emissies geen goede zaak. Er moet wat dit betreft

Van Walsem

een internationaal beleid worden ontwikkeld. Met het oog op de noodzaak van zorgvuldige bestuurlijke afspraken kunnen wij onze steun geven aan de door de heer Meijer ingediende motie.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ook de GroenLinks-fractie vindt dat er voldoende alternatieven zijn voor de kleine luchtvaart in Nederland in de vorm van goede spoorverbindingen. Wij willen de geluidsoverlast, de CO₂-uitstoot en andere nadelige effecten van regionale luchthavens zoveel mogelijk terugdringen en de alternatieven ervoor stimuleren. De toekomst van Eelde Airport is zeer onzeker, wat de luchthaven zelf ook aangeeft in haar commentaar op de decentralisatie en de beëindiging van de subsidie aan de luchtverkeersleiding. De regio's Groningen en Drenthe wachten uiteraard op een economische impuls, maar niet in eerste instantie op miljoenen voor een bijna ongebruikte baan en ook niet op een vliegveld voor uitsluitend proef- en oefenvluchten. Ook de charters bieden niet echt veel economische spin-off. Het geld kan voor Groningen nuttiger worden besteed dan aan een baanverlenging. Vandaar onze volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de toekomst van Groningen Eelde Airport allerm minst zeker is gezien de geplande decentralisatie, het afstand doen van het aandelenbezit door het Rijk en de afbouw van de rijkssubsidie aan de luchtverkeersbeveiliging;

van mening, dat gezien deze onzekerheden niet bepaald kan worden of een baanverlenging gewenst dan wel noodzakelijk is;

verzoekt de regering het besluit tot baanverlenging en beschikbaar stellen van middelen daarvoor, uit te stellen totdat er in het kader van het definitieve structuurschema regionale en kleine luchthavens voldoende duidelijkheid is over de consequenties van de in de

hoofdlijnennotitie geschetste beleidswijzigingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (26893).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vraag de minister of zij het akkoord rond Eindhoven Airport wettelijk wil verankeren, opdat dit echt kan gaan functioneren. In het algemeen overleg heb ik op die vraag geen antwoord gekregen.

Mijn tweede motie gaat over de ontvlechting en de verantwoordelijkheden van de provincies.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat een situatie waarbij een overheid eigenaar, bevoegd gezag en handhaver van een luchthaven is, tot belangenverstrengeling kan leiden;

van mening, dat bij decentralisatie van bevoegdheden en overdracht van het aandelenbezit van regionale luchthavens door de rijksoverheid het risico van bovenstaand probleem aan de orde is;

verzoekt de regering bij de overdracht van aandelen en decentralisatie van bevoegdheden te voorkomen dat er een situatie ontstaat waarbij eigenaar, bevoegd gezag en handhaving in één hand verkeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (26893).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Een slotopmerking. In het algemeen overleg zei de minister dat de aanwijzing zou worden gebaseerd op de situatie van 1992. Dat is ook in de notulen van het algemeen overleg

opgenomen. Ik wil dit op deze plaats nogmaals bevestigen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor de vele moties: de oogst is weer groot. Ik zal er inhoudelijk op reageren en ik begin met antwoorden op de vragen van mevrouw Verbugt: gemaakte afspraken worden nagekomen, dus ook de afspraken met Maastricht Airport. Ik ken de brieven schrijverij, ik weet dat men zelf twijfelt, maar het kabinet heeft een fors aantal afspraken gemaakt met de bestuurders in Limburg en het is opnieuw bevestigd dat die afspraken worden nagekomen. Dat sluit niet uit dat er CO₂-beleid kan worden gevoerd. Dat betwist men, maar dat kan niet eenzijdig worden afgelezen aan de afspraken. De financiële afspraken en de afspraken met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven komen wij na, maar dat neemt niet weg dat bij de regionale en kleine luchthavens CO₂-beleid mogelijk is. Men kan met de verkregen CO₂-rechten overigens ook gaan handelen. Het is mij opgevallen dat de Kamer niet in haar oordeelsvorming heeft betrokken dat het de opmaat is naar een breder CO₂-beleid in Nederland. Verder lijkt de Kamer voorbij te zijn gegaan aan de mogelijkheid van het verhandelen van emissies. Deze mogelijkheid zal in het kader van het Nationaal milieubeleidsplan worden uitgewerkt. Als men meer CO₂-ruimte wil voor de eigen luchthaven en als die ruimte kan worden gerealiseerd binnen de overige parameters van de vergunning, zoals geluid, moet men ergens anders CO₂-rechten kopen. DSM ligt bijna naast Maastricht Airport en ik kan mij dan ook goed voorstellen dat men met dit bedrijf gaat onderhandelen.

In een eerder debat is al aan de orde geweest dat de luchthaven Eindhoven hier voor de muziek uit loopt. Deze luchthaven heeft er namelijk voor gekozen om in een deel van haar elektriciteitsbehoefte te voorzien door zonnecollectoren. Dit maakt het namelijk mogelijk om minder elektriciteit bij het provinciale elektriciteitsbedrijf te betrekken. Een dergelijke vorm van creativiteit past bij uitstek bij het nieuwe beleid. De ontwikkeling bij Eindhoven is een bewijs dat enige bestuursdwang kan

Netelenbos

leiden tot de noodzakelijk geachte creativiteit.

Ik vraag de Kamer met het oog hierop, het kabinet een en ander te laten uitwerken. Het is namelijk een voornemen. Daarbij passen niet echt de uitgesproken standpunten die vandaag in de Kamer zijn geventileerd. Ik stel voor om het kabinet de tijd te gunnen die nodig is om een en ander op een verstandige manier uit te werken voor die luchthavens die niet primair zijn bedoeld als nationale luchthaven voor het internationale vliegverkeer. In deze hoofdlijnennotitie zijn de kleine en regionale luchthavens die geen nationaal belang dekken in het kader van de internationale luchtvaartpolitiek, niet het uitgangspunt maar de uitkomst van de discussie. Ik heb uit eerdere discussies niet opgemaakt dat de Kamer niet achter deze benadering staat.

De heer **Meijer** (CDA): De minister toont zicht enthousiast over de ontwikkelingen rond de luchthaven Eindhoven. Dat waren wij ook. De minister kan echter niet voorkomen dat de ruimte die de luchthaven Eindhoven creëert door gebruik te maken van het systeem van verhandelbare emissierechten wordt opgevuld met meer vluchten. Dat kan in strijd zijn met andere componenten, zoals geluid. Deelt de minister de analyse dat het verzoek om extra vluchten niet automatisch kan worden gehonoreerd, omdat er meer componenten in het spel zijn?

Minister **Netelenbos**: Dat had ik al aangegeven. Geluid is natuurlijk een beperkende factor. Als een luchthaven echter meer geluidsarme vliegtuigen accommodeert en ervoor zorgt dat geluidrijke vliegtuigen, bijvoorbeeld de onderkant van de hoofdstuk 3-vliegtuigen, daar niet landen, kan men meer vliegtuigbewegingen accommoderen. Een dergelijk beleid is niet alleen van toepassing op de regionale luchthavens, maar ook op Schiphol. De zones worden niet voor niets vastgelegd; daarbuiten mag men zich echt niet bewegen. Een en ander neemt natuurlijk niet weg dat ook andere beperkingen in de vergunning zijn opgenomen. De heer Meijer weet toch zeker wel dat dit ook bij Schiphol gebeurt?

Wij moeten niet overdrijven. Het gaat in Nederland om 60 kiloton. Dat is op de totale Nederlandse

CO₂-emissie 0,03%. De heer Feenstra zei echter terecht dat je ergens moet beginnen en dat iedereen een reden weet te vinden waarom hij niet als eerste zou moeten beginnen. Dit percentage laat echter ook zien dat men in staat moet zijn om op korte termijn elders rechten te kopen. Verhalen over een ondermijning van de economische positie van de regionale luchthavens moeten dan ook met een flinke korrel zout worden genomen. Al met al kan ik dan ook niet anders dan de aanneming van de motie van mevrouw Verbugt over de CO₂-uitstoot ontraden.

Mevrouw Verbugt en de heer Feenstra hebben een motie ingediend over de luchtverkeersbeveiliging. Op dit moment wordt een analyse gemaakt van de gevolgen van de stopzetting van de subsidies voor de luchtverkeersbeveiliging voor de regionale luchthavens. Het laatste woord is hierover nog niet gezegd, omdat wij hierover nog in een dispuut zijn gewikkeld met de luchtverkeersbeveiliging Nederland. Zodra ik over meer informatie beschik, zal ik de Kamer inlichten. De provincies moeten uiteraard kennis hebben. Die kennis kunnen zij ook komen halen bij de RLD. Zij krijgen geen subsidies in het kader van deze decentralisatie. Naar mijn idee is het ook absoluut niet nodig. De provincies in Nederland zijn niet de meest armlastige bestuurslagen. In die zin kan ik uitvoering geven aan deze motie, als het maar niet betekent dat ik moet subsidiëren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ziet de minister de bekostiging van de luchtverkeersbeveiliging als een sluitstuk van een provinciale begroting? Dat kan toch niet.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het een onderdeel van de heffingen die op de luchthaven aan de orde zijn. Het is toch niet de bedoeling dat de belastingbetaler uiteindelijk luchtverkeersactiviteiten moet subsidiëren, behoudens daar waar het onoverkomelijk is. Het heeft ook te maken met de meer algemene discussie. Het is een lastige discussie. Via het heffingenbeleid moet ervoor worden gezorgd dat de sector zijn activiteiten kostendekkend organiseert.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik kan meegaan met de denktrant van de

minister. Is de minister bereid te werken aan een gezonde economische basis voor die regionale luchthavens? Daarmee staat of valt het.

Minister **Netelenbos**: Als een sector te duur is in relatie tot andere transportsectoren – ik denk aan de automobilititeit of treinverkeer – en er kan niet worden geconcurrereerd, dan is dat op zichzelf geen ernstige zaak. Het is misschien wel goed dat men voor de trein kiest in plaats van voor het vliegtuig. Dat hebben wij hier toch als beleid geformuleerd? Ik ken de verhalen en ik ben er niet erg van onder de indruk. Ik vind ook dat wij onze nationale luchthaven in een bepaalde positie brengen. Al het andere is er ondergeschikt aan. De regio zegt tegen mij: ons vestigingsklimaat maakt dat het belangrijk is dat er een regionale luchthaven is. Dat is waar of niet waar. Men zegt tegen mij dat het waar is. Je moet dan met zomin mogelijk overheids-subsidie – liefst helemaal niet – de luchthaven laten functioneren. Als het niet vanzelf gaat, dan moet men maar creatief worden. In de ene regio is het gemakkelijker dan in de andere. Ik zit er eerlijk gezegd niet zo mee. De afspraken komen wij na. Wij hebben uitsluitend met Maastricht en Eelde afspraken gemaakt. Die komen wij ook na.

In de motie op stuk nr. 8 van de heer Stellingwerf staat dat jaarlijks per vliegveld het aantal vluchten moet worden toebedeeld alsmede de geluids- en emissie-eisen. Dat kan niet. De aanwijzing geldt voor de luchthaven. Dat is in principe een aanwijzing die geldt voor een vast te leggen periode. De hoofdlijnennotitie doet daarover een aantal uitspraken. Het bedrijf – de luchthaven – krijgt de vergunning. Vervolgens zorgt men ervoor dat men daarbinnen de bewegingen accommodeert. Ik ben niet voornemens om ieder jaar discussies te krijgen over het aantal vliegtuigen. Een ultralight vliegtuig geeft weinig geluids- en emissieproblemen. Men krijgt al snel problemen met de telling. Een zakenvliegtuig is weer wat anders.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Het woord "jaarlijks" is niet goed gekozen. Uiteraard gaat het om een vastgesteld aantal vluchten. Het moet niet jaarlijks opnieuw ter discussie worden gesteld. Het blijkt ook wel uit het tweede deel van het

Netelenbos

dictum. Ik zal nagaan hoe ik dat beter kan formuleren.

Minister **Netelenbos**: Dat neemt mijn probleem toch niet weg. Het gaat om bedrijven of bedrijfjes, afhankelijk van de grootte van de luchthaven. Die krijgt een vergunning op basis van een aanwijzing en de milieueisen die worden gesteld aan de locatie die aan de orde is. Ik denk aan geluidsbeperkende factoren, emissieafspraken en CO₂-beleid. Daarbinnen kan men actief worden. Naarmate men preciezer is in de keuze, heel kritisch is op wat men toestaat en niet toestaat, kan er meer of minder worden gevlogen. Er moet niet met aantallen worden gewerkt. Aantallen is oud denken. Het geldt voor Schiphol en de andere luchthavens.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik verwijs naar onze brochure waarin de onderbouwing hiervan exact is aangegeven. Een en ander is gebaseerd op vijftien jaar ervaring. Er is grote onvrede, omdat het systeem ten aanzien van die kleine velden eigenlijk niet goed heeft gewerkt. Daarom pleit ik voor een systeem dat gebaseerd is op objectieve normen die volstrekt helder en niet voor discussie vatbaar zijn.

Minister **Netelenbos**: Maar wij hebben nog nooit gewerkt met dit systeem van vergunningen, dus die vijftienjarige ervaring kunt u niet hebben. Ik ontraad de Kamer dan ook de aanneming van deze motie, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik zal verder heel gematigd interrupties toestaan. Er zijn overigens elf moties ingediend naar aanleiding van een VAO'tje, wat een exorbitant groot aantal is. Ik verzoek de minister haar antwoord af te ronden.

Minister **Netelenbos**: Dat is bij ons een heel normaal aantal, weet ik uit ervaring.

De **voorzitter**: Er is in het Presidium over gesproken dat bij een algemeen overleg zo'n grote hoeveelheid moties merkwaardig is. Daar wil ik de leden nog maar een keer op wijzen.

Minister **Netelenbos**: De heer Stellingwerf heeft een motie

ingediend over Ke- en BKL-zones. Dit betreft de manier waarop wij met Lden omgaan. Zo leg ik de motie althans uit. Indien dit bedoeld is, vind ik deze motie een ondersteuning van het beleid. Wij gaan uiteraard voor alle luchthavens naar een vergelijkbare norm en dat is Lden. Deze kent de benadering zoals in deze motie verwoord.

Voorzitter! De heer Meijer heeft een motie ingediend over het CO₂-beleid die later door de heer Van Walsem is ondersteund. Daarin wordt gesteld dat het alleen maar gaat om binnenlandse vluchten en niet om het internationale verkeer dat over Nederlands grondgebied vliegt en meetelt voor de CO₂-emissies. Ik vraag de heer Meijer om het zo niet te doen, omdat daarmee het regime rond de regionale luchthavens wel erg wordt versnipperd. Voor sommige vliegtuigen is zulks dan niet nodig en voor andere wel. Dit leidt ongetwijfeld tot een hoop creativiteit en dat moeten wij niet echt willen. Het lijkt mij beter af te wachten hoe wij een en ander uitwerken. Het is niet simpel. De minister van VROM en ik zijn ons er terdege van bewust dat het een heel ingewikkelde kwestie is. In de loop van de tijd komen wij hierover nog te spreken. Dit gaat pas in 2003 in, wanneer het nieuwe structuurschema gaat functioneren. Ik ontraad de Kamer dus ook de aanvaarding van deze motie.

De **voorzitter**: Wat ik over interrupties zei, geldt natuurlijk ook voor de heer Meijer. Hij mag één korte vraag stellen.

De heer **Meijer** (CDA): Ik kan mij niet herinneren dat ik een interruptie heb gepleegd in deze termijn van de minister.

De **voorzitter**: Toch wel.

De heer **Meijer** (CDA): Niet in deze termijn van de minister.

Wij weten met z'n allen dat het heel moeilijk zal zijn, een interpretatie te geven van het CO₂-beleid. Mijn oproep is om te bezien hoe dit uitpakt voor binnenlandse vluchten, voordat wij iets groots gaan doen. Dit heeft geen consequenties voor het internationale luchtverkeer. Wij willen ons wat dat betreft houden aan de internationale afspraken die zijn gemaakt. Het gaat mij over vluchten als van Beek naar Twente

en Twente naar Schiphol. Ik denk dat dit een goede suggestie is.

Minister **Netelenbos**: Ooit was er sprake van de motie-Feenstra/Augusteijn-Esser die over chartervluchten ging. Op het verzoek om ten aanzien van het charterbeleid uitzonderingen te bedingen, heeft het kabinet gezegd: dat is geen traject dat wij willen uitwerken, want het leidt tot allerlei zaken die wij niet willen. Daarvoor in de plaats is dit CO₂-beleid gekomen vanaf de regionale luchthavens. Ik dring er sterk op aan af te wachten hoe wij dit uitwerken voordat dergelijke uitspraken gedaan worden. Misschien kan deze motie worden aangehouden. Per slot van rekening komen wij nog vaak genoeg te spreken over de uitwerking van dat CO₂-beleid.

Voorzitter! De heer Feenstra heeft een motie ingediend waarin gesteld wordt: dit CO₂-beleid moeten wij zelf regelen en vervolgens moeten wij dit in internationaal verband op de agenda zetten; dit geldt het Europese en het mondiale beleid. Met die benadering kan ik het eens zijn. Dit betekent namelijk niet dat wij blijven wachten totdat anderen hun steun verlenen. De discussie rond de luchtvaart is buitengewoon complex. In Kyoto is afgesproken dat het CO₂-beleid voor de luchtvaart de verantwoordelijkheid is van ICAO. Deze moet hierover voorstellen doen. Vandaar dat wij onderscheid maken tussen onze nationale luchthaven en de overige luchthavens. Ik zie deze motie dan ook als ondersteunend om actief te blijven.

De heer Feenstra heeft een motie ingediend die erop is gericht de milieuwinst te laten toekomen aan de economische ontwikkeling en de verbetering van de leefbaarheid. Dat is uiteraard een automatisme, maar ik weet niet of deze motie hetzelfde bedoelt als ik. Ik ben van mening dat de vergunning de ruimte aangeeft die de luchthaven wordt geboden. Binnen die grenzen moet men zoveel mogelijk actief zijn. Een goede vergunning ondersteunt de leefbaarheid van de regio. Wij hebben nogal wat luchthavens niet gezoneerd; ze hebben nog geen aanwijzing. Soms, zoals bij Eindhoven, is de ruimte veel groter dan feitelijk de bedoeling is, zulks omdat in de regelgeving nog schakels ontbreken. Op het moment dat de aanwijzing functioneert, wordt de

Netelenbos

leefbaarheid verbeterd, maar wij gaan niet elke inspanning van een bedrijf naar ons toe halen door te zeggen: dat heeft u wel zelf voor elkaar gekregen, maar u mag dat niet volvliegen.

De heer **Feenstra** (PvdA): De motie is bedoeld om meer duidelijkheid te scheppen. In de hoofdlijnennotitie staat in paragraaf 2.3 dat dit mag worden verdeeld en in paragraaf 3.1 dat het voor groei kan worden gebruikt, terwijl in paragraaf 3.3 wordt gesproken over volume-maatregelen. Het lijkt mij een goede zaak om hierin evenwicht aan te brengen. Als er inderdaad schoon en stil kan worden gevlogen, mag dat wat mij betreft ten gunste komen van het volume. Zijn er mogelijkheden om het ook ten gunste te laten komen van de leefomgeving, dan dient er sprake te zijn van een bepaald evenwicht.

Minister **Netelenbos**: In een systeem moeten voldoende prikkels worden ingebouwd zodat het voor bedrijven loont om zo inventief mogelijk te zijn. Wanneer je steeds komt afromen, is dat niet uitnodigend om inventief te zijn. Overigens staat in de hoofdlijnennotitie dat elke tien jaar wordt nagegaan hoe het gaat en of er aanleiding bestaat om het beleid aan te scherpen of te veranderen. Als dat wordt bedoeld in de motie, is er wellicht sprake van een verduidelijking van een onheldere passage in de notitie. Ik zie de heer Feenstra knikken en dus neem ik aan dat het zo is bedoeld.

De heren Van Walsem en Stellingwerf hebben een motie ingediend over de stiltegebieden. Ik heb wat dit betreft al een toezegging gedaan. Uitgezocht wordt welke reikwijdte het beoogde verbod heeft. In principe ben ik het met de indieners eens dat wij dit zouden moeten doen maar ik kan niet goed overzien wat hiermee zou worden aangericht. Daarom stel ik voor dat wij een inventarisatie opstellen, gebaseerd op de veronderstelling dat een en ander wordt verboden. Laten wij na rapportage met z'n allen nagaan of wij vinden dat dit rigoureuus moet worden aangepakt of dat uitzonderingen moeten worden toegestaan.

Wat het verbod op reclamesleepvliegen betreft heb ik al eerder gezegd dat hiernaar al door opeenvolgende kabinetten wordt

gestreefd. Echter, wij moeten voorkomen dat men net niet sleepvliegt maar iets anders doet dat daarop lijkt en dat dezelfde effecten oplevert, óók met betrekking tot hinder, terwijl het niet onder het verbod valt. Ook wat dit betreft vraag ik de Kamer ermee in te stemmen dat ik een overzicht presenteer waarna kan worden bepaald hoe wij hiermee dienen om te gaan. Met de indieners ben ik van oordeel dat dit op zichzelf niet zulke nuttige activiteiten zijn, maar wij moeten voorkomen dat er weer nieuwe creativiteit wordt ontwikkeld, zodat wij denken iets geregeld te hebben terwijl het in de praktijk zo niet blijkt te zijn.

De heer Van der Steenhoven heeft een motie met betrekking tot Groningen Eelde Airport ingediend waarvan ik de aanvaarding ten sterkste moet ontraden. Jarenlang hebben wij discussies gehad met de noordelijke provincies en door opeenvolgende kabinetten zijn met die provincies afspraken gemaakt. Wij doen die afspraken gestand onder stringente condities. Ik beschouw dat als winst van de genoemde discussies. Ik verwijs in dit verband naar circuitvluchten met zware vliegtuigen; ten aanzien daarvan worden beperkende bepalingen opgelegd. Op de luchthaven weegt men zelf af of men een en ander de moeite waard vindt. Ik vind niet dat wij bestuurlijk Noord-Nederland nog jarenlang op sleeptouw kunnen nemen; er zijn al lang geleden toezeggingen gedaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister heeft onlangs een stuk aan de Kamer voorgelegd dat handelt over beter beslissen over infrastructuurprojecten. Daar heeft dit onderwerp alles mee te maken. Het gaat ons er niet om nu definitief neen te zeggen; het gaat ons om de toekomstige ontwikkelingen. Aan het eind van het jaar is er een besluit hoe om te gaan met de snelle spoorverbinding met het noorden. Wij willen geen overheidsgeld uitgeven als dat niet nuttig is. Wij stellen niet voor om er definitief van af te zien, maar wel om het even aan te houden totdat alle andere zaken die worden genoemd ook bekend zijn.

Minister **Netelenbos**: Daarover is gesproken met de noordelijke provincies, want het is nogal voor de

hand liggend. Stel dat er een heel snelle Zuiderzeespoorlijn wordt aangelegd. Is de baanverlenging dan nog wel nodig? Men vindt in het noorden van wel. Men wenst geen uitruil. In het licht van hetgeen door eerdere kabinetten is toegezegd, vind ik niet dat wij de discussie nog langer voor ons uit kunnen schuiven. Het is niet aan ons om te zeggen dat men nog eens tijd moet gebruiken om te kijken of het wel zo verstandig is, ook economisch. Daar kan nog uiterst gedifferentieerd over gedacht worden. Men wil het heel graag. Dat is dan een afweging van de regio zelf.

Er is wel een aantal beperkingen opgelegd, die men zich zal moeten realiseren. Men kiest voor een baanverlenging, maar zal daarvoor een zekere economische prijs moeten betalen. De afweging is aan de regio zelf. Ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 16 gaat over de overheid als eigenaar, bevoegd gezag en handhaver van een luchthaven. Ik ben van mening dat het dictum wat het in één hand verkeren van deze functies betreft fout is. Het is mogelijk dat de overheid, zoals bij Schiphol, een nogal grote aandeelhouder is. Zij kan dan toch door wet- en regelgeving bevorderen en zelfs uitsluiten dat zich belangen opstapelen die zich niet meer laten ontvlechten. Daarvoor is natuurlijk wel een heel precieze benadering nodig. Met de heer Van der Steenhoven vind ik dat daarover nog wel het een en ander te zeggen is. Dat moeten wij in de loop van de komende tijd ook doen. Op zichzelf is het echter niet zo'n bezwaar dat een provincie Brabant of een gemeente Eindhoven – in de praktijk speelt het daar niet zo – aandeelhouder zou zijn, regulator en handhaver. Dat kan wel samengaan. Het hangt af van de regels die je maakt. Of wij dat stringent kunnen regelen, laat zich beoordelen wanneer het geheel voorligt. Ik ontraad de motie in dit stadium, omdat zij veel te digitaal is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister heeft zelf vaak aangegeven, bijvoorbeeld in de discussie over de Bijlmerramp, dat het heel belangrijk is om dit soort dingen helder te regelen en te ontvlechten. Zij is voor privatisering van de luchthaven, om helderheid over de verantwoordelijkheden te creëren. Ik snap dan niet dat zij zo

Netelenbos

gemakkelijk meegaat met de in de motie genoemde constructie. Zij geeft wel aan dat er nog over gesproken moet worden, maar dan zou zij de motie eigenlijk moeten omarmen.

Minister **Netelenbos**: Ik ben wel van mening dat je de verschillende functies en taken helder moet zien te ontvlechten. Dat doen wij op dit moment ook bij de RLD. Dat neemt niet weg dat je ook zonder privatisering van een luchthaven, bijvoorbeeld Schiphol, verantwoordelijkheden helder kunt regelen. Daarvoor zijn speciale constructies nodig, maar het leidt niet automatisch tot privatisering. Er zijn overigens tal van argumenten waarom die noodzakelijk is. Het is in het belang van de luchthaven Schiphol. Hopelijk kunnen wij daar binnenkort een keer over praten. Je kunt onafhankelijkheid en ontvlechting ook op andere manieren organiseren. Het is, ook commercieel, een heel moeilijke procedure om aandelen op de markt te brengen vanwege een bestuurlijke verandering. Wij moeten echter wel een helder oordeel vormen over het hele palet. Ik zeg toe dat ik dat een keer helemaal uitwerk, zodat wij er separaat over kunnen praten. De heer Van der Steenhoven kan dan altijd nog zien of hij het dictum van zijn motie handhaaft of niet.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een later moment, naar ik aanneem aanstaande dinsdag, over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel gemeentelijke herindeling in de Over-Betuwe (26903).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Hoekema** (D66): Mevrouw de voorzitter! Wij behandelen vandaag een niet erg controversieel wetsvoorstel over een gemeentelijke herindeling. Dat mag wel eens in de krant, want meestal – dat bleek ook verleden week weer bij de behandeling van het wetsvoorstel betreffende

de herindeling in Utrecht – leiden voorstellen van dit kabinet – hoe goed ze ook zijn, en dat zijn ze – tot een zekere controversie in de Kamer. Bij geruchte heb ik begrepen dat zelfs de fractie van Groenlinks overweegt om voor dit voorstel te stemmen. Het is niet uitgesloten dat het voorstel kan rekenen op consensus in de Kamer. Dat lijkt mij overigens vooral een compliment voor de betrokken gemeenten zelf. Daar wil ik dan ook uitdrukkelijk mee beginnen. Een compliment ook aan de op de publieke tribune aanwezige vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten. Ik dank hen voor hun jarenlange constructieve inspanning die heeft geleid tot dit voorstel. Uiteraard geldt die waardering en dank ook de provincie Gelderland, die het voorstel heel goed heeft begeleid. Het is ook als een provinciaal voorstel ingediend. Dat is overigens alweer een paar jaar geleden. Daarom lijkt het mij goed om dit voorstel vandaag snel af te handelen, opdat over een tijdje ook onze collega's in de Eerste Kamer hetzelfde kunnen doen.

Mevrouw de voorzitter! Ik zou nu kunnen zeggen dat ik het met het wetsvoorstel eens ben en ik zou dan terug kunnen lopen naar mijn plaats, maar om ook wat diepte te geven aan mijn inbreng maak ik met uw goedvinden een kleine excursie naar de historie. Het gaat dan om een zwarte bladzijde in de Nederlandse historie: de Tweede Wereldoorlog. De voorgeschiedenis van dit wetsvoorstel ligt namelijk voor een deel in de periode van de Tweede Wereldoorlog. Kort nadat in 1941 de gemeenteraden door de bezetter waren opgeheven, ontbrandde een strijd over de herindeling van het gebied. Er was een grote strijd tussen de burgemeester van Bommel, de heer Van Elk en die van de buurgemeente Huissen, de heer Dony. Om dit wat duidelijker te maken, citeer ik nu uit een beschouwing over het Bommelse dorpsleven: "De relatie was verpest door gekibbel over de gemeentegrenzen. Dony was in de jaren dertig de bezieler geweest van de glansrijke promotiefeesten voor de noodlijdende Huissense tuinbouw. Huissen had daardoor de roep van druivenland gekregen. In het najaar van 1940 begon Dony een kruistocht voor meer Lebensraum voor de Huissense tuinders" – een minder gelukkige woordkeuze, zo lijkt mij. "Er waren

immers plannen gemaakt om Huissen afstand te laten doen van Malburgen, de Koningspleij en de Hondsbroekse Pleij. Gebieden die moesten toekomen aan Arnhem en Westervoort. Deze annexatieplannen dateerden al van voor de oorlog. Maar ze waren door de Duitsgezinde overheid rap opgepakt, happig als zij was op buitenkansjes om economisch sterke gemeenten te vormen. Dony stond erop dat zijn gemeente zou worden gecompenseerd voor het verlies van het grondgebied. Dit opdat de toenemende Huissense bevolking de kost zou kunnen winnen in de tuinbouw."

De rest van het verhaal zal ik mijn toehoorders besparen, voorzitter. Het komt erop neer dat er midden in de Tweede Wereldoorlog een schaakspel ontstond tussen de burgemeesters van Huissen en Bommel, waarbij Huissen als koningsoffer de gemeente Gendt – toen en ook nu nog zelfstandig – wilde opofferen aan Bommel, teneinde zelf zijn slag te kunnen slaan bij de uitbreiding van Huissen. In het licht van de oorlogsjaren was dat een weinig verkwikkelijk tafereel. Het vreemde is dat Gendt 60 jaar na dato toch haar zelfstandigheid verliest. De fusie, waarover in de oorlog zoveel is gesproken en gevochten, krijgt nu toch haar beslag. Dat relativeert de behandeling van dit voorstel vandaag.

Mevrouw de voorzitter! Ik kom terzake. Kijk ik naar dit voorstel dan stuit ik allereerst op een kwestie rondom de Arnhemse behoefte aan ruimte voor woningbouw en de vestiging van bedrijven. Ik heb mij eerlijk gezegd wat verbaasd over de rol die de "factor Arnhem" de laatste jaren in de behandeling van dit voorstel heeft gespeeld. Voortdurend klaagt de stad dat zij door de provincie niet voldoende is betrokken bij de behandeling van dit voorstel. Er ligt een rapport van Coopers & Lybrand. Ook zijn er klachten, frustraties en verwijten geuit door Arnhem. In de nota naar aanleiding van het verslag heeft de minister een duidelijke uiteenzetting gegeven over de, eventueel op het terrein van de gemeente Heteren te bevredigen Arnhemse behoefte aan gronden voor de bouw van woningen en bedrijven. Nu schrijft de gemeente Arnhem op het laatst, op 23 mei, een nieuwe brief met weer nieuwe prognoses. Letterlijk staat er, dat binnen tien jaar een tekort ontstaat