
Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 30 november 2004 over **ter beschikking gestelden**.

De heer **Eerdmans** (LPF): Mijnheer de voorzitter. Wij hebben op 30 november gedebatteerd over de TBS en het nieuwe TBS-drama. Een TBS'er met voorwaarden heeft in het najaar in Doetinchem een man vermoord, die zijn hond uitliet. Wij zouden nog een uitvoerige brief van de minister van Justitie ontvangen. Tot op heden hebben wij die niet gezien. Waar blijft deze brief? Ook de heer Wolfsen heeft erom verzocht. De minister zou een feitenrelaas geven. Ik heb de minister in het debat gewezen op het feit dat er in Almere-Buiten een TBS-kliniek middenin een woonwijk, de zogenaamde stripheldenbuurt, wordt geplaatst. De TBS-kliniek komt in de Donald Duckstraat, ondanks hevige protesten van burgers in die wijk en ondanks het feit dat een andere locatie op een industrieterrein beschikbaar was.

De minister van Justitie zei dat de maatschappij maar moet wennen aan TBS. Anders zouden wij het instrument net zo goed helemaal kunnen afschaffen. Ik vond het een redenering die slaat als een tang op een varken. Een TBS-kliniek in een woonwijk, dat is de kat op het spek binden, dat is de lont in het kruitvat, dat is de mensen onnodig angst aanjagen. In een TBS-kliniek zitten vaak tamelijk gevaarlijke criminelen. Er zijn 90 ontsnappingen per jaar. Wij zijn nog op zoek naar zeven gestoorde misdadigers. Zij kunnen naast ons staan bij de bakker. Er worden door ontsnapte TBS'ers zes ernstige delicten per jaar gepleegd.

Met een motie wil ik de minister doordringen van de ernst van de situatie. Ik wil hem ervan weerhouden om in de toekomst TBS-klinieken in woonwijken te bouwen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zich de afgelopen jaren verscheidene ernstige incidenten hebben voorgedaan met

TBS'ers op (proef)verlof;

constaterende dat er op dit moment in Almere procedures tegen de overheid worden gevoerd door burgers die zich verzetten tegen de komst van een Flevo Future TBS-kliniek middenin hun woonwijk, terwijl een andere locatie voorhanden was;

overwegende dat het bouwen van TBS-klinieken in woonwijken risico's voor de veiligheid van burgers met zich meebrengt;

spreekt uit dat de regering geen TBS-klinieken meer in woonwijken bouwt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 15 (29452).

Minister **Donner**: Voorzitter. De brief over Doetinchem waar de heer Eerdmans naar vroeg moet mij gekruist hebben op weg hierheen. Ik heb de brief namelijk op het departement afgedaan. Zij zal de Kamer hopelijk nog voor het reces bereken.

Voor Almere wordt gesproken van een TBS-kliniek middenin een woonwijk. Voorzover ik kan nagaan, gaat het om de bouw in een wijk in 2007 waar volgens het bestemmingsplan bedrijven en kantoren gepland zijn. Daaromheen moeten dan nog woningen worden gebouwd. Dat is een verschijnsel dat wij vaker zien. Eerst is er een TBS-kliniek en vervolgens wordt er een woonwijk omheen gebouwd.

Ik moet aanneming van de motie ontraden. Wij zitten op dit moment met een aantal TBS-klinieken ± ik meen zelfs de meerderheid ± in woonwijken. Uitbreidingen op die terreinen zouden met de motie ook niet meer mogelijk zijn. Delicten door onttrokken TBS'ers vinden vrijwel altijd ver van de wijk plaats waar de kliniek gevestigd is. Als iemand zich onttrekt en alsnog recidiveert, gebeurt dat doorgaans niet in de omgeving. Het doel van TBS is om tot reïntegratie te komen. Zolang er geen verlof is, is men in de kliniek. Daarna kan begeleid verlof verleend

worden. Doorgaans gebeurt dat niet in de directe omgeving van de TBS-kliniek. Ik acht het derhalve niet heilzaam om op deze wijze in te spelen op vrees onder de bevolking. Ook om die reden ontraad ik aanneming van de motie. Ik weet dat de LPF in Almere zich sterk heeft gemaakt om een kliniek tegen te houden. Ik denk dat het onjuist is om dat via een motie in de Kamer te doen.

De heer **Eerdmans** (LPF): Ik maak de mensen in Almere niet wakker, ze maken mij wakker. Er is een heel comité opgericht om een Tbs-kliniek te bouwen in de stripheldenbuurt. We bouwen geen vuurwerkfabrieken in woonwijken, en ook geen LPG-stations. Maar we zetten er wel een kliniek voor gestoorde misdadigers neer. Daar moeten mensen maar aan wennen. Waarom zo inconsequent?

Minister **Donner**: U kunt feitelijk noch statistisch hard maken dat de omgeving van de Tbs-kliniek een risico loopt.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende motie vandaag aan het eind van de vergadering te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een schriftelijk overleg op 16 december 2004 over **Maastricht-Aachen Airport**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): We hebben inderdaad een interessante schriftelijke gedachtewisseling met het kabinet gehad over de voorliggende aanwijzing voor Maastricht-Aachen Airport. Die aanwijzing is gebaseerd op een planologische kernbeslissing, die een paar jaar geleden door de Kamer is aanvaard. Mijn fractie was daar toen tegen, maar het is wel het kader waarbinnen wij praten. Beredenerend vanuit het kader van de PKB heeft mijn fractie grote bezwaren tegen de manier waarop de regering dit heeft uitgewerkt en heeft neergelegd in de aanwijzing. Mijn fractie wil hierover drie moties indienen.

Duyvendak

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit onderzoek blijkt dat vluchten tussen zes en zeven uur 's ochtends sterk bijdragen aan de slaapverstoring van omwonenden;

verzoekt de regering, de nieuwe aanwijzing Maastricht-Aachen Airport zodanig te wijzigen dat er geen vluchten worden toegestaan tussen zes en zeven uur 's ochtends,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Van Velzen en Verdaas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (25089).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de PKB Maastricht-Aachen Airport/Lelystad de indicatieve geluidsruimte is vastgesteld en dat deze als voldoende is beoordeeld voor een sluitende exploitatie van Maastricht-Aachen Airport;

constaterende dat volgens de nieuwe aanwijzing de geluidsoverlast desondanks ten zuiden van het luchthaventerrein binnen de 35 Ke-geluidszone groter is dan is toegestaan in de PKB, en daardoor de geluidsoverlast ter plaatse verdubbelt;

constaterende dat de nieuwe aanwijzing hierdoor op dit punt strijdig is met de PKB;

overwegende dat onvoldoende duidelijk is gemaakt, waarom het terugbrengen van de 35 Ke-geluidszone tot een maximale overschrijding van de indicatieve 35 Ke-geluidszone uit de PKB zou leiden tot een onrendabele exploitatie;

verzoekt de regering, de overschrijding van de 35 Ke-zone ten zuiden van Maastricht-Aachen Airport terug

te brengen tot de maximale overschrijding van de indicatieve PKB-zone,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Van Velzen en Verdaas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (25089).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gevolgen van de nieuwe aanwijzing Maastricht-Aachen Airport op de lokale luchtkwaliteit in 2010 niet bepaald zijn, en dat hier nog nadere studie naar wordt uitgevoerd;

constaterende dat meerdere bezwaren tegen verkeersprojecten door de Raad van State gegrond zijn toegewezen, vanwege tegenstrijdigheid met de regelgeving voor de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering, de nieuwe aanwijzing Maastricht-Aachen Airport te voorzien van een berekening van de gevolgen voor de lokale luchtkwaliteit in 2010 en deze alsnog integraal aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Van Velzen en Verdaas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (25089).

De heer Duyvendak (GroenLinks): Voorzitter. Wij hebben een hele serie incidentele regelgeving gehad ten aanzien van de regionale en de kleine luchtvaart. De Kamer is allang een integrale visie hierop beloofd. Tot slot dien ik de volgende motie hierover in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vigerende wettelijk kader voor regionale en kleine luchtvaart dateert uit 1986;

constaterende dat een nieuw wettelijk kader meerdere malen is toegezegd maar tot nu toe ontbreekt;

voorts constaterende dat de afgelopen twee jaar onder andere de PKB Maastricht-Lelystad, een gewijzigde aanwijzing Rotterdam Airport en Maastricht-Aachen Airport en het verdrag rond het particulier gebruik van luchthaven Niederrhein zijn vastgesteld, zonder dat er een samenhangend wettelijk kader was;

verzoekt de regering, binnen drie maanden een nieuw wettelijk kader voor regionale en kleine luchtvaart aan de Kamer te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 25 (25089).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister Peijs: Voorzitter. Ik wijs de heer Duyvendak erop dat op dit ogenblik Rotterdam Airport vanaf 06.00 uur open is en dat ook Maastricht Aachen Airport nu al van 06.00 tot 07.00 uur open is. Dat is nodig met het oog op de aansluitingen op Schiphol. Deze schakelfunctie is essentieel voor een regionaal vliegveld. Het wegvallen van die functie is een ernstige aanslag op, zo niet de nekslag voor de exploitatie van deze luchthavens. Ik verzoek de heer Duyvendak dan ook om zich daarbij neer te leggen.

Vervolgens vraagt de heer Duyvendak bij motie om een nieuw wettelijk kader dat binnen drie maanden aan de Kamer gezonden moet worden. Wij zijn tot buitengewoon veel in staat, maar in drie maanden lukt dat niet. Ik kan wel toezeggen dat dit kader in het najaar van 2005 de Kamer zal bereiken.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Met alle respect, maar als dit nu de eerste keer zou zijn dat hiernaar gevraagd werd, zou ik met deze toezegging kunnen leven. Staatsse-

Peijs

cretaris Schultz heeft gezegd dat dit kader in februari van dit jaar zou verschijnen. Het is er echter nog steeds niet. Wij wachten nu al bijna een jaar en dan lijkt mij een termijn van drie maanden niet te veel gevraagd. Er is inmiddels een praktijk van regelgeving ontstaan zonder wettelijk kader.

Minister **Peijs**: Ik kan niet anders dan herhalen dat wij dit niet binnen drie maanden kunnen realiseren. In het najaar van 2005 zullen wij de Kamer een voorstel ter zake voorleggen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. De heer Duyvendak heeft gelijk dat er ten zuiden van het vliegveld sprake is van een overschrijding van iets meer dan 3 Ke. Dat is op zich natuurlijk van betekenis. Als gevolg van onder andere de routewijziging is er sprake van "compensatie" ten zuidwesten van het vliegveld. Ook kan worden gesproken van een aanzienlijke geluidsreductie in de 20Ke-contour. Dat betreft zo'n 1500 woningen in Maastricht. Er is geen sprake van uitbreiding van de capaciteit van de luchthaven. Het is de vraag of het redelijk is om die capaciteit met 16% te verminderen tegen de achtergrond van de overschrijding van een indicatieve lijn in de PKB. Ik denk dat het gehele pakket als redelijk kan worden omschreven. Daarom ook vind ik de motie onaanvaardbaar.

De tweede motie heeft betrekking op de luchtkwaliteit. Zeer recent hebben wij TNO aanvullend onderzoek laten doen naar de situatie in 2010. Daaruit blijkt dat alleen op de A2 de norm voor NO₂ wordt overschreden en dus niet in woonlocaties. In die zin is er geen relatie met het vliegveld. Verder blijft ook het jaargemiddelde voor PM10 ruim onder de norm. Wij voldoen dus aan de eisen en ik voorzie dan ook geen problemen bij de verdere afhandeling van de procedure.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit zijn indicatieve cijfers, maar pas eind december zal het definitieve rapport over de luchtkwaliteit verschijnen. Ik vind dat de Kamer dat rapport moet kennen voordat zij haar oordeel geeft.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik verwacht niet dat tussen de nu

voorliggende rapportages ± die ik overigens niet tot in detail ken ± en de eindrapportage dusdanig grote verschillen zitten dat ik tot een ander oordeel moet komen. Ik zie dan ook geen enkele reden om op basis van deze gegevens de besluitvorming op te schorten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit vind ik wat te gemakkelijk. Wij weten dat luchtkwaliteit een zeer kritieke factor is in de besluitvorming over infra-projecten. De Raad van State kijkt daar ook scherp naar en ik meen dat de Kamer in staat moet worden gesteld dat ook te doen.

Staatssecretaris **Van Geel**: De Kamer krijgt nog voor Kerst de samenvatting van het rapport.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben blij met deze toezegging, maar hoe oordeelt u over het tweede deel van mijn motie?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik weet ± en ik zeg dit in alle vriendelijkheid ± dat er een uitsteltactiek wordt gevolgd in relatie tot de tijdsdruk waarvan er hier sprake is. Wij hebben de normen voor luchtkwaliteit hierbij zorgvuldig betrokken. Zoals ik in mijn brief over de interpretatie van het Besluit luchtkwaliteit heb aangegeven, verwachten wij geen problemen. Wij denken dan ook dat wij op de ingeslagen weg door kunnen gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Het aanwijzingsbesluit heeft grote gevolgen voor de woningbouw in de gemeente Meerssen. Ik vraag u daarom om met de provincie een bestuursakkoord te sluiten, waarin een oplossing wordt geboden voor de problemen van de gemeente Meerssen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij hebben hierover in goed overleg met de provincie en de betrokken gemeenten afspraken gemaakt. Als ik uw vraag zo mag interpreteren dat u mij vraagt om met deze partijen in overleg te treden over eventuele resterende problemen, zeg ik u dat graag toe. Overigens is het mijn indruk dat dit zeker geen grote problemen zullen zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om aan

het einde van de vergadering over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 16 december 2004 over **vervoers- en beheersconcessies**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij ronden vandaag het debat af over de wijze waarop de volksvertegenwoordiging en de regering de publieke controle moet waarborgen op een belangrijk maatschappelijk bedrijf, de Nederlandse Spoorwegen. Bij de behandeling van de Spoorwegwet en de bijbehorende AMvB's is hierover al gesproken, maar nu ronden wij meer in het bijzonder de discussie over de concessies af.

In deze discussie hebben de minister en de staatssecretaris een aantal serieuze concessies gedaan. Mijn fractie vindt dat daardoor een stap in de goede richting is gezet. Mijn fractie is echter nog niet tevreden met de voorliggende plannen, omdat er hogere eisen moeten worden gesteld aan de publieke controle en de grip op de NS. Om de controle te verbeteren dien ik vier moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is in de vervoersconcessie een minimaal bedieningsniveau te eisen dat lager ligt dan het huidige niveau;

overwegende dat de mogelijkheid voor de regering om voorstellen van de NS tot wijziging van de bediening goed of af te keuren geen garantie biedt dat het bedieningsniveau op bepaalde stations en bepaalde verbindingen verder terugzakt;

verzoekt de regering, in de vervoersconcessie voor het spoor op te nemen dat het bedieningsniveau van stations minimaal gehandhaafd wordt op het niveau van de dienstregeling 2004, onvoorziene