

Vergaderjaar 1997–1998

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

Nr. 39

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 9 april 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 6 april 1998 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de beleidsvisie Regionale luchtvaartinfrastructuur en de beleidsvisie Kleine luchtvaartinfrastructuur (24 786, nr. 9)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk, Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA) en Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Meijer (CDA) en Te Veldhuis (VVD).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 6 april 1998

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten:

Biesheuvel, A. de Jong, Meijer, Stellingwerf, Van 't Riet, Rosenmöller en Verbugt,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet de minister en haar medewerkers van harte welkom.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de beleidsvisie Regionale luchtvaartinfrastructuur en de beleidsvisie Kleine luchtvaartinfrastructuur (24786, nr. 9).**

Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik maak eerst enkele algemene opmerkingen; daarna ga ik in op de regionale luchtvaartinfrastructuur en ten slotte richt ik mij op de kleine-luchtvaartinfrastructuur. Driekwart van wat wij al in december hebben gezegd over de regionale luchtvaartinfrastructuur is ook nu van toepassing. Dat betekent dat ik daarover nu wat minder zal zeggen dan toen. Waar het gaat om het karakter van de stukken die nu voor ons liggen, moet ik zeggen dat ze mijns inziens nogal zwaar gepolijst zijn. Ze zijn goed gepresenteerd en geschreven en duidelijk nog eens door de typemachine gehaald. Echter, tegelijkertijd gaan ze gebukt onder het probleem van een grote mate van vrijblijvendheid. Het is

duidelijk dat de minister zich nog in een bepaald proces bevindt; er wordt veel onderzoek en uitwerking aangekondigd. Dit overleg dient ertoe te leiden dat er een zekere aanscherping plaatsvindt. Er zijn heel wat slagen om de arm en andere uitwegen; mitsen en maren zijn ingevoegd. Als het even kan, moet daaraan door middel van dit overleg iets worden afgedaan zodat over en weer meer duidelijkheid ontstaat over de inhoud van het beleid. Voorzitter! Met één aspect heb ik wat moeite en ten aanzien daarvan moet er zeker aanscherping volgen. Ik doel op een punt dat zowel op de regionale als op de kleinluchtvaartinfrastructuur slaat. Telkens spreken wij over een hoeveelheid die wordt toegestaan, over contouren, over ruimtelijke en milieugrenzen. De neiging bestaat in deze sectoren om die ruimte op te vullen, maar op een bepaald moment is het zover en zit men vast. Verdere ontwikkeling is nauwelijks mogelijk tenzij je weer het een en ander toestaat. Ik kan de minister volgen waar zij stelt dat zij niet meer op volume wil sturen, maar aan de hand van milieu-, ruimtelijke en aanverwante grenzen. Echter, zodra die grenzen zijn bereikt, krijgen we weer problemen. Je zou toch kans moeten zien om allerlei activiteiten op een bepaald moment een halt toe te roepen of ze door andere te vervangen. Er dient dus sprake te zijn van voldoende flexibiliteit. Tijdens het vorige overleg heb ik de minister gevraagd of het niet een goede zaak zou zijn, aanwijzingen een tijdelijk karakter te geven. Wij zijn nu een paar maanden verder en de minister heeft hierover kunnen nadenken. In beginsel stond ze positief tegenover deze suggestie. Wellicht kunnen wij in dit overleg

een stap verder komen en kunnen wij horizons afspreken. Dat zou het zindelijk en het flexibel opereren door de minister ten goede kunnen komen. Ze zou op deze manier kunnen zeggen: hier stel ik een grens aan en dat sta ik juist toe.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik probeer te doorgronden wat er nu wordt gezegd. Zegt de heer De Jong hiermee nu dat er wél volumebeleid moet komen? Zo ja, heeft hij dan voorstellen om dit vorm te geven? Of vindt hij dat de minister nog een paar jaar moet nadenken – daar lijkt de onderhavige nota een beetje op – om vervolgens met een verhaal te komen?

De heer **De Jong** (PvdA): Het gaat mij niet zozeer om het volumebeleid. Na verloop van tijd zijn, of er nu volumebeleid of milieu- en ruimtelijk beleid gevoerd wordt, simpelweg de grenzen bereikt. Er ontstaan dan weer discussies over het verruimen van contouren en het toestaan van meer mogelijkheden. Het moet mogelijk zijn om na verloop van tijd de grenzen van de luchtvaartinfrastructuur te heroverwegen. In een vorige vergadering is er over Rotterdam gediscussieerd en wij hebben gemerkt dat de beloftes die aan de luchtvaart op dit punt zijn gedaan bij wijze van spreken een eeuwigdurend karakter hebben. Dat bevalt mij niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Denkt de PvdA aan een inperking van het aantal vluchten en niet aan meer vluchten?

De heer **De Jong** (PvdA): Er moet een mogelijkheid voor die keuze zijn. Daarom pleit ik voor een tijdshorizon

bij aanwijzingen, het toestaan van contouren, enz.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Niet om uit te breiden maar om te beperken?

De heer **De Jong** (PvdA): Ook om in te krimpen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dus ook om uit te breiden?

De heer **De Jong** (PvdA): Niemand weet hoe de toestand over tien jaar is, maar ik weet wel dat er nu een systeem gehanteerd wordt waarin alleen aan uitbreidingen gedacht wordt. En dat bevalt me niet. Ik kom bij de regionale luchtvaart-infrastructuur. Op vier punten bestaat een verschil van inzicht tussen de PvdA en de minister. Welke ambities zijn er voor de regionale luchthavens in relatie tot Schiphol? In de nota staat het vrijblijvend geformuleerd. Ik vermoed dat de minister er weinig voor voelt dat buiten wat in de nota Relus is toegestaan er geen verdere rol van betekenis is voor de regionale luchthavens. Er wordt echter eerst een kan-bepaling gebruikt en daarna staat er dat het kabinet geen actieve rol zal vervullen. Ik meen dat hier een scherpere formulering moet worden gebruikt, namelijk: de regionale luchthavens dienen geen rol van betekenis te vervullen ten opzichte van het overnemen van activiteiten van Schiphol. Het kabinet zal dit soort activiteiten dan ook tegengaan. Ik vraag de minister of ik dit zo kan lezen.

Het tweede punt betreft het stellen van landelijke milieuraanvoorwaarden. Ik geef hier graag steun aan. Dit punt komt ook in de beleidsvisie terug. Wat moet ik me voorstellen bij het daarin aangekondigde nadere onderzoek? Hoe kunnen binnen dat kader op regionaal niveau afwegingen plaatsvinden? Op welke termijn zal dat onderzoek worden gehouden? Ik houd de minister de opmerkingen voor die ik daarnet in algemene zin heb gemaakt.

Het derde punt. Ik zie graag dat bij het binnenlandse openbaar vervoer voorrang wordt gegeven aan de trein boven binnenlands vliegverkeer. Er wordt geen gestalte aan gegeven, maar wel wordt dit punt als beleidsvisie neergelegd. Ik ben er benieuwd naar hoe de minister hier concreet inhoud aan wil geven. Meent zij dat zij hiermee kan

bereiken dat al die korte vluchten van Eindhoven naar Amsterdam en dergelijke na enige tijd worden geschrapt?

Ten vierde krijg ik graag een verduidelijking van de stelling dat regionale luchthavens in de toekomst bij het continentale vervoer een complementaire rol kunnen vervullen ten opzichte van het Europese HSL-netwerk. Ik kan me hierbij niets voorstellen. De meeste regionale luchthavens zullen geen station hebben voor die HSL-treinen. Welke rol spelen ze dan wel in relatie tot de opmerkingen hierover in de beleidsvisie?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U bent kritisch over de lijnnetverbindingen tussen de regionale luchthavens in Nederland en Schiphol. Begrijp ik het goed dat u eigenlijk vindt, dat er beleid moet komen waarbij dit soort binnenlandse vluchten, binnen Nederland, min of meer tot een taboe verklaard worden?

De heer **De Jong** (PvdA): Het woord taboe is altijd een verkeerd woord, maar als ze konden verdwijnen, op basis van positief beleid, dan zou het mij zeer wel zijn. Als je al vindt dat op afstanden tot 1000 km de trein de voorrang moet hebben boven vliegverkeer, hoe moet het dan niet zijn bij afstanden tot 200 à 300 km? Dat is toch volkomen vanzelfsprekend?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat zou zo'n twee uur met de trein zijn. Nu woont u vlak bij Schiphol, zodat ik mij kan voorstellen dat, als u 's morgens vroeg van daaruit wilt vertrekken met het vliegtuig, u er makkelijk met de trein heen kunt. Maar stelt u zich de mensen voor die in Groningen wonen of in Zuid-Limburg, die 's ochtends om negen uur een vliegtuig moeten halen op Schiphol en die er dan met de trein niet op tijd kunnen komen. Vindt u dan dat in alle gevallen vliegen binnen Nederland niet meer moet kunnen?

De heer **De Jong** (PvdA): Ik sta inderdaad zeer kritisch tegenover die kleine afstanden. Ik kan mij helemaal niet verplaatsen in iemand die woonachtig is in de buurt van het station van Groningen of zelfs 30 km er vandaan, als het gaat om de vraag: waar ga ik nu precies heen? Waarom moet ik nu eerst met het

vliegtuig vanaf Eelde, waar ik ook eerst heen moet, naar Schiphol om daar weer over te stappen, enz.? Het is iets te simpel om te denken dat alle vliegtuigen om negen uur van Schiphol vertrekken. En als het vliegtuig om negen uur vertrekt, dan haal ik het ook nog met de trein. Ik kan mij uw voorstelling van zaken goed voorstellen, maar het zijn pure uitzonderingsgevallen waarin dit opgaat en dan maken mensen het zich vaak nog moeilijker dan nodig is.

De **voorzitter**: Ik heb niet de indruk dat u het hier met elkaar over eens wordt. Het ligt nu duidelijk op tafel. Vervolgt u uw betoog, mijnheer de Jong.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik spreek dan over de kleine-luchtvaartinfrastructuur. Bij de kleine luchtvaart is het mijns inziens één van de moeilijkheden dat we de zaken daar niet allemaal over één kam kunnen scheren en dat er onderscheid moet worden gemaakt naar de doelen die met aspecten daarvan worden bereikt. Het is toch wat anders of je het hebt over een zakelijke vlucht of over recreatie-luchtvaart. Ik merk aan alle papieren die ik thuis heb gekregen van zowel de mensen die weinig zien in kleine luchtvaart, als de mensen die er heel veel in zien, dat er over en weer nogal stevige taal wordt uitgeslagen. Ik heb net als de minister de indruk overgehouden dat het gesprek tussen die twee invalshoeken niet gemakkelijk op gang komt en daar moeten wij dan een beetje boven staan. Ik moet zeggen dat dit het niet gemakkelijk maakt, want de één beschuldigt de ander zelfs van valse voorlichting, leugenachtigheid en anderszins. Dat brengt mij in verwarring en dan vraag ik me af: wat zijn nu de echte goede getallen en heeft de minister het bij het goede eind?

Teruggrijpende op mijn algemene opmerkingen vermeld ik mijn weerzin tegen "verworven" rechten. Voor mij gelden die namelijk zeker niet op het terrein van de kleine luchtvaart. Ik denk dat er ook een scherper doelbereik nodig is: wat wil je nu waarom precies toestaan? Immers – het klinkt demagogisch maar het is toch ook niet onwaar – de lol van één persoon die een beetje vrolijk wil cirkelen met een vliegtuigje, puur voor z'n lol, is ook

wel eens de ellende van honderden andere mensen die daar lawaaioverlast van hebben. Eenieder in deze kring zal bijvoorbeeld tegen motorcrossen zijn en vinden dat dit zo ver mogelijk weg moet van de bewoonde gebieden en natuurgebieden, en zo moeilijk mogelijk gemaakt moet worden – waarom is dat bij kleine luchtvaart niet net zo? Ik kom bij de drie hoofdlijnen die hier worden uitgezet. De eerste is het sturen via veiligheidseisen, milieuranvoorwaarden en ruimtelijke maatregelen. Daar zijn wij het mee eens. De tweede hoofdlijn die de minister noemt, is dat zij geluidszones wil toepassen, alsmede de min-3-BKL-operatie. Op zich denk ik dat dit goede stappen zijn, maar als afronding van een operatie, waarin je je afvraagt wat nu precies te doen met de kleine luchtvaart, is het onvoldoende. Ik zit daarbij overigens wat ongemakkelijk, maar ik snap het punt van de minister dat wat er meer te behalen valt dan in de min-3-BKL-operatie, voor de helft benut kan worden voor de sector zelf; het is een beetje een vaag begrip. Op zichzelf zijn dat goede stappen, maar ik denk dat wij er nog niet zijn. Mijn derde punt is, dat de minister nogal vaag is over de toekomst. Er worden immers allerlei plannen aangekondigd die te zijner tijd helderheid moeten geven. Wat dit betreft wil ik het volgende aan de minister voorleggen. Ziet zij niet met mij de wenselijkheid voor een plan waarbij aan de ene kant de zakelijke kleine luchtvaart op de regionale luchthavens wordt geplaatst, voorzover die er al niet is? De zakelijke kleine luchtvaart is daar tenslotte goed aan gelieerd en men heeft ook de faciliteiten nodig die daar worden geboden. En kunnen wij niet proberen om de recreatieve kleine luchtvaart daadwerkelijk te beheersen, niet zozeer door geluidsmaatregelen die de minister terecht neemt, maar door de recreatieve kleine luchtvaart te doen inkrimpen en te concentreren op een beperkt aantal vliegvelden? Weinig heeft mij in de nota van de minister zo tegengestaan als de volgende mededeling: ik zou zo graag een aantal van die kleinere luchthavens willen sluiten maar ik zie niet in hoe ik dat zou moeten doen. Dat is een passage van machteloosheid en ik vind dat wij ons daar niet aan mogen overgeven. De minister moet zichzelf de instrumenten en de stappen

gunnen om op een paar plekken in zekere mate recreatieve luchtvaart toe te staan omdat ik ook wel zie dat het net iets te simpel is om die helemaal de nek om te draaien. Ik zeg het misschien wat hard voor de mensen die er lol in hebben, maar in relatie tot het positieve dat het oplevert, is het negatieve toch wel erg overheersend. Zou de minister niet wat harder kunnen optreden en ervoor zorgen dat enkele kleine luchthavens gesloten worden die echt op de verkeerde plek liggen of die al uit hun jasje barsten? Elke groei is eigenlijk overbodig. Kan zij ook niet harder optreden ten aanzien van de minimum vlieghoogte die zij terecht opvoert? Bij de historische luchtvaart wilden wij die op 400 m...

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik meende dat u daar iets anders wilde.

De heer De Jong (PvdA): Nee, nee, u bent in de war met de motie-Keur. Ik heb niet geroepen dat ik de motie-Keur ondersteunde. U heeft mij niet horen klagen over de 400 m vlieghoogte bij de historische luchtvaart. Ik zou graag zien dat u die normen even hard stelde bij de recreatieve luchtvaart.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voordat wij nu echt in de historie duiken, wil ik de volgende vraag stellen. Waar gaan de gedachten van de heer De Jong naar uit als hij denkt aan het inperken van de recreatieve kleine luchtvaart? Vindt hij dat de min-3-BKL-operatie verder aangescherpt moet worden of vindt hij dat de minister een aantal velden concreet moet aanwijzen die gesloten moeten worden? Heeft hij er zelf al over nagedacht welke velden dat zouden moeten zijn?

De heer De Jong (PvdA): Ik ben het eens met de helft van uw suggestie. Maar naast de min-3-BKL-operatie, die zeer terecht is en bovendien gevolgd wordt door mededelingen dat zelfs tot min 10 te halen valt, heb ik de wens om een paar kleine luchthavens die slecht liggen en die uit hun jasje groeien, te sluiten ten gunste van het concentreren van de kleine recreatieve luchtvaart op een beperkt aantal plekken. Op de tweede helft van uw vraag, namelijk of ik nu kan aanwijzen welke luchthavens dicht moeten en welke niet, kan ik nu niet antwoorden. Dat zou ik buitengemeen arrogant

bestuur vinden, want zoiets doe je pas na een opbouwfase, nadat er met betrokkenen is gesproken, nadat de cijfers uitgezocht zijn en nadat er een behoorlijk plan is gepresenteerd.

Mevrouw Verbugt (VVD): Maar wij zijn al een tijd aan het zoneren. Betekent dit dat de PvdA-fractie die hele zoneringsoperatie wil terugdraaien?

De heer De Jong (PvdA): Nee, maar ik heb niet voor niets gezegd dat de zaken aan een tijdhorizon gebonden moeten zijn en dat die zoneringen niet tot in de 22ste eeuw gelden. Als ik daar uw steun voor zou kunnen vinden, was ik heel tevreden.

Mevrouw Verbugt (VVD): Op dat laatste moet u nog niet meteen rekenen. Heeft u het nu over het beleid voor de 22ste eeuw? Dan heeft u het over een heel lange termijn.

De heer De Jong (PvdA): Mijn probleem is dat wij voortdurend afspraken maken over de luchtvaartinfrastructuur waarvan ik niet kan herkennen dat wij die over 15 jaar kunnen heroverwegen. Het lijkt dan ook wel eens of wij tot in de 22ste eeuw doordenken. Dat wil ik juist niet.

Voorzitter! Ik had nog een half zinnetje over; ik hoop dat het nu niet uit het verband wordt gerukt. Ik zou gaarne zien dat de minister ook de ruimtelijke restricties harder maakt dan nu in de nota wordt gesuggereerd.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wat bedoelt u daarmee?

De heer De Jong (PvdA): U hebt in uw nota verschillende punten opgevoerd ten aanzien van milieu, ruimte en anderszins. Elk van die vraagstukken wordt in een perspectief gezet: u onderzoekt het een en ander, het wordt nog eens uitgezocht. Ik zou gaarne zien dat u op het vlak van ruimtelijke ordening en milieu daadwerkelijk hard bent. Bijvoorbeeld over de ruimtelijke restricties wordt gezegd: het zou eigenlijk niet zo wijs zijn dat recreatieve luchtvaart boven bebouwd gebied vliegt. Ik zou gaarne zien dat u recreatieve luchtvaart boven bebouwd gebied, natuurgebieden en aanverwante gebieden

simpelweg verbiedt. Dat is een harde ruimtelijke restrictie.

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Wij hebben enkele maanden geleden in het kader van de nota Relus gesproken over bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheden en de afbouw van de betrokkenheid van de rijksoverheid. Dat was een vrij duidelijke nota, waarover wij ook een vrij duidelijk standpunt hebben kunnen innemen. De procedure van de behandeling van deze beide nota's vond ik enigszins verwarrend, omdat na behandeling van de uitgangspunten in het parlement de aandacht van het kabinet verder zal zijn gericht op onderzoek en overleg om tot een kabinetsbesluit te komen en vervolgens de PKB-procedure te starten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb toch het gevoel dat er een misverstand is. U moet dit vergelijken met de IBV-TNLI. Dit is een procedurele nota volgend uit een nut-en-noodzaakdiscussie, net als bij TNLI is gebeurd. U mag het niet vergelijken met Relus, want Relus was een bestuurlijke nota. Dat is iets heel anders.

De heer **Meijer** (CDA): Dat is mij volledig duidelijk, maar wij spreken wel over dezelfde onderwerpen, de regionale luchthavens, zowel bij Relus als vandaag bij deze twee nota's. Omdat niet het volledige pakket voorligt van de concrete beleidsdoelen en daarbijbehorende instrumenten, is het moeilijk een inschatting te maken hoe die te zijner tijd zullen uitpakken. Ik denk dat dit het probleem is van deze nota, omdat er nog zoveel moet plaatsvinden. Het kabinet roept in beide nota's heel veel vragen op. Het geeft aan dat er nog veel onderzoek moet plaatsvinden en hakt derhalve op dit punt uitermate weinig knopen door. Het is voor ons dan ook onvoldoende duidelijk waar wij op dit moment over spreken en waar wij naartoe willen, met name wat de kleine luchtvaart betreft, omdat daar nog heel veel vraagtekens zijn. Wanneer kunnen wij het integrale beleidskader verwachten, waarbij wij aan de hand van het totale pakket kunnen zien waar wij uiteindelijk op uitkomen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Als die ruimte zo breed aanwezig is in deze

nota, dan is het toch aan de politieke partijen om aan te geven welke richting de minister uit zou moeten? Geef uw visie, zo zou ik zeggen.

De heer **Meijer** (CDA): Dat zullen wij proberen; daar was ik ook mee begonnen.

Voorzitter! Het kabinet kiest voor verdergaande decentralisatie en deregulering. De CDA-fractie kan volledig daarmee instemmen, zeker gezien de economische betekenis en de infrastructurele inpassing van regionale luchthavens. De fractie is evenwel van mening dat het aspect veiligheid een centrale verantwoordelijkheid moet blijven, zoals ook al is besproken bij de behandeling van de nota Relus. Deelt de minister de mening dat veiligheid een centrale aangelegenheid moet blijven? Aan welke randvoorwaarden en algemeen geldende regels moet worden voldaan om die veiligheid inderdaad te kunnen blijven garanderen?

Als veiligheid een nationale aangelegenheid is, is de vraag of de randvoorwaarden voor milieu ook op decentraal niveau moeten worden vastgesteld. De regio's bepalen zelf wat zij acceptabel vinden met betrekking tot bijvoorbeeld geluid, verkeersaantrekkende werking en emissies. Wat de CDA-fractie betreft, moeten de landelijke normen van toepassing blijven als minimale normen. De vraag is of je, als je decentraliseert, regionale luchthavens inderdaad de ruimte kunt geven om een stap verder te gaan en de aanscherping van normen verder te laten invullen. Waar de kleine luchtvaart een geringe economische betekenis heeft, althans volgens de nota, maar wel een bovenmatige verstoring kan veroorzaken, zou op regionaal niveau wel een betere afweging kunnen plaatsvinden van wat wel en wat niet acceptabel is. De nota geeft heel duidelijk aan dat regionale luchthavens een economische betekenis voor de regio kunnen hebben, met name als het gaat om de vestigingsplaatsfactor voor nationale en internationale bedrijven. Wat de kleine luchtvaart betreft, is dit belang volgens de nota veel minder. Wil de minister hier nog eens op ingaan en met name op de economische betekenis van de kleine luchtvaart?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dicht u de kleine luchtvaart dan meer

economische betekenis toe dan het kabinet? Het kabinet schrijft in de nota namelijk dat het bijna nul of zelfs nul is.

De heer **Meijer** (CDA): Wij hebben van vele kanten correspondentie ontvangen over de kleine luchtvaart. Vanuit diverse invalshoeken wordt aangegeven dat men twijfels heeft over datgene wat in de nota staat over de economische betekenis van de kleine luchtvaart. Daarom wil ik graag nog eens van de minister horen wat hieraan ten grondslag heeft gelegen. Er ligt een rapport van Deloitte & Touche voor waarin duidelijk wordt gezegd dat de kleine luchtvaart wel een grote economische betekenis heeft. Ik meen dat wij daar in dit overleg nog eens met de minister over moeten kunnen discussiëren.

Wat de kleine luchtvaart betreft, wordt op de bladzijden 7 en 8 gesproken over de haalbaarheid van Duits bronbeleid en invoering in Europees verband. De vraag komt dan op wat te doen met de beperkte financiële draagkracht van de sector. Welke maatregelen zijn effectief, uitvoerbaar en handhaafbaar om verstoring van de fauna terug te dringen? Het kabinet wil infrastructurele maatregelen overlaten aan de provincies en de gemeenten, terwijl de bestuurlijke en praktische haalbaarheid laag wordt ingeschat. In hoeverre worden er richtlijnen of normen en doelstellingen door de rijksoverheid gegeven om dit toch op een goede manier te kunnen inpassen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De heer Meijer neemt de formulering in de nota dat er sprake is van geringe financiële draagkracht, klakkeloos over. Ik zou zeggen dat dit bij uitstek een sector is die zeer draagkrachtig is, of althans de wereld die daarachter schuil gaat. Hoe ziet de heer Meijer dit zelf? Vindt hij ook dat er veel meer mogelijk is dan de nota suggereert?

De heer **Meijer** (CDA): Als ik zie wat voor maatregelen er worden voorgestaan, dan moet ik zeggen dat met name de bronmaatregelen ten aanzien van de kleine luchtvaart vrij ingrijpend zijn. Voor mij is het dan inderdaad de vraag of deze sector in staat is om daaraan te voldoen binnen het tijdpad dat daar wellicht

voor uitgestippeld wordt. Ik heb daar mijn twijfels over.

Voorzitter! De volgende vraag is of de minister nog eens kan ingaan op de stelling dat regionale luchthavens geen rol van betekenis kunnen vervullen voor de capaciteitsproblematiek op Schiphol. Ik vraag dit met name omdat het de vraag is hoe dit zich verhoudt tot de beoogde complementaire rol van regionale luchthavens ten opzichte van het Europese hogesnelheidstreinnetwerk. Dat is namelijk bedoeld als vervanger van de kortereafstandsvluchten van en naar Schiphol.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Nu heb ik de neiging om de heer Meijer te vragen hoe hij dit zelf ziet. In mijn ogen heeft de minister in de nota enigszins vage taal geschreven. Hoe wil de heer Meijer hier zelf richting aan geven? Is hij het er bijvoorbeeld net als ik niet mee eens dat de regionale luchthavens echt een complementaire rol voor Schiphol zouden krijgen?

De heer **Meijer** (CDA): Ik denk dat het alternatief van het Europese hogesnelheidstreinnetwerk zeker niet volledig dat deel kan dekken dat je met de kleine regionale luchthavens zou kunnen opvangen. Ik ben het op dat punt met mevrouw Verbugt eens die zegt dat het niet zo is dat dit zo maar even gemakkelijk kan. Je ziet inderdaad dat er buiten de Randstad problemen zijn. Een alternatief in de vorm van het hogesnelheidstreinnetwerk dekt in Europees verband zeker niet de hele lading. In mijn ogen zal er dus altijd een bepaalde complementaire rol zijn.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik heb mij niet helder uitgedrukt, want de heer Meijer geeft antwoord op een vraag die ik niet heb gesteld. Het gaat mij erom wat de rol van de regionale luchthavens in zijn visie moet zijn ten opzichte van de groei van Schiphol. Is hij het met mij eens dat die rol er niet is?

De heer **Meijer** (CDA): De cijfers uit de nota geven heel duidelijk aan dat die rol er niet kan zijn, omdat hetgeen de regionale luchthavens kunnen opvangen van het totaalpakket van Schiphol, zeer beperkt is. Daarom onderschrijf ik dat. Maar los daarvan kan er een bepaalde overlap zijn, zij het niet dat wat u noemt. Regionale luchthavens blijven in de

eerste plaats een betekenis hebben voor de regio.

Volgens de beleidsvisie hebben zowel voor de kleine als voor de regionale luchtvaart de themagroepen gewerkt, themagroepen die in het vervolg nog actief zullen blijven. In de beleidsvisie wordt onvoldoende duidelijk gemaakt, wat is gedaan met de opvattingen van de verschillende deelnemers aan deze themagroepen. Kan de minister daarop ingaan?

Op pagina 23 van de beleidsvisie Kleine luchtvaartinfrastructuur wordt gesproken over de mogelijkheid om een convenant op te stellen, waarin door de sector afspraken kunnen worden vastgelegd over milieu- en geluidhinder. Tevens wordt aangegeven dat wetgeving op dit punt pas noodzakelijk is, zodra bestuurlijke oplossingen niet meer mogelijk zijn. Op zichzelf is dat een goede afspraak, maar er moet wel tijdig duidelijkheid en zekerheid ontstaan over wie uiteindelijk de knopen doorhakt.

Iets wat actueel is en niet in de beleidsvisies wordt genoemd, maar waar ik toch graag een opmerking over wil maken, heeft te maken met het vliegveld Laarbruch. De laatste tijd staat dat vliegveld erg in de belangstelling. Wellicht wordt het op korte termijn omgeschakeld van militair vliegveld naar een vliegveld voor burgerluchtvaart, waarvan Nederland in positieve zin, maar zeker ook in negatieve zin invloed zal ondervinden. Sommigen vinden dat dit een versterking kan betekenen van bepaalde Nederlandse regio's. Wij weten dat dit vliegveld ligt in een zeer dunbevolkt gebied, waardoor deze omschakeling daar weinig problemen zal oproepen. Wat zijn de mogelijkheden van de Nederlandse regering om invloed uit te oefenen? Wij hebben gehoord dat een op te stellen MER voor dit gebied zich niet zal uitstrekken tot het Nederlandse deel, alsof overlast, wat nu juist met een MER in beeld moet worden gebracht, aan de grens ophoudt. Als dat zo is, zou dat een zeer trieste ontwikkeling zijn, zeker in het samenwerkingsverband dat op dit punt bestaat. In hoeverre kan de minister ervoor zorgen dat in een eventuele MER ook het Nederlandse deel wordt meegenomen? Aan de Nederlandse kant van de grens zijn immers een aantal bevolkingscentra – Bergen, Groesbeek etc. – die heel duidelijk wel extra hinder zullen

ondervinden van de omschakeling van dat vliegveld.

Voorzitter! Ik wil nog ingaan op enkele ingezonden commentaren van directbetrokkenen. The Aircraft owners and pilots association heeft in verband met lokale willekeur grote zorgen over de decentralisatie. Ik kan mij dat wel enigszins voorstellen. Interessant is hun vraag, of de BKL-formule wetenschappelijk gezien juist is. Hoewel dat duidelijk is aangegeven, heeft deze associatie daar twijfels over, wat mij overigens wel verbaast. Kan de minister daar nog iets over zeggen?

Verder wordt beweerd dat geen onderzoek is gepleegd naar de toeristische spinoff. De Nationale federatie voor historische luchtvaart vraagt of subsidiëring van het geluidarm maken van de vloot tot de mogelijkheden behoort. The General Aviation branche vindt dat de regering door haar keuze voor het gebruikte materiaal bewust een verkeerde, sterk overdreven en bedrieglijke voorstelling van zaken geeft over de door de sector veroorzaakte overlast. Kan de minister daarop ingaan? NMO heeft een vraag gesteld over vliegcorridors over gebieden die juist zijn aangewezen als opvanggebied. Gepleit wordt voor één algemene minimum-vlieghoogte van 450 m, dan wel een verbod. Corridors op lagere hoogte vormen naar hun mening geen goede oplossing. Deelt de minister die visie?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De luchtvaart is een veelbesproken onderwerp in deze Kamer. Dat geldt voor het grote Schiphol, maar ook de kleine en regionale luchthavens blijven niet onbesproken. Wij hebben daar de laatste maanden diverse debatten over gevoerd. Op de lijn die wij daarbij hebben ingezet zullen wij in dit debat voortborduren. Ik begin met de kleinluchthaveninfrastructuur. De VVD-fractie erkent dat ook de kleine luchtvaart in Nederland bestaansrecht heeft. Vervolgens is het zaak om het recht op vliegen af te wegen tegen een aanvaardbaar leefmilieu. Nu zijn wij, als het om die afweging gaat, al een flink stuk op weg. Gedurende het afgelopen jaar zijn de meeste van de kleine terreinen gezoneerd. Daarbij stond voor ons de afweging tussen de exploitatie aan de ene kant en het leefmilieu aan de andere kant centraal. Aan die zonering willen wij

vasthouden, omdat hiermee voldoende afstand tussen het vliegveld en de bebouwing gegarandeerd blijft. Ook op termijn is dit het beste voor alle partijen.

Op basis van deze zonering is de speelruimte voor de middellange termijn vastgelegd, zoals ook de heer De Jong heeft vastgesteld. Zoals ik al zei, willen wij aan die beleidslijn vasthouden. Dat wil zeggen dat wij ook vasthouden aan de eerdere afspraak dat per 1 januari 2000 de mate van geluidhinder ten opzichte van het basisjaar 1992 door operationele maatregelen, door bronmaatregelen gehalveerd moet zijn. Uit een aantal van de brieven die ik over dit onderwerp heb ontvangen heb ik de indruk gekregen dat men denkt dat het hier gaat om een nieuw element in het beleid. Dat zien wij niet zo. Er is namelijk al geruime tijd gezoneerd op basis van de 3-BKL-operatie. Heeft de minister inmiddels zicht op dat proces van de halvering van de geluidsbelasting? Is de sector voldoende toegerust om deze opgave ook aan te kunnen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): U suggereert dat een aantal briefschrijvers er nu achter komt dat de 3-BKL-operatie van start zal gaan. Is het niet veeleer zo dat men de politiek duidelijk probeert te maken dat een halvering van de geluidsproductie wel mooi klinkt, maar dat door alle correctiefactoren die in de methodiek zitten het resultaat uiteindelijk nul zou kunnen zijn? Ik denk dat die mensen ons daarvan proberen te overtuigen en daar hoor ik u niet over. Wij hebben daarover toch doorwrochte betogen toegezon-den gekregen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb het idee dat de zorgen die door de sector worden geuit uit een andere invalshoek komen dan de heer Stellingwerf veronderstelt. Zoals ik het beluister stelt men terecht vast dat er in de komende jaren behoorlijk wat van de sector wordt gevraagd als het gaat om investeringen die zij moeten doen om aan de geluidsreductie te kunnen voldoen. Dat betekent dat er van de kleine luchtvaart behoorlijke investeringen gevraagd worden. Dan mag de kleine luchtvaart toch van ons verwachten dat wij op de langere termijn een consistente beleidslijn aanhouden, zodanig dat zij weten wat er van hen verwacht wordt. Zij kunnen dan

zowel hun investeringen als hun gedrag daarop aanpassen. Wij kunnen de sector natuurlijk niet vragen om fors te investeren om dan alles weer te veranderen als er een debat heeft plaatsgevonden. Alle partijen moeten van elkaar kunnen verwachten dat men op langere termijn op basis van het afgesproken beleid kan doorgaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Is u van het begin af aan duidelijk geweest dat door de correctiefactor – door bijvoorbeeld vluchten van het weekend naar doordeweeks te verplaatsen en vluchten van 's avonds naar overdag te verplaatsen – de overlast voor burgers misschien op bepaalde tijden wel wordt teruggedrongen, maar per saldo helemaal niet? Heeft u dat ooit beseft? Dat is ook door insprekers nogal eens goed onderbouwd naar voren gebracht.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Sommige insprekers hebben berekeningen gemaakt die ik niet kan rijmen. Wij hebben deze week een rapport aangeboden gekregen over Midden-Zeeland. Daarin staat dat op basis van de zonering die in de Kamer is afgesproken, er 138.000 bewegingen zouden kunnen plaatsvinden en dat de ruimte zo riant is dat zelfs lawaai bakken niet meer te weren zijn. Zo was het besluit dat wij hebben genomen toch niet bedoeld? Ik heb wat twijfels over die berekeningen. Ik ben daar niet van overtuigd, want het beeld dat men schetst is heel anders dan het beeld dat ik heb aan de hand van de gegevens waarop de besluitvorming is gebaseerd.

Voorzitter! De eerste pijler bij het beleid voor de kleine luchtvaart op de lange termijn is voor ons dat dit beleid in ieder geval meerjarig en stabiel moet zijn.

Een tweede punt waar mijn fractie zeer aan hecht, is dat een toekomstige strategie voldoende garanties geeft voor de veiligheid. Collega Meijer heeft daar ook al over gesproken. Provincies en gemeenten kunnen op dat gebied straks natuurlijk niet een eigen koers gaan varen. Als het gaat om eisen en randvoorwaarden voor de vliegveiligheid zien wij ook op termijn een taak voor het Rijk. Wij zijn er voorstander van dat getracht wordt, uit de operationele maatregelen verdere milieuwinsten te halen. Dat

moeten wij blijven stimuleren. Het mag niet zo zijn dat dit ten koste gaat van de vliegveiligheid. Zo lees ik in de nota over verplichte routes bij overlandvluchten, bijvoorbeeld in de vorm van corridors. Ik hoor echter ook wat zorgelijke geluiden: is hiermee onder alle omstandigheden de vliegveiligheid wel gewaarborgd? Op het punt van de veiligheid hoor ik graag de reactie van de minister. De VVD-fractie ziet in de verdere uitwerking van het beleid zeker als het om de meer operationele maatregelen van het gebruik gaat, wel ruimte voor decentralisatie. Het Rijk kan echter zijn handen niet helemaal van de kleine luchtvaart afhalen. Het Rijk moet wel de hoofdlijnen van het beleid voor de kleine luchtvaart blijven vaststellen. Ik denk daarbij aan algemene normen, wetgeving en de manier waarop deze door de sector worden opgepakt.

Als ik kijk naar de verschillende reacties die de dialoog heeft opgeleverd, dan stel ik met teleurstelling vast dat de kleine luchtvaart zich kennelijk onvoldoende betrokken voelt bij het beleid. Juist omdat er zoveel moet worden geïnvesteerd door de sector om aan de milieunormen te kunnen voldoen, zouden wij willen aanmoedigen op een grotere betrokkenheid. Mijn vraag is of de regering overwogen heeft, die medeverantwoordelijkheid die van de kleine luchtvaart wordt gevraagd, wat duidelijker vorm te geven. Ik denk aan convenanten zoals wij die hebben voor de industrie. Daarin wordt afgesproken hoe aan milieunormen moet worden voldaan. Die convenanten werken prima. Ik zou deze suggestie willen aanreiken om in gedachten te houden. Voorzitter! Ik wil kort stilstaan bij de infrastructuur. In tegenstelling tot de PvdA-fractie zet de VVD-fractie in op het behoud van de bestaande infrastructuur ten behoeve van een toekomstige beleidsstrategie. Dat is steeds onze opstelling geweest bij de eerder gevoerde zoneringsdebatten. Dat neemt natuurlijk niet weg dat als er mogelijkheden zijn voor herconfiguratie, die ook milieuwinst opleveren, wij graag bereid zijn daarnaar te kijken. In dit verband kan er misschien ook gekeken worden naar de mogelijkheden voor burgermedegebruik van militaire vliegvelden. Ik denk vooral aan die velden die geheel of nog maar

gedeeltelijk in gebruik zijn en vooral liggen in dunbevolkt gebied. Is de regering bereid deze mogelijkheid in overweging te nemen?

De heer **De Jong** (PvdA): Zou mevrouw Verbugt het niet met mij grote winst vinden, als een militair vliegveld niet meer nodig is, het echt te sluiten in plaats van zo'n vliegveld weer op te vullen met nieuwe luchtvaart met betrekkelijk nut?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben niet bezig alles meteen op te vullen met nieuwe luchtvaart. Waar het mij om gaat, is dat als er ergens mogelijkheden zijn om door herconfiguratie een betere milieusituatie te krijgen, je niet moet stoppen met daarover na te denken en daarnaar te kijken. Wij vinden evenwel dat de kleine luchtvaart niet een nationaal belang vertegenwoordigt. Als het om dit soort initiatieven gaat, vinden wij dat duidelijk het voortouw genomen moet worden door provincies en gemeenten. Nu is defensie natuurlijk een rijkstaak, dus wat die laatste suggestie betreft geef ik deze door aan de regering. Als men in een regio mogelijkheden ziet om iets te doen aan sanering en dus aan een beter leefmilieu voor mensen in de omgeving van de velden, willen wij daar graag met een coöperatieve blik naar kijken. Wat ons betreft houdt het denken daar ook niet op. Binnen de zojuist genoemde randvoorwaarden staan wij open voor het bekijken van mogelijkheden voor verdere decentralisatie en mogelijkheden voor privatisering. Wij wachten nadere voorstellen van de zijde van de regering met belangstelling af.

Ik ga nu over naar de regionale luchthaveninfrastructuur. Over die regionale luchthavens heeft de commissie recent uitvoerig van gedachten gewisseld met de minister. De herijking van de bestuurlijke en financiële verhoudingen zijn in onze ogen heel sterk bepalend voor een toekomstige strategie. Alles wat wij toen hebben ingebracht, is evenzeer van toepassing op deze discussie. Heel kort geef ik het standpunt van de VVD-fractie in dezen weer. Wij zien de regionale luchthavens als een regionale economische motor. Het is dus een vestigingsplaatsfactor voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid. De rol van het Rijk kan dan ook beperkt blijven tot algemene

randvoorwaarden en veiligheid. Ik meen ook dat dit toen kamerbreed is uitgesproken. Ik ben dus niet zo bang voor wat door de luchthavens een beetje wordt gevreesd, namelijk een rechtsongelijkheid tussen de luchthavens. Dat gevaar zie ik niet, zeker niet als het gaat om de Nederlandse schaal. Ik kom daar straks op terug.

De VVD-fractie vindt dat wie betaalt, bepaalt. De provincies en gemeenten die straks de tekorten voor de regionale luchthavens moeten afdekken, moeten invloed kunnen uitoefenen op de gebruiksmogelijkheden. Het kan niet zo zijn dat het Rijk de voorwaarden zo hoog opschroeft dat provincies en gemeenten straks blijven zitten met bodemloze putten. De minister heeft eerder toegezegd op dit punt nadere beleidsvoornemens te formuleren. Is hiermee al enige vooruitgang geboekt en hoe beoordeelt de minister in dezen, bijvoorbeeld, de mogelijkheden die de Luchtvaartwet biedt? Daar zouden wij graag een reactie op willen ontvangen.

De heer **Meijer** (CDA): Mag ik daaruit concluderen dat mevrouw Verbugt bedoelt dat op regionaal niveau de milieurangvoorwaarden soepeler zouden kunnen worden gehanteerd dan nationaal vastgelegd, vanuit de gedachte van wie bepaalt, betaalt? De regio zou dan bepalen wat de gebruiksruimte is ten aanzien van het milieu.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De regionale luchthavens in Nederland zullen natuurlijk moeten voldoen aan de Nederlandse wetgeving. Voorzover daar milieucriteria in vastgelegd zijn, moeten de luchthavens daar aan voldoen. Ik wil dus geen afwijkend regime maken ten opzichte van de wetten die er zijn. Laat ik dat vooropstellen. Daarnaast zijn er een aantal gebruiksbepalingen die niet vastliggen in wetten. Daar wil ik de regio's enige beleidsruimte geven. Wat vindt men aanvaardbaar en wat wil men in een regio dragen? Hoe wil men in een regio het werkgelegenheidsbelang afwegen tegen de milieurangvoorwaarden? Op dat punt zie ik zeker enige beleidsruimte voor degenen die straks verantwoordelijk zijn voor de financiële afdekking van de exploitatie. Voorzitter! Regionale luchthavens leveren een internationale

concurrentieslag. Wij vinden dat hiermee in het beleid duidelijk rekening gehouden moet worden. Ik verbaas mij soms dat hierover in Europees verband zo weinig afstemming plaatsvindt en dat zelfs met Europese subsidies een overlappende infrastructuur wordt gebouwd. Terwijl wij al vijftientig jaar de discussie voeren over het vliegveld Beek en wij nog steeds aan investeerders geen toekomstscenario kunnen voorleggen, waardoor de investeringen en ook de revenuen uitblijven, weten zij in onze buurlanden daar wel raad mee. De locatiekansen voor de luchtvrachtdistributie en -banengroei worden volop benut, alleen gebeurt dat niet bij ons, maar net een paar meter over de grens. Langs de Limburgse rijksgrens komen de nachtvluchten niet een voor een, maar met tienduizenden gelijk en schieten zij als paddestoelen uit de grond. De krantenkoppen over nieuwe grootschalige bedrijfsvestigingen net over de grens in Luik en een toename van de milieuhinder in de Nederlandse grensgebieden lopen inmiddels bijna één op één. Dus talmen over de positie van Beek betekent dat anderen gaan beslissen over Nederlandse en in dit geval Limburgse milieubelangen. Ik vraag aan de fractie van D66 wat zij daarvan vindt.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik zeg vooraf dat ik de eerdere besluitvorming over Beek met mijn vraag aan mevrouw Verbugt niet ter discussie wil stellen. Ik vind echter dat zij wat dubbelzinnig praat. Zij wil dat de zaak in euregionaal verband wordt opgelost. Zij vindt dat er een overdaad aan infrastructuur is, maar blijkbaar is de juiste keuze Beek en niet over de grens, terwijl het voor dezelfde Euregio ook over de grens kan zijn en niet in Beek. Ik begrijp haar betoog niet. Ik vind het halfslachtig.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Volgens mij heeft collega De Jong niet zo veel inzicht in marktdenken.

De heer **De Jong** (PvdA): Mogelijk, maar het gaat nu te ver om mij college te geven en mij dat allemaal aan te leren. Beperkt u zich dus tot de vraag die ik stel, een normale politieke vraag.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik kan die

politieke vraag politiek beantwoorden. We hebben al 25 jaar mist geblazen over het vliegveld Beek, met als gevolg dat daar een stuk markt ligt die niet kan worden aangeboord, terwijl de potentie heel duidelijk aanwezig is. In de buurlanden ziet men de gunstige ligging van dat gebied voor de luchtvracht-distributie. We zien dan ook dat overall waar men het op die banengroei gemunt heeft, die mogelijkheden gebruikt worden. Ik maak mij er zorgen over dat de banengroei net over de grens erg wordt benadrukt. Die belangen worden daar zeer zwaar gewogen. Aan de andere kant praat men in Nederland niet meer mee, als het om de milieuhinder gaat. Wie houdt er dan met onze belangen op dat terrein rekening? Wij gaan niet meer over die besluitvorming. Die wordt ergens anders gedaan.

De heer **De Jong** (PvdA): Dat is erg vervelend, ook voor Zuid-Limburg als zodanig. Maar wat voor consequentie trekt u daar dan uit voor de ambitie die u heeft met het vliegveld Beek, als inderdaad in dezelfde Euregio, zij het in België en Duitsland, mogelijkheden worden aangeboord?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Die mogelijkheden liggen pal op de grens. Ik vraag aan de PvdA-fractie hoe men er tegenaan kijkt als wij in een situatie terechtkomen dat de banen worden geëxporteerd en de milieuhinder geïmporteerd. Dat doet zich niet alleen meer bij Luik. Er liggen langs de Limburgse grens tal van andere kleine velden, waarvoor plannen in ontwikkeling zijn om daar op grootschaliger niveau luchtvracht-distributie te doen met nachtvluchten. Mijn zorg is dat wij niet meer meepraten. Wie is er dan om de belangen van de Nederlandse inwoners te behartigen die aan de kant van de grens wonen waar men die besluiten niet meer neemt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Deze discussie herhaalt zich continu. Ik ben het volstrekt met mevrouw Verbugt eens dat het hoog tijd wordt dat er euregionaal gesproken wordt over de luchthavens, met name in het gebied van Zuid-Limburg en daaromheen. Het ontbreekt duidelijk aan beleid op Europees niveau. Het is zelfs zo dat zowel Bierset als Beek euregionaal subsidie krijgen. Je kunt

je afvragen of de afstemming niet wat beter kan. Ik ben het op dat punt met mevrouw Verbugt eens. Gezien de ontwikkeling van zowel Bierset als Laarbruch kun je je afvragen wat de overlevingskansen van Beek is, tenzij je inderdaad vracht-expresvervoer toelaat, zoals mevrouw Verbugt wil.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Dat is niet waar. Ik wil me daartegen verzetten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is een markt die wat oplevert. Ik denk dat daar zeker mogelijkheden liggen, maar dan maak je ook de keuze voor intensieve nachtvluchten. U kent ons standpunt daarover. Ik zie daar geen plek voor Beek. Maar daar ben ik zeer vaak duidelijk over geweest.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Volgens mevrouw Van 't Riet zou de VVD een plan hebben neergelegd voor expresvrachtvervoer met heel veel nachtvluchten. Dat laatste is niet waar. Ik zou mijn collega Van 't Riet willen vragen om bij de feiten te blijven. Ik stel vast dat het vliegveld Beek er is en verder dat er heel veel plannen zijn voor nieuwe activiteiten. Mijn vraag is of we al die nieuwe activiteiten nu moeten gaan stimuleren door de besluitvorming voor Beek verder aan en op te houden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Beek is op dit moment in een pure patstelling, omdat we er niet uitkomen bij het kabinetsbesluit zoals het er nu ligt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is absoluut geen patstelling.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan mag u mij zeggen hoe het rendement van Beek ooit aan de orde kan komen ten opzichte van het kabinetsbesluit zoals het er nu ligt, aangezien de luchthaven – en ik ben er net geweest – absoluut geen perspectief ziet met het kabinetsbesluit wat er nu ligt. Ik zou ook aan mevrouw Verbugt willen vragen hoe zij tegen de stand van zaken aankijkt. Zij zegt dat er nieuwe initiatieven komen. Kunnen die worden gerealiseerd binnen de geluidsruimte die wij nu hebben vastgesteld en de procedure waarmee we bezig zijn? Ik zie dat niet en ik wijs erop dat ook de luchthaven dat niet ziet. Schiphol ziet

het ook niet want dat heeft al afgehaakt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel met de minister vast dat wij bezig zijn om een MER uit te voeren. Wij zijn van oordeel dat die MER voortvarend moet worden opgepakt en uitgevoerd. Er moeten knopen worden doorgehakt, en wel zodanig dat in elk geval de toezegging van het kabinet – gesproken is over een formule met 3000 nieuwe banen voor Limburg – wordt waargemaakt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Iedereen is natuurlijk altijd voor goede internationale afstemming. Ik vraag mij echter af waar u zich werkelijk zorgen over maakt, over de milieuproblematiek of over de banenproblematiek. Ik hoor wel mooie verhalen waaruit blijkt dat de milieuhinder wordt veroorzaakt door allerlei vliegbewegingen buitenslands, maar moet daaraan dan de conclusie worden verbonden dat de fractie van de VVD zowel de banen als de hinder naar Beek wil halen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Waar ik mij zorgen over maak, is de mogelijkheid dat wij door het talmen met deze besluitvorming banen gaan exporteren en milieuhinder importeren. Wij gaan hier zeer zorgvuldig om met milieuarandvoorwaarden en nemen voor Beek werkelijk alle zorgvuldigheid in acht, maar een paar meter over de grens worden besluiten genomen waarop wij geen invloed kunnen uitoefenen. Die besluiten komen het milieu in Limburg niet ten goede.

De heer **Stellingwerf** (RPF): En u wilt daaraan het hoofd bieden door te zeggen: kom maar naar Beek. Welnu, dan importeer je zeker hinder.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben voor Beek een heel verantwoord milieukader vastgesteld. Het komt er nu op aan dat er voortvarend wordt gewerkt opdat de besluitvorming wordt afgerond. Voorzitter! Minister De Boer schrijft Limburg in verband met de plannen voor de basis Laarbruch dat alle hierbij betrokken ministeries het erover eens zijn dat civiel gebruik, zeker voor groot verkeer, niet gewenst is. Ook de minister van Verkeer en Waterstaat heeft haar zorgen hierover nog eens aan haar Duitse collega voorgelegd. Ik vrees

niettemin dat dit standpunt aan Duitse kant niet zoveel indruk heeft gemaakt, zeker niet als ik afga op recente krantenberichten. Ik heb hierover vragen gesteld en betreur het dat die nog niet beantwoord zijn; ik heb die antwoorden althans nog niet bij de post gezien. Misschien kan de minister hierover thans opheldering verschaffen.

Mijn pleidooi is erop gericht dat ten behoeve van een strategie voor de regionale luchthaveninfrastructuur de euregionale afstemming van bijvoorbeeld concurrentievoorwaarden – deze kunnen binnen een straal van een paar kilometer zeer sterk uiteenlopen – alle aandacht krijgt. Ik overweeg, hierover in tweede termijn een motie in te dienen.

Voorts houd ik mevrouw Van 't Riet het volgende voor. De recente uitspraak van de Raad van State inzake vliegveld Beek heeft ook gevolgen voor andere regionale luchthavens, waaronder Eelde; ook ten aanzien daarvan zal vertraging optreden. Daarom pleiten wij voor reparatie van regelgeving en voor een spoedige actualisatie van het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. Wij vragen de minister welk tijdspad hiervoor wordt gevolgd. Hoe verhouden de nu voorliggende beleidsuitgangspunten zich tot het lopende traject voor het structuurschema? Er staat een tabel op pagina 42 waarin de verschillende stappen aan de orde komen, maar ik zie graag dat een relatie wordt gelegd met de activiteiten ten behoeve van het structuurschema.

Een uitgangspunt is geweest dat aan de voorliggende beleidsnotities een maatschappelijke dialoog ten grondslag zou liggen. Ik lees echter tot mijn verbazing in de stukken dat het met betrekking tot de regionale luchthavens heeft ontbroken aan inbreng van economisch belanghebbenden. Ik vind dit toch vrij essentieel. Kan de minister dit toelichten? Wat betekent dit voor het eindproduct?

In het debat over Relus heb ik uitvoerig stilgestaan bij de positie van de verschillende luchthavens. Alleen al om wille van de tijd lijkt mij een herhaling van dat debat niet wenselijk. Onze visie heb ik toen al gegeven. Ik blijf erbij dat wij kiezen voor het benutten van de aanwezige beperkte groeimogelijkheid binnen een verantwoord milieukader.

Ik kom tot een afronding. De VVD-fractie heeft met genoegen vastgesteld dat de regering bereid is, de motie die ik samen met collega Meijer heb ingediend voor de luchthaven Twente uit te voeren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Voorzitter! Een van de redenen dat we vandaag hier over de beleidsvisie Kleine luchtvaartinfrastructuur spreken is de door mijn fractie ingediende motie die de regering verzocht om bij de discussie over de toekomst van de luchtvaart ook de kleinluchtvaartinfrastructuur te betrekken. Daarnaast heeft D66 over de kleine luchtvaart nog een tweede motie ingediend die richting zou moeten geven aan het beleid dat nu is neergelegd in deze beleidsvisie. De tweede motie spreekt uit dat bij de aanwijzingen en geluidszonering van kleinluchtvaartterreinen moet worden uitgegaan van het standstill-beginsel ten opzichte van 1992. De nu voorliggende beleidsvisie zullen we mede op grond van deze twee moties beoordelen.

Een van de belangrijkste knelpunten in het milieubeleid is, naast de CO₂- en NO_x-uitstoot, de nauwelijks afgenomen ernstige geluidhinder. Ongeveer 40% van de Nederlandse bevolking ervaart enigerlei vorm van ernstige geluidhinder door geluidsoverlast van wegverkeer, luchtvaart, burenlawaai, railverkeer en industriële activiteiten. Een belangrijke bron van ernstige geluidhinder is het luchtverkeer. De geluidhinder is echter niet het enige probleem van de kleine luchtvaart. Ook de luchtvervuiling speelt hier een rol. Het verwondert mijn fractie dat het kabinet niet kiest voor het sturen van de ontwikkeling van het kleine-luchtvaartbeleid door volumebeleid. Het kabinet geeft aan dat ten aanzien van de toekomst van de kleine-luchtvaartinfrastructuur die strategieën het meest veelbelovend zijn waarin de geluidbelasting afneemt en tegelijkertijd – en ik vind dit heel principieel – het aantal mogelijke vliegbewegingen kan toenemen. Dat is het verschil met Schiphol. Daar zit je met de afweging tussen economie en milieu en dat is voor deze sector absoluut niet van toepassing. Het economische belang is ongelooflijk klein. De fractie van D66 vindt het economische belang van de kleine luchtvaart absoluut niet opwegen tegen de milieugevolgen van die luchtvaart. Een strategie gericht op

“verantwoorde groei” is hier wat ons betreft niet aan de orde. De hinder die de recreatieve luchtvaart oplevert voor omwonenden weegt niet op tegen de voordelen.

De betrokkenheid van de rijksoverheid richt zich primair op het terugdringen van de geluidhinder. De 3% ernstige hinder voor de totale bevolking zal moeten worden teruggedrongen naar 0% overeenkomstig het nationale milieubeleid. Vermindering van geluidhinder zal vooral moeten worden gerealiseerd door bronbeleid. De rijksoverheid zoekt aansluiting bij het Duitse systeem van bronbeleid door normstelling en vluchtuitvoeringsbeleid. Daarnaast hanteren de Duitse luchtvaartterreinen landingsgeldtarieven waarbij stillere vliegtuigen minder betalen. Nader onderzoek zou nodig zijn, maar is dit wel nodig? Kan het kabinet nu al concluderen dat maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld door een differentiatie van landingsgeldtarieven en eisen aan de geluidsproductie van de motoren? Het voornemen om een Europees bronbeleid na te streven, lijkt mijn fractie uitstekend, maar hoe wil het kabinet hier vorm aan geven. Inmiddels gebeurt er niets. De Nederlandse vloot is verouderd, investeren in oude toestellen is niet aantrekkelijk en meer heil is te verwachten van een aanzienlijke vervanging van de vloot met stillere motoren. Dit laat echter nog op zich wachten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben verbaasd over dit betoog. Mevrouw Van 't Riet zei dat er niets gebeurt, maar is het haar ontgaan dat we ons een min-3-BKL-doel hebben gesteld en dat over twee jaar de geluidsproductie moet worden gehalveerd ten opzichte van het jaar 1992? Ik vind dat het kabinet de kleine luchtvaart voor een buitengewoon forse opgave heeft gesteld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik doelde op wat er aan de vliegtuigen zelf gebeurt, het bronbeleid ten aanzien van de motoren, etc.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Min 3 BKL is juist gericht op bronbeleid.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vervolg mijn verhaal, omdat ik dan bij het bronbeleid kom. Een ander middel van bronbeleid dan het aanpassen van vliegtuigen is vorm te

geven aan het bestaande beleid van min 3 BKL in 2000. Daarom ligt er een motie van D66 met 1992 als referentiepunt. Dit zou betekenen dat het aantal vliegbewegingen wordt gehalveerd. Dit staat ook in de nota en bovendien is dit oud beleid en geen nieuw beleid. Bij het zoneren van de vliegvelden werd echter in veel gevallen het huidige aantal vliegbewegingen opgehoogd met als gevolg dat de zogenoemde halveringsmaatregel goeddeels ontkracht is. Die discussie is bij alle luchthavens – waaronder Zeppe en Budel – die aangewezen zijn gevoerd. D66 heeft zich bij deze aanwijzing steeds verzet tegen het opschroeven en zal dit ook blijven doen. Wij geven wel vorm aan een halvering en op een andere manier creëren wij ruimte. Daarnaast sluit ik mij aan bij de opmerkingen over de andere manier van vliegen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet stelt nu een hoop dingen, maar dat zou zij dan moeten onderbouwen. Wij hebben haar motie uitgevoerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is waar; we hebben ook de discussie gevoerd of het per luchthaven zou moeten of niet. Maar goed, ik leg me neer bij de interpretatie van het kabinet. Wij hebben het bij elke aanwijzing erover gehad. Het startpunt is bijvoorbeeld 40.000 vliegbewegingen; we verhogen het tot 80.000 en dan hebben we de halvering ongeveer op de status quo van nu. Ik wil de discussie ten aanzien van Zeppe en Budel en dat soort dingen niet overdoen, maar het is wel zo dat het aantal vliegbewegingen aanmerkelijk werd verhoogd voor wat betreft de huidige situatie, om in 2000 niet in de moeilijkheden te geraken. Dat is mijn interpretatie.

Voorzitter! De grootste verstoring vindt echter plaats door circuitvluchten en reclamesleepvluchten. Het kabinet vindt dat het circuitvliegen in de regio moet worden gereguleerd met eventuele substitutie door simulatoren. Aangezien circuitvluchten een aanzienlijk deel van de vliegtuigbewegingen uitmaken (60%) en als zeer hinderlijk worden ervaren, rijst de vraag wat de toegevoegde waarde is van deze vluchten. Het gaat voor 94% om recreatieve lesvluchten. De nota legt de nadruk op de kraamkamerfunctie

wat betreft de instructeurs; velen zouden doorstromen naar de grote luchtvaartmaatschappijen. Zou de minister dit kunnen onderbouwen, in percentages? De vraag is natuurlijk of deze mensen niet sowieso naar de grote luchtvaart waren gegaan, ook als ze niet eerst in de kleine luchtvaart hadden gevlogen. Om de overlast van circuitvluchten te beperken zou uitplaatsen een mogelijkheid zijn. Vervolgens zegt het kabinet dat dit dan in de regio zou moeten plaatsvinden en tot slot komt het kabinet tot de conclusie dat "de bestuurlijke en praktische haalbaarheid van het aanwijzen van vervangende, nieuwe velden laag wordt ingeschat". Zo komen we natuurlijk geen stap verder. D66 is van mening dat circuitvluchten zoveel mogelijk moeten worden beperkt en dat er een verbod moet komen in de buurt van woonbebouwing en in de buurt van natuurgebieden. Er is een voorstel om daarbij een afstand van bijvoorbeeld 5 km in acht te nemen. Wat betreft de reclamevluchten merk ik het volgende op. Van het Kamerlid Arie de Jong, van de PvdA, is in 1994 een motie aangenomen met een zondagsverbod voor luchtreclame. De minister heeft toen de toezegging gedaan een onderzoek te doen naar de werkgelegenheid. Hoe staat het met dit onderzoek? Gezien het feit dat de toegevoegde economische waarde van de kleine luchtvaart niet meer dan 0,15% van de totale bruto toegevoegde waarde van de sector transport, opslag en communicatie is, lijkt ons de toegevoegde waarde gering. Het kabinet overweegt een mogelijke uitbreiding van de bestaande algemene beperkingen te onderzoeken. De overlast van het reclamevliegen is het grootst: ernstige hinder 2%. Er is een verschuiving in het aanbod naar dat van "fun", in de zin van: "Jaap houdt van Mieke". De verhouding tussen het recht op vliegen en het recht op rust moet in balans zijn. D66 vindt dat reclamevliegen dit het meest verstoort en daarom verboden zou moeten worden. Ik overweeg hierover in tweede termijn een motie in te dienen. Het kabinet vindt dat de verstoring van de fauna dient te worden teruggedrongen door het verhogen van de minimumvlieghoogte tot 300 m, het instellen van vliegcorridors of een vliegverbod. Ook hier stelt het

kabinet eerst nader onderzoek voor, terwijl uit het bestaand onderzoek blijkt dat de kleine luchtvaart duidelijk aanwijsbare versturende effecten heeft op de fauna; tussen de 150 en 300 m is die het grootst. Beleid blijkt noodzakelijk en wij vragen het kabinet hoe het staat met de motie-Stellingwerf, die door D66 is ondersteund en waarin gevraagd wordt om een verbod op vliegen boven stiltegebieden. Wanneer komt er een algemene maatregel van bestuur?

Uit de nut-en-noodzaakdiscussie blijkt dat het nut en de noodzaak van de kleine luchtvaart niet echt is aangetoond. De economische waarde is zeer beperkt en de overlast aanzienlijk. Het gaat met name om recreatie en daarom vinden wij het belangrijk dat de effecten op het milieu serieus worden genomen en deze vorm van recreatie zoveel mogelijk wordt beperkt. Door het verbieden van vliegen boven stiltegebieden en de EHS-gebieden, door het verbieden van reclamevluchten, door de aanscherping van normen voor het lawaai van de motoren en door landingstarief-differentiatie willen wij het beleid aanscherpen. Ik zal in de tweede termijn een aantal moties hierover indienen.

Wat helemaal onduidelijk is, is de bestuurlijke organisatie en de decentralisatie van rijkstaken. In hoeverre is het mogelijk om tot herverdeling te komen? D66 heeft in haar motie aangegeven dat zij de mogelijkheid van het sluiten van velden wil openhouden. Nu wijst de rijksoverheid de velden aan en zoneert deze. Wij vinden dat dit een rijksverantwoordelijkheid moet blijven. Het lijkt ons een onmogelijke taak voor de regio's; ze komen daar nooit uit. Aangezien wij een standstill-beleid hebben ten opzichte van 1992, moet het ook mogelijk zijn tot een herverdeling tussen de velden te komen.

Ook over het handhavingsbeleid is er nog veel onduidelijkheid. Uit de praktijk blijkt dat de handhaving een groot probleem is. Er is een onderzoek gedaan door het adviesbureau Van de Bunt. Welke voorstellen worden door het kabinet overgenomen en verder ontwikkeld? De ontwikkeling van een GPS-logger, met verplichte uitlezing na elke vlucht, lijkt mijn fractie veelbelovend. Verder staat er erg weinig over de veiligheid in en de emissies en de

afstemming op militaire velden wordt genoemd maar niet verder uitgewerkt.

Mijn conclusie is dat de beleidsvisie van het kabinet over de kleine luchtvaart teleurstelt. Het is niet meer dan een inventarisatie van onderzoek en een voornemen tot nieuw onderzoek. Voornemens voor beleid worden geformuleerd maar implementatie ontbreekt. Een visie over waar wij met de kleine luchtvaart naartoe willen, ontbreekt en dat betreuren wij. De beleidsvisie voegt weinig toe aan de notitie van 16 juni 1995 en doet afbreuk aan het jarenlang gedane verzoek van de Tweede Kamer om hier wat aan te doen. De motie die ten grondslag ligt aan deze nota is naar mijn mening onvoldoende uitgevoerd.

Voorzitter! Ik ga nu verder met de grotere luchtvaart, de Reli. Ik wil in ieder geval zeggen, dat ik de discussie over financiële en bestuurlijke betrokkenheid van de rijksoverheid, die wij al hebben gevoerd, niet over wil doen. Uitgangspunten van het kabinet voor regionale luchthavens zijn:

- dat regionale luchthavens geen rol spelen van nationaal belang;
- dat zij geen rol spelen voor Schiphol en geen overloop-luchthaven mogen worden.

De fractie van D66 ondersteunt deze uitgangspunten. Regionale luchthavens hebben primair een regionale functie voor de korte en middellange afstanden. Zij hebben een verharde baan en luchtverkeersfaciliteiten nodig. Bij elkaar worden ongeveer 1 miljoen passagiers vervoerd en vervullen deze luchthavens een feederfunctie van Schiphol. 70% van de vluchten zijn zakenvluchten en het ziet ernaar uit dat deze markt toeneemt. Daarnaast zien wij een ontwikkeling van de chartermarkt. Het inchecken, parkeren enz. is vaak eenvoudiger op een regionaal veld dan op Schiphol. Op pagina 35 van de nota zegt het kabinet dat zij de feederfunctie van Schiphol niet wil stimuleren maar ook niet verbieden en dat het een voorkeur heeft om het prijsmechanisme haar werk te laten doen. Betekent dit dat de vluchten vanaf Eelde naar Schiphol als feeder voor intercontinentale vluchten niet worden ontmoedigd als dit slechts f 50 kost?

Reli geeft aan dat voor de continentale bestemmingen op de middellange afstand, tot 1000 km, het primaat ligt bij de HSL. Ook voor

binnenlands vervoer legt het kabinet haar eerste keuze bij het railvervoer. De regionale luchthavens moeten het juist van deze twee soorten verbindingen hebben. De lijnvluchten van de diverse regionale luchthavens gaan vaak niet verder dan Schiphol. Het kabinet geeft de voorkeur aan het feederen per spoor en zal onderzoeken op welke wijze dit gerealiseerd kan worden. Wordt hiermee de bestaansfunctie van de regionale luchthaven eigenlijk niet ondermijnd? Regionale luchthavens die in de buurt van HSL-stations liggen, krijgen het helemaal moeilijk. Voorbeelden hiervan zijn Rotterdam en Maastricht.

De rol van het Rijk is, randvoorwaarden te creëren voor terugdringing van milieubelasting door de luchthavens aan te wijzen en te zoneren. Er wordt niet gestuurd op volume – ik heb hierover al opmerkingen gemaakt toen ik sprak over de kleine luchthavens – maar alleen op milieu en veiligheid. De afweging is regionaal. De vestigingsplaats is de motorfunctie voor de regio. Daarom wordt onderzocht hoe de taakverdeling regionaal, lokaal en landelijk kan worden verdeeld. De euregionale functie moet worden verbeterd. Dit lijkt ons zeer noodzakelijk als je kijkt naar de discussie over Beek.

Helaas stelt deze nota dat concrete doelstellingen voor beleid voor regionale velden op de lange termijn nog niet zijn geformuleerd, net zomin als per vliegveld. Reli doet niet meer dan alternatieve beleidsstrategieën voor de lange termijn agenderen. Intussen wordt het SBL-beleid gecontinueerd en worden aanwijzingsprocedures voortgezet. Met de aanwijzingsprocedures is het slecht gesteld. Daardoor ontstaat planologische onzekerheid en kan er geen handhaving van de geluidszones plaatsvinden voordat de zone definitief is vastgesteld. Deze onzekerheid is ongewenst. Vanuit een andere invalshoek ben ik het in die zin met mevrouw Verbugt eens.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Inderdaad vanuit een andere invalshoek, want mevrouw Van 't Riet gaat er toch ook niet aan voorbij dat er besluiten zijn genomen, zowel in de Kamer als door het kabinet? Dat is haar toch niet ontgaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, maar als besluiten niet werken, moet

je bekijken wat je erna gaat doen. Ik zal de HSL niet als voorbeeld nemen, maar daar twijfelt u ook wel eens aan.

Onze conclusie is dat deze nota zeer beleidsarm is, dat het SBL vigeert en dat een aantal vervolgvragen is geformuleerd over bijvoorbeeld een netwerk van regionale luchthavens in Europa, het feederen van de grote luchtvaartterreinen en het spoor, het berekenen van het geluid en de motorfunctie van de luchthaven voor de regio. Wij wachten deze onderzoeken af en wij geven aan dat voor D66 geldt dat nachtvluchten op regionale luchthavens uit den boze zijn, dat groei van regionale luchthavens niet aan de orde is en dat ingezet moet worden op integratie met het vervoer per spoor. De reactie van de Nederlandse vereniging van luchthavens geeft overigens aan, dat vooral de onzekerheid in randvoorwaarden bij luchthavens hen parten speelt. Helaas moet ik constateren dat deze nota niet de zo gewenste zekerheid biedt.

Voorzitter! Tot slot heb ik twee vragen aan de minister. Het betreft de luchthavens Rotterdam en Laarbruch. Rotterdam zit met het probleem van het uitplaatsen van de kleine luchtvaart. De minister is in discussie met deze gemeente over de vraag wie de verantwoordelijkheid heeft voor het uitplaatsen en waarheen. Men is het niet met elkaar eens.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is volstrekt helder wie verantwoordelijk is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voor u wel, maar voor de gemeente Rotterdam niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is waar dat Rotterdam het graag anders zou willen, maar het is helder.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar goed, zij komen er niet uit. In de nota Kleine luchtvaart wordt uitgegaan van de verantwoordelijkheid van de regio; in die zin heeft de minister gelijk. Dat lijkt mij lastig en zij komen er niet uit. Blijft deze patstelling voortduren of gaan wij samen een oplossing zoeken?

Een ander probleem is de ontwikkeling van de militaire RAF-basis in Noordrijn-Westfalen tot een civiele luchthaven. Men verwacht een groei

naar 40.000 vliegbewegingen waarbij de startbaan zo ongeveer de Nederlandse grens raakt, dus de overlast vooral Nederlands grondgebied en met name de gemeente Bergen raakt. De minister heeft op 28 januari contact gehad met minister Clement. Wat is het resultaat van dit overleg? Hoe zit het met de Nederlandse toestemming? Hoe zit het nu precies met die grensoverschrijdende milieueffect-rapportage? Is Duitsland op grond van Europese regelgeving niet hiertoe verplicht? Ik noem het Esloo-verdrag. Wil Duitsland dat er een vrachtvliegveld komt en komen er nachtvluchten? Daarover is ook geen duidelijkheid gegeven. Misschien kan Nederland overwegen een betonnen muur naar Duitsland op te zetten, net als België naar ons heeft gedaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! In het verkiezingsprogramma van mijn partij staat dat regionale luchthavens gesloten dan wel in omvang beperkt moeten worden. Als wij van het laatste scenario uitgaan, dan betekent dat wat ons betreft in ieder geval – wij hebben er vaker voor gepleit – dat er geen nachtvluchten plaatsvinden op regionale luchthavens en dat er ook een eind moet komen aan het vliegen in Nederland zelf. Het tweede punt is dat wij voor een verbod op reclamevliegen zijn. Tegen die achtergrond en tegen de achtergrond van de inbreng van mijn fractie bij het debat over de nota Relus zullen wij graag nog een paar opmerkingen maken over regionale en kleine luchtvaart. Ik plaats dat tegen de achtergrond van het gegeven dat wij hier zeer regelmatig over Schiphol, de grote luchtvaart spreken. Sprekend over de grote luchtvaart en de regionale en de kleine luchtvaart moeten wij eigenlijk op een tweetal terreinen een onderscheid maken. Het belangrijkste onderscheid tussen de grote luchtvaart en de regionale en de kleine luchtvaart is de internationale component. Die is bij de grote luchtvaart natuurlijk veel nadrukkelijker aanwezig. Bijvoorbeeld voor het bereiken van doelstellingen met betrekking tot de grote luchtvaart ben je in grote mate aangewezen op internationale afspraken. Anders krijg je het verhaal van de VVD-fractie dat die vluchten allemaal elders plaatsvinden en niet

in Nederland, nog los van wat je in Nederland zelf kunt doen. Het tweede punt is dat het economische belang en het afwegingskader heel anders zijn bij de grote luchtvaart dan bij de kleine luchtvaart en ook de regionale luchtvaart. Ik wil een opmerking maken over de consequentie die het kabinet trekt uit de stelling dat de regionale luchthavens geen rol hebben in het nationaal belang. Dat wordt gezegd op blz. 25 van de beleidsvisie. Overigens is het raar dat, hoe lang wij ook op de nota Relus hebben moeten wachten, hier weer staat: het kabinet is van mening dat regionale vliegvelden thans geen rol van betekenis vervullen anders dan in de nota Relus is geformuleerd. Nu hebben wij hem eindelijk, dacht ik, maar hij is alweer verouderd. Maar vooruit, het is allemaal besproken. Ik wil graag weten wat dat precies betekent voor Rotterdam, want zoveel regionale luchthavens hebben wij niet; het zijn er maar vijf. Als het kabinet zegt dat het voor Rotterdam betekent dat een definitief besluit over het nationaal belang van die luchthaven weer afhankelijk is van de onherroepbaarheid van het besluit over de HSL en de uitbreiding van Schiphol, dan vraagt dat op zijn minst om een nadere toelichting. Die nadere toelichting vraag ik natuurlijk ook naar aanleiding van de ooit aangenomen motie-Lankhorst. Over een paar maanden is dat bijna twee kabinetsperiodes geleden en daarom wil ik die bij debat nog eens in herinnering roepen. Voorzitter! Het volgende punt dat ik in het kader van de regionale luchthavens aan de orde wil stellen – sommige collega's hebben hier ook over gesproken – betreft het vliegen in Nederland zelf. Ik geloof dat iedereen zo langzamerhand wel met de mond belijdt dat de trein of de snelle trein het alternatief zou moeten zijn voor vliegen op de relatief korte afstand. Wij hebben het dan over afstanden van 500 km, 600 km en zelfs 1000 km. Iedereen kent de opvatting van de fractie van GroenLinks daaromtrent. Het moet in ieder geval mogelijk zijn om afstanden van 150 km, 200 km en 250 km met de trein af te leggen. Ik geloof niet dat wij daarvoor het perspectief van de luchtvaart in Nederland zouden moeten honoreren. Ik geloof dat wij dan echt op een verkeerd pad komen. De achtergrond van de stelling die wij hebben

ingenomen, is dan ook dat het Rijk de exploitatietekorten niet moet bijplempen, maar een en ander moet combineren met geen nachtvluchten en geen binnenlandse vluchten. En dan is er ook maar nauwelijks perspectief voor regionale luchthavens; zo simpel zit dat in elkaar. Dat heeft echter wel vergaande consequenties. Ik wil dit punt hier nog eens aan de orde stellen. Hier is bij de behandeling van de nota Relus weliswaar even over gesproken, maar het kader was toen bestuurlijk-financieel. Nu gaat het meer om de beleidsmatige kant en dus om de vraag waar wij met de regionale luchthavens naar toe willen. Daarom vind ik het belangrijk om die opmerking nog even te maken. Ik maak vervolgens een aantal opmerkingen over de kleine luchtvaart. Dat de kleine luchtvaart in omvang en ook qua aantal starts en landingen de afgelopen 20 à 30 jaar een onstuimige groei heeft doorgemaakt, is volgens mij onomstreden. Het belangrijkste punt waarop ik het echt met het kabinet oneens ben, is de stelling dat je geen volumebeleid moet voeren. Ik meen dat dit een van de eerste conclusies in het onderhavige stuk is, maar volgens mij is dat echt een fout uitgangspunt. Als je het met dat uitgangspunt eens bent, kom je namelijk over de zonering etc. te spreken. Je kunt daar natuurlijk een hele discussie over voeren. Waarom zouden wij dat echter doen, als er nauwelijks of zelfs geen economisch belang is? Je moet wel belangen in termen van vrijheid afwegen. Ik doel op de vrijheid om zelf te mogen vliegen, als je geld over hebt gehouden en zo'n ding hebt kunnen kopen, afgewogen tegen de vrijheid van mensen om zo min mogelijk met geluid van anderen geconfronteerd te worden. Ik meen dat collega De Jong ook in dergelijke termen sprak. Op zichzelf is dit een interessante discussie. De vraag is dus wat je op dat moment laat prevaleren. In het kader van de kleine luchtvaart is er nog sprake van 3% ernstig gehinderden, terwijl de doelstelling dat er 0% ernstig gehinderden zou moeten zijn, onomstreden is. Daarom moet je zeggen: waar hebben wij het nu over? Mensen die geld over hebben, hebben toch nog zat andere mogelijkheden om hobby's uit te voeren of activiteiten te verrichten – ik zeg dit absoluut niet badinerend –

die minder overlast voor derden veroorzaken.

Voorzitter! Ik word iets concreter. De zonering is nog niet klaar. Hier is al een heel lang proces aan voorafgegaan. Wanneer is het einde van die zoneringsovername nu eens te verwachten? Ik kom zo nog te spreken over het feit dat de zones te groot zijn. Eerst noem ik een paar concrete punten. Denkt het kabinet werkelijk dat het percentage ernstig gehinderden in 2000 tot nul zal zijn teruggebracht? Is het kabinet bereid om de recreatieve luchtvaart zodanig aan banden te leggen dat er in ieder geval niet in het weekend, op feestdagen en door de week op avonden gevlogen wordt? Ik overweeg op dit punt een uitspraak van de Kamer te vragen.

Ik sluit mij aan bij mevrouw Van 't Riet die zei dat reclamesleepvluchten en rondvluchten verboden zouden moeten worden. Het is niet voor het eerst dat dit gezegd wordt. En zolang je je zin niet hebt gekregen, blijf je dat inderdaad zeggen. Dat is volgens mij volstrekt logisch en duidelijk. Ook is gevraagd – ik sluit mij daar kortheidshalve bij aan – naar de mogelijkheid en de wenselijkheid van het differentiëren van de landingstarieven om op dat terrein te kunnen sturen. Ik heb ook de indruk dat de motie van collega Stellingwerf niet is uitgevoerd waar het gaat om het verbod van het vliegen boven stiltegebieden en gebieden die een belangrijke functie hebben in de ecologische hoofdstructuur. De algemene maatregel van bestuur op dat terrein heb ik in ieder geval nog nooit gezien. Zo om mij heen kijkend, heb ik niet het idee dat dit een ommissie mijnerzijds is; dat zij er niet is, lijkt mij dus meer een ommissie van de minister van Verkeer en Waterstaat. Als dat pad op wordt gegaan, zou tot een vrij behoorlijke reductie van de zone kunnen worden gekomen, wat ik wenselijk vind. Voorzitter! Ik vind het merkwaardig dat, als de regering in de beleidsvisie zegt dat niet uitgesloten moet worden geacht – ik druk mij voorzichtig uit – dat op een bepaald aantal terreinen overwogen zou moeten worden, wat in een motie is vastgelegd, om infrastructuur te beperken, daartegenover zou moeten staan dat elders infrastructuur moet worden gecreëerd. Ik zie de logica daar helemaal niet van in. Waarom zou dat moeten? Als je op goede gronden vindt dat daar capaciteit

moet worden beperkt, waarom moet dan tegelijkertijd ter compensatie capaciteit worden gecreëerd? Naast het feit dat ik de logica niet inzie, vind ik dit ook onwenselijk. Voorzitter! Mijn fractie heeft vragen gesteld over Laarbruch, die zijn beantwoord door de minister. De teneur van het antwoord is dat er nog geen concrete plannen zijn, zodat nog onbekend is wat er precies moet gebeuren. Toch zijn er wel berichten in de media, die duiden op zeer concrete plannen. Of deze onderbouwd en wel op het bureau van de minister zijn beland, kan ik niet beantwoorden. In de antwoorden op onze vragen zegt de minister ook dat, op het moment dat er in Duitsland dit soort plannen zijn, Nederland als gevolg van afspraken niet alleen geconsulteerd moet worden, maar er in ieder geval iets over te zeggen moet hebben. Wij vinden het buitengewoon onwenselijk dat de civiele luchthaven daar in de steigers staat, met alle consequenties van dien. Kan de regering daartegen met kracht stelling nemen jegens de Duitse autoriteiten?

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Ik spreek vandaag mede namens de SGP-fractie. Gezien de beperkte spreektijd, beperk ik mij tot de kleine luchtvaart. Over de andere problematiek is al voldoende gezegd.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Misschien heel flauw, maar waarom spreekt u niet namens de GPV-fractie?

De heer Stellingwerf (RPF): De drie fracties stellen zo hun eigen prioriteiten. Als u de prioriteiten van de GPV-fractie zou hebben gevolgd, zou u weten dat de luchtvaart niet de grootste prioriteit heeft bij die fractie. Dat is de enige reden.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Een heel bevredigende beantwoording!

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Is er bij de discussie rond Schiphol sprake van een direct nationaal belang, de regering erkent dat daarvan bij de kleine luchtvaart geen sprake is. Ook het regionaal economisch belang is beperkt, en gezien het milieuvriendelijk karakter van de kleine luchtvaart zou deze vorm van mobiliteit wat onze fracties betreft niet alleen vanuit de

optiek van de geluidsoverlast, maar ook in absolute zin moeten worden teruggedrongen. Wij vinden het teleurstellend dat de regering in de voorliggende beleidsvisie minder ambitieuze doelstellingen hanteert dan in de vigerende beleidsnota. Wat is de reden dat is gekozen voor nuanceren van doelstellingen, waar aanscherping voor de hand had gelegen? De regering gaat uit van het principe van standstill, en beperkt dit tot de geluidruimte die samenhangt met het aantal vliegtuigbewegingen in het jaar 1992. Per vliegveld is in het zoneringsbesluit aangegeven, om hoeveel vliegtuigbewegingen het gaat. Uit de diverse zoneringsdiscussies in de Kamer is duidelijk geworden, dat het daadwerkelijke aantal vliegtuigbewegingen vanwege allerlei correctiefactoren aanzienlijk groter zou kunnen worden dan het aantal van 1992. Wanneer een vliegveld besluit, veel door de week en veel overdag te laten vliegen in plaats van in het weekeinde en in de avonden, kan tengevolge van de werking van de correctiefactoren het aantal vluchten zelfs meer dan verdubbelen. Daarmee zou de winst van de 3-BKL-operatie meer dan tenietgedaan worden gedaan. Hoewel daarmee de overlast in de meest kwetsbare uren zal zijn teruggedrongen, kan de totale overlast ten gevolge van de forse toename van het feitelijk aantal vliegbewegingen zelfs zijn toegenomen, zeker ook in de beleefde hinder van mensen. Over die beleefde hinder hebben wij het eigenlijk nooit.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als nu van alle kanten geconstateerd wordt dat de beleefde hinder zich vooral afspeelt in het weekend en 's avonds, zou het dan niet prachtig zijn als er meer overdag gevlogen werd en buiten het weekend op de uren waarin er nauwelijks sprake is van beleefde hinder?

De heer Stellingwerf (RPF): Ik waag het te betwijfelen of dat laatste waar is. Ik ben met de minister blij dat er niet meer in het weekend en 's avonds gevlogen wordt, maar ik garandeer haar dat er over een tijd, wanneer de maatregelen geëffectueerd worden, een enorme van het aantal klachten zal komen op de doordeweekse dagen. Ik denk dat zij dat onderschat.

Voorzitter! Net als bij Schiphol lijkt hier sprake te zijn van een grote discrepantie tussen de berekende overlast en de gemeten of beleefde overlast. Omdat er in deze sector geen sprake is van een direct nationaal belang, laat staan van internationale concurrentie, is het eigenlijk zeer te betreuren dat de regering zelfs bij deze milieu-belastende vorm van mobiliteit, waarbij het merendeel van de vluchten bestaat uit recreatieve vluchten, geen volumebeleid wil voeren. Als dat ergens mogelijk zou zijn, dan was het hier wel het geval. In het kader van het bereiken van de doelstellingen van het NMP zou de aandacht breder moeten zijn dan alleen het terugdringen van de geluidsoverlast. Hier zouden ook emissies en veiligheid een nadrukkelijker rol moeten spelen. Omdat het huidige systeem van de productie van geluidsoverlast heel ondoorzichtig en moeilijk controleerbaar is, zouden RPF en SGP willen kiezen voor een systeem van het toestaan van een absoluut aantal vluchten per vliegveld per jaar. Dit zou gecombineerd kunnen worden met het stellen van de hoogste eisen aan toestellen ten aanzien van geluid, energieverbruik en veiligheid en met het in tijd beperken van de vlieg-mogelijkheden, bijvoorbeeld door middel van een vliegbepijning op zondagen of tijdens avonden. Dat zou een veel duidelijker en beter te controleren systeem opleveren zowel voor de luchthaven als voor de omwonenden.

Onder de noemer van een flexibel systeem, waarbij de eigen verantwoordelijkheid van het luchthavenbestuur centraal staat, wordt naar onze mening nu veel onduidelijkheid in stand gelaten. Die onduidelijkheid lijkt in het voordeel van de luchthavens te werken, want overal zie je de ontwikkeling van een klein grasbaantje naar een langere grasbaan, van een verharde baan naar een lange verharde baan, van het vliegen bij daglicht na baanverlichting en het liefst zelfs, als men de kans zou krijgen, vliegen op instrumenten. Ook onze fracties zien wel degelijk onderscheid in het meer of minder nuttige of noodzakelijke karakter van bepaalde vluchten. Zo hebben wij weinig problemen met de activiteiten voor de offshore van bijvoorbeeld airport Den Helder – de Kooy – of de ontwikkeling van Zestienhoven naar meer zakenvluchten. Het aantal

vluchten daalt bij Rotterdam zelfs met 80%, maar wij vinden het dan een gemiste kans als die 80% recreatieve vluchten vervolgens alleen maar wordt verplaatst naar Midden-Zeeland. In dit kader zijn wij tegen de optie van verhandelbare geluidsrechten, of het moet zijn dat dit gepaard gaat met een forse afroeping van die rechten bij transacties. Dit systeem is ook succesvol gebleken bij melkquota en bij emissie van ammoniak.

De heer **De Jong** (PvdA): De heer Stellingwerf is het ermee eens dat het aantal kleinluchtvaartvluchten bij Rotterdam met 80% moet dalen, maar hij heeft er geen alternatief voor. De minister roept altijd dat dan elders geacommodeerd moet kunnen worden. Hoe kan naar zijn mening dat aantal vluchten dalen, zonder dat er op een andere plek weer vluchten bijkomen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb niet voor niets gepleit voor een volumebeleid. Dus wat mij betreft zou het beleid op dat punt aangescherpt moeten worden, zodat eventueel extra overschietende vluchten in het kader van Rotterdam zouden moeten vervallen. Ik ben daar een voorstander van. Ik erken overigens wel in het kader van de 1992-maatregel dat er op dit moment natuurlijk forse verschuivingsmogelijkheden zijn. Maar daar zet ik vraagtekens bij. Daar ben ik niet gelukkig mee.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wie moet dan straks bepalen wie wel en wie niet moeten vliegen? Dat wordt toch buitengewoon ondoorzichtig in uw model?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het is heel simpel. Een luchthaven moet een aantal vluchten krijgen en dan mag de luchthaven bepalen wie er mag vliegen of niet.

De heer **Meijer** (CDA): De heer Stellingwerf is heel snel door de bocht, maar hoe ziet hij de procedure voor schadeclaims etc.? Dat is namelijk een automatisme. Wij hadden het over verkregen rechten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Stellingwerf was toch zo voor rechten van mensen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vind

het recreatief mogen vliegen wel iets anders dan een mensenrecht. Ik wil niet direct denken in termen van schadeclaims, als een groot aantal particuliere mensen hun vluchtje niet meer op de huidige manier kan doen.

Voorzitter! 3% overlast ernstig gehinderden klinkt heel beperkt, maar verspreid over Nederland gaat het om 500.000 mensen. Wij zouden graag inzichtelijk willen hebben hoe dat rond de vliegveldjes zelf ligt. Dat is natuurlijk een heel andere verhouding.

Voorzitter! De regering kiest als beleidsuitgangspunt dat de kleine luchtvaart perspectief moet worden geboden. Wij vinden dat een nogal rekbaar begrip. Het is een vreemde eend in de bijt van de criteria rond de kleine luchtvaart. Hoe moeten wij een rendabele exploitatie beoordelen? Volgens mij kunnen heel weinig mensen behalve het luchtvaartbestuur zelf dat beoordelen. Dat moet dus geen rol spelen bij de beoordeling of er sprake is van terugdringen van geluidhinder. Wij vinden dat de exploitatiemogelijkheid buiten de discussie moet worden geplaatst. Wij denken dat de sector fors draagkrachtig is en dat er door verhoging van landingstarieven wel degelijk veel meer winst te boeken is in financiële zin. Dat zal ook blijken als we het doen. Ik ben van mening dat er een landelijk geldend minimumtarief voor landingsgelden moet bestaan. Ik wil daar vanmiddag door middel van een motie een uitspraak van de Kamer over vragen. Daarmee wordt voorkomen dat er een oneigenlijke concurrentie is tussen de verschillende kleine veldjes. Men mag wel omhoog met de tarieven, maar ik vind dat er een bodem moet zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik maak me zorgen als ik het betoog van de heer Stellingwerf over de landingsgelden hoor. Komt hij dan niet in de knoop met de veiligheidsdoelstellingen? Als hij de landingsgelden heel hoog maakt, wordt het voor lesvluchten bijna onmogelijk om daar in Nederland gebruik van te maken, of men probeert te sparen op het aantal starts en landingen. Dan wordt het heel onveilig. Ik vind dat de consequenties van het voorstel van de heer Stellingwerf op het gebied van de veiligheid desastreus kunnen zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De veiligheidseisen voor toestellen zijn volstrekt objectief vast te stellen, terwijl de veiligheidseisen voor de opleidingen natuurlijk ook in de brevetvereisten vast te leggen zijn. Dat gebeurt natuurlijk ook. Daaraan verandert helemaal niets. Voorzitter! Ik kom bij de decentralisatie van bevoegdheden naar lokaal-politieke schaal. Wij zien daar wel brood in, omdat de politici in de regio dan veel eerder ter verantwoording kunnen worden geroepen dan in de huidige situatie, waarbij iedereen zich achter iedereen verschuilt. Die weg lijkt me denkbaar. Ik hoop dat de minister wil ingaan op de vraag hoe zij aankijkt tegen het feit dat er in de regionale luchthavenbesturen heel veel lokale bestuurders zitten. Ik denk dat er dan enige helderheid moet ontstaan over de posities van de diverse belanghebbenden.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik raak wat in verwarring bij het betoog van de heer Stellingwerf. Hij wil op een aantal punten centralistisch optreden dan de minister, terwijl hij de minister tegelijkertijd toeroept dat de bevoegdheden veel decentraler beleefd moeten kunnen worden. Volgens mij gaat dat niet samen, althans niet op een wijze dat de uitkomst ook wordt zoals hij verwacht. Ik zou dat jammer vinden. Hoe lost hij dit op?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb misschien in zeer algemene termen over de decentralisatie gesproken, maar ik denk dat de lokale bestuurders met name bij de handhaving van de geluidszone en het toezicht op de activiteiten van de luchthaven een goede rol kunnen spelen. Regionale bestuurders verschuilen zich nu achter het beleid van de rijksoverheid en misschien ook de Tweede Kamer. Er verandert vaak niets. Ik constateer dat we overal in patstellingen zitten. Ik hoop dat er een impuls zal uitgaan van een beweging naar beneden toe in die zin dat de bestuurders in de regio sneller politiek zullen worden aangesproken dan nu het geval is. Voorzitter! Tot slot. De uitvoering van moties laat nogal te wensen over. Hier is al op ingegaan. Ik zal dat niet herhalen. Wel wil ik uitgesproken hebben dat ik volledig achter een totaal verbod op het reclamesleepvliegen sta. Mocht dat niet haalbaar

zijn, dan moet op zijn minst het regime dat nu voor de grote steden geldt, ook voor de landelijke gebieden gaan gelden. Het is te gek dat er in de grote steden een beperkend beleid wordt gevoerd, hoewel je daar eigenlijk minder last hebt van het geluid omdat er al zoveel lawaai is. In het landelijk gebied daarentegen vallen reclamesleepvluchten eerder op. Als het opheffen van terreinen inhoudt dat er twee verdwijnen tegenover een nieuw, dan heb ik daar geen problemen mee. Ik denk daarbij aan het vliegveld Hilversum dat nog steeds niet gezoneerd is. Ik kan mij voorstellen dat je aan de zuidkant van Flevoland een oplossing kunt vinden. In de regio Hilversum is dan een groot probleem verdwenen en in een gebied waar heel weinig overlast te duchten zal zijn, kan een nieuwe voorziening worden gecreëerd. Denkt de minister in die richting en aan dergelijke oplossingen?

De vergadering wordt van 11.58 uur tot 13.00 uur geschorst.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Voordat ik op de vragen van individuele Kamerleden inga, heb ik er behoefte aan om een paar dingen te zeggen. Zeker uit de inbreng van mevrouw Van 't Riet zou immers de conclusie getrokken kunnen worden dat er op het terrein van de regionale en kleine-luchtvaartterreinen in de afgelopen jaren niets gebeurd zou zijn. Dat is niet het geval. Er is de afgelopen jaren juist heel veel gebeurd. Met mevrouw Van 't Riet constateer ik overigens dat de procedures die wij daarvoor nodig hebben, erg lang duren. Die zaak moeten wij echter bespreken wanneer wij spreken over de herziening van de Luchtvaartwet en van de procedures die behoren bij het nemen van beslissingen rond het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen. Er zijn inmiddels tien kleinluchtvaartterreinen gezoneerd, overigens op basis van de door mevrouw Van 't Riet ingediende motie en dus op basis van het "standstill-beginsel 1992". Het kabinet heeft een besluit genomen over de aanleg van de oost-westbaan en over het gebruik van de luchthaven overdag en gedurende delen van

de nacht. De inspraak over de aanwijzing van "Eelde" is afgerond. De nota Relus is uitgebracht en hier besproken. Schiphol heeft een meerderheidsaandeel in de luchthaven Eindhoven genomen en het Rijk heeft zich inmiddels uit die luchthaven teruggetrokken. De min-3-BKL-operatie ligt op koers en de perspectievennota KLI, op basis waarvan de dialoog is gevoerd, is uitgebracht. Naast de nota KLI is ook de nota Reli uitgebracht. Tussen de nota Reli en de nota KLI is natuurlijk een faseverschil. Al die namen zijn vreselijk, maar gelukkig heet het niet meer Relus; de associatie die wij daar vroeger bij hadden, zijn wij dus kwijt.

De **voorzitter**: Maar nu is er de associatie bij "KLI" en "Reli"!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Komend uit een veevoederbedrijf heb ik bij KLI ook een andere associatie; dat is waar. Natuurlijk zijn er ook een aantal dingen minder goed gegaan. De besluitvorming over Maastricht is niet afgerond. Het zou mij een lief ding waard geweest zijn als dat wel was gebeurd, maar deze procedures duren nu eenmaal lang. Ook de rechtsgeldigheid van het SBL is sinds de laatste uitspraak van de Raad van State natuurlijk een probleem. Overigens zijn wij daarbij in het goede gezelschap van een aantal andere KPB's. Om de vraag op dat punt direct te beantwoorden: het wetsvoorstel om dat te repareren, ligt bij de Raad van State en verwacht ik een dezer dagen terug, omdat het voor een spoedadvies naar de Raad van State is gegaan. Het kan nog wel even duren, want volgens mij mag de Raad van State er maximaal zes weken over doen als er een spoedadvies wordt gevraagd. Kortom: er is heel veel afgerond op basis van het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen en in Reli en KLI zijn ook belangrijke aanzetten tot nieuw beleid gegeven. Het vervolg van de procedure is overigens dat dat nieuwe beleid in het SVV-3 – of in het NVVP, zoals wij het tegenwoordig noemen – gestalte moet krijgen. Het is een opmaat naar het SVV-3. Juist in dat kader is het ook van belang om de relaties – voorzover die er zijn – met de hogesnelheidslijn en het openbaar vervoer te leggen, want het

integrerende kader is dan het volgende structuurschema. Kernpunt in het nieuwe beleid is onze inzet om tot decentralisatie te komen. Ik kom daar straks graag op terug. Op 8 december vorig jaar, tijdens het notaoverleg over de nota Relus, is dat ook helder door de Kamer naar voren gebracht. Ik ga nog even kort op de door ons gekozen inzet in. In de nota Relus is beschreven hoe het Rijk in financieel-bestuurlijke zin betrokken is bij de regionale vliegvelden en ook dat het Rijk die betrokkenheid wil afbouwen. In Reli is daaraan toegevoegd dat de regionale luchthavens geen bijdrage leveren aan de capaciteitsproblematiek op Schiphol. In de richting van de heer De Jong merk ik het volgende op: als er "kunnen" staat, betekent dat gewoon dat er geen capaciteit is. Het verschil tussen "dienen" en "kunnen" kan een woordenspel worden: omdat het niet kan, dient het ook niet zo te zijn, maar het kan ook niet; er is dus geen sprake van. Ik heb tijdens de behandeling van de nota Relus gezegd dat ik soms wel eens zou willen dat het wel zo was; dat zou ons probleem op Schiphol wellicht een beetje kleiner hebben kunnen maken. Dat is echter niet aan de orde en wij moeten dus niet doen alsof dat wel zo is, want dat is niet zo. Bijna onvermijdelijk komt dan de vraag aan de orde of het wel terecht is dat het zwaartepunt in de besluitvorming bij de centrale overheid ligt. Zou het niet beter zijn om te zoeken naar een systeem waarbij de besluitvorming integraal op één niveau kan plaatsvinden en wel in de regio? Zowel in Reli als KLI wordt de problematiek geformuleerd. Wij gaan bekijken of en onder welke voorwaarden het mogelijk is om te komen tot een herverdeling van taken en bevoegdheden tussen Rijk, provincies en gemeenten. De woordvoerders hebben daar ook ideeën over geuit. Op een aantal vragen kom ik nog terug. Mij staat op zichzelf voor ogen dat het aandachtsveld primair moet uitgaan naar de besluitvorming in het kader van de ruimtelijke ordening. Dat is het kader waarin de aspecten van milieu, economie en verkeer en vervoer een evenwichtige plaats kunnen vinden. Buiten het onderzoeksveld zullen de luchtvaartveiligheid, de landingsrechten en de internationale verdragen liggen. Dat zijn typisch zaken waarvoor de

verantwoordelijkheid niet kan worden gedecentraliseerd. Die zaken zullen dus bij het Rijk moeten blijven liggen. Er zijn nog geen criteria op basis waarvan men kan kiezen voor een bepaald decentralisatiemodel. Duidelijk is dat niet alleen beleidsmatige criteria een rol van betekenis vervullen, maar ook bedrijfsmatige criteria. Bij beleidsmatige criteria denk ik aan de milieuranvoorwaarden waarbinnen regionale overheden besluiten kunnen nemen op het gebied van toelaatbaarheid van geluidsbelasting en andere vormen van verstoring. Bedrijfsmatige criteria zijn efficiëntie en doelmatigheid. Het is niet de bedoeling dat er na decentralisatie per saldo veel meer ambtenaren met besluitvorming over de vliegvelden bezig zijn. Daar schieten wij niet echt wat mee op. Het is ook niet de bedoeling dat er per saldo een structureel verlies aan specifieke deskundigheid optreedt. Met andere woorden, decentralisatie mag niet leiden tot een minder deskundige overheid. Of de decentralisatie lukt, is voor een belangrijk deel afhankelijk van de discussie die dit jaar moet plaatsvinden met de regionale overheden, met de bij de regionale en kleine luchtvaart betrokkenen en met de Kamer. Door decentralisatie zal de Tweede Kamer op zichzelf minder aangesproken worden op zaken die de afgelopen jaren volop op de agenda hebben gestaan. Wat overblijft, is een discussie over milieu- en andere voorwaarden waarbinnen de regionale en kleine luchtvaart zich zal kunnen en moeten ontwikkelen in Nederland. Een aantal woordvoerders heeft gevraagd hoe de discussie over KLI is verlopen. Het is duidelijk dat de standpunten hierbij zeer uiteen liggen. Aan de ene kant is er de groep die spreekt over het recht op rust en aan de andere kant is er de groep die spreekt van het recht op vliegen. Wij zitten daar tussenin. Wij vinden dat vliegen op zichzelf mag, mits het geen zware overlast veroorzaakt en deze overlast zo min mogelijk optreedt. Dat is dus een heel stringent beleid. Als vliegtuigen stiller worden, kan eraan gedacht worden om de zone te verkleinen en de sector iets meer lucht te geven. Dat laatste ligt voor de hand als men kiest voor "incentives" voor de sector om zichzelf te verbeteren in de zin van geluidsproductie. Of dat een

50/50-verhouding moet zijn of een andere, is typisch een zaak waarvoor men de regio verantwoordelijk kan maken. Als de regio van mening is dat alles in het voordeel van de zone moet zijn, is dat haar goed recht. Als de regio vindt dat het niet zo is, kan zij het anders bepalen. De normen worden dan door de overheid gesteld en vervolgens maakt men op regionaal niveau een afweging. De heer De Jong maakte een vergelijking met motorcrossen. Wij stellen normen, zelfs Europees tegenwoordig, over de geluidsproductie die motoren per stuk mogen maken. Als men een motorcrosssterreintje wil in een gebied, komt dat er. Men bepaalt dan zelf hoeveel er mag of niet mag.

De voorzitter: De heer De Jong dacht meer aan wedstrijdcrossen. Het woord is aan mijnheer de Jong.

De heer De Jong (PvdA): De minister geeft een heldere uiteenzetting over hoe zij het bestuurlijk-procedureel voor zich ziet om de winst ten dele als het ware te laten gebruiken. Wat minder helder is wat ik mij precies moet voorstellen bij hoe de sector gebruik zou kunnen maken van de winst. Mogen er dan meer vliegtuigen vliegen? Hoe zit dat precies?

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij kunnen kiezen voor decentralisatie. Op dit moment zoneren wij en wordt uitgegaan van het standstill-beginsel vanaf 1992. In die zin is er overigens ook sprake van volumebeleid. Wij rekenen immers af op het aantal vliegtuigbewegingen in 1992. Men zal min 3 BKL moeten realiseren. Op basis daarvan is ook de zone vastgesteld die per 2000 gaat gelden. Heeft men geen stille vliegtuigen, dan betekent dit automatisch minder vliegen. Als men het gedrag verandert, zijn daar wat mogelijkheden voor. Alle stappen daarna zijn gericht op het nader bepalen van de geluidseisen. De discussie in de IBV gaat ervan uit dat op termijn een verdere verlaging van de geluidsoverlast mogelijk is. Bij decentralisatie mag de regio bepalen hoe de vermindering van het geluid wordt gebruikt. Men kan het in de zones gebruiken of men kan de sector enige incentives geven. Een stukje van dat voordeel mag dus door de sector gebruikt worden. Het doel is erop gericht, dat aan het eind van de rit de overlast verminderd is. Dat is

steeds het doel van het beleid. Het is niet de bedoeling dat met gebodsen verbodsbepalingen de structuur wordt beïnvloed. Hierover verschil ik van mening met de heer Rosenmöller. Ik kan me voorstellen dat hij deze lijn kiest, maar ik richt mijn beleid op het verminderen van de milieu-overlast die deze sector veroorzaakt. De NVL, de Nederlandse vereniging van luchtvaartterreinen, is bezig om een systeem van gedifferentieerde landingsgelden op te stellen. De heffing zal naar geluidscategorieën plaatsvinden. Binnenkort komt er Europese regelgeving. De landelijke overheden zullen verantwoordelijk zijn voor de landingsrechten op landelijke luchthavens. Regionale overheden zijn verantwoordelijk voor de landingsrechten op regionale luchthavens. Overigens wordt gewerkt in de richting van een systeem van transparante landingsrechten waarbij het element milieu een rol mag spelen. Een aantal commissieleden vindt het raar dat er geen Europees regionaal luchthavenbeleid bestaat. Ik weet niet of men zo enthousiast is als er een Europese richtlijn zou komen. Dat kan wel eens iets heel anders inhouden dan het beleid waarmee wij in Nederland bezig zijn. Ik wil u hiervoor voorzichtig waarschuwen. Ik ben zeer voor internationaal overleg, maar dit is alleen mogelijk als er partijen zijn die daaraan wensen deel te nemen. Ik herinner me de discussie in de Kamer over de MAA. Tezamen met de gouverneur van Limburg is het initiatief genomen om met de Belgische overheden te gaan praten, maar toen was daar geen behoefte aan. En dat was logisch. Als de Nederlandse overheid op zich niets te bieden heeft, is het lastig om overleg te voeren. Wellicht kan er binnenkort wel overleg over Bierset worden gevoerd. Ik meen namelijk te weten dat inmiddels ook Belgische burgers tegenzin tegen bepaalde vluchten op Bierset beginnen te ontwikkelen. De Duitsers willen overigens wel graag met ons overleggen en dat zullen wij ook doen. Overigens is het gebruikelijk dat we met Duitsland over regionale luchthavens overleggen. Dit is bijvoorbeeld over MAA ook gebeurd. Het heet niet voor niets Maastricht-Aachen-Airport. Ik heb de vragen van de heer Rosenmöller over Laarbruch beantwoord. Helaas is de stand van zaken niet veel veranderd. Ik had al

vragen van mevrouw Verbugt beantwoord, maar er moesten nog departementale stempeltjes op. Zo werkt dat bij de overheid. Ik kan de hoofdlijnen van de beantwoording echter wel aangeven. Als voor het omzetten van militair gebruik naar burgergebruik een MER wordt toegepast – maar daar is op dit ogenblik nog geen duidelijkheid over – is daarop de Europese richtlijn over de MER-plicht en het verdrag van Espoo van toepassing. Een van de voorschriften is consultatie van het buurland. De geluidszonering van dat buitenlandse luchtvaartterrein is geregeld in de Wet geluidhinder en het Besluit zonering buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg. Daarin is uitgegaan van dezelfde normen als zijn opgenomen in het BGGL voor de Nederlandse luchtvaartterreinen. Op basis van die regelgeving is een geluidszone vastgesteld, samenhangend met het militaire gebruik van Laarbruch. De woningen binnen de 40 Ke-geluidscontour zijn geïsoleerd op kosten van de Nederlandse staat. Het gebruik van de vliegbasis is sindsdien wel gewijzigd. Als het toekomstige gebruik van Laarbruch leidt tot een andere geluidsbelasting op Nederlands grondgebied, moet worden bezien of aanpassing van de geluidszone in Nederland nodig is. De bevoegdheid voor de aanwijzing ligt bij de Duitse Länder. Voor Laarbruch is dat dus Noordrijn Westfalen. Ik heb begrepen dat Flughafen Niederrhein GmbH op 12 december jongstleden een aanvraag voor de conversie tot burgerluchthaven heeft ingediend. Daarvoor moet een aantal stukken worden overgelegd. De Duitse wet schrijft voor welke gegevens Noordrijn Westfalen ter inzage moet leggen. Die stukken zijn dan openbaar. Er is nog niet in detail afgesproken welke procedure gevolgd zal worden en op welke manier – dus niet óf, maar op welke manier – de Nederlandse gemeente Bergen daarbij betrokken zal worden. In het verleden is al afgesproken dat Nederland op dezelfde wijze geconsulteerd zal worden over de ontwikkeling van Laarbruch als Duitsland is geconsulteerd bij de ontwikkeling van de luchthaven Maastricht. Zodra er nieuws is, zal ik de Kamer daarvan op de hoogte brengen. Ik zal de schriftelijke vragen van mevrouw Verbugt natuurlijk nog naar behoren beantwoorden. In

hoofdlijnen heb ik er nu al een antwoord op gegeven. Wij hebben zelf nog steeds niet de exacte inhoud van de plannen voor Laarbruch. Ik weet daarvan nog niet meer dan ik al tegen de heer Rosenmöller heb gezegd, wat mij destijds mondeling door de heer Clement is meege-deeld.

De heer **Meijer** (CDA): Kan de minister iets duidelijker aangeven wat onder het begrip "consultatie" moet worden volstaan? Als wij de pers mogen geloven, heeft men van Duitse zijde gezegd dat men niet voornemens is, de Nederlandse zijde te betrekken bij een eventuele MER-rapportage. Voor mij is daarom de vraag wat ik moet verstaan onder het begrip "consultatie", dat is afgesproken? Wat houdt het in de praktijk in?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens de MER-richtlijn en het Espoo-verdrag is dat gewoon geregeld. Wat de Duitse pers schrijft, kan dus niet. Overigens is mij van alle zijden, dus zowel van de zijde van het Duitse Bundesverkehrsministerium als door de heer Clement, van Noordrijn Westfalen, verzekerd dat wij er op de normale manier bij betrokken zullen worden. Het bericht in de pers berust dus op een misverstand, tenzij er geen MER gemaakt hoeft te worden. Als het laatste het geval is, is er natuurlijk iets anders aan de orde. Dan is er natuurlijk ook geen wettelijk voorschrift dat hen daartoe verplicht. Mij is dat overigens nog niet geworden. Het lijkt mij voor de hand liggend dat het wél moet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Stel dat er geen MER-plicht bestaat in dit geval. Betekent het dan dat er van Nederlandse kant geen inbreng is en ook geen mogelijkheid om het Nederlandse belang in te brengen in de totale afweging?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan natuurlijk altijd. Wij hebben met de Duitse overheid afgesproken dat er in elk geval een gesprek plaatsvindt over dit onderwerp. Daarin zullen wij het Nederlandse standpunt inbrengen c.q. de gemaakte afspraak dat de gemeente Bergen betrokken wordt bij de verdere procedure. Het is dus niet de vraag óf Bergen erbij betrokken wordt, maar hoe die

gemeente erbij betrokken wordt. Dat moet nog nader ingevuld worden. Een groot aantal leden heeft vragen gesteld over de stand van zaken rondom de motie-Stellingwerf en de introductie van andere verboden. De ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat proberen inhoud te geven aan de motie. De commissie herinnert zich echter wat in de motie wordt gevraagd, namelijk een verbod van recreatieve vluchten, maar niet van zakelijke vluchten. Dat is precies het lastige. Het moeilijke is dat handhaving vrijwel onmogelijk is. Wij kunnen een verbod op van alles invoeren, maar als wij vervolgens voor geen meter kunnen handhaven, is er geen winst bereikt. Wat wil de Kamer bereiken? Het hart van de motie is het terugdringen van hinder en overlast. Wij moeten ervoor zorgen dat men ook in stiltegebieden geen last heeft van vliegtuigen. Daar concentreert zich dan ook de huidige benadering op. Gevraagd is ook hoe het zit met de hinder en waar die hinder wordt ervaren. In het rapport van Haskoning, dat de commissie heeft gekregen, zit een aantal illustratieve kaartjes van de plaatsen waar hinder wordt ervaren. Wij hebben daar geen logische zaken in kunnen ontdekken. Dat duidt er al op dat je je beleid moet richten op het verkleinen van de hinder in algemene zin. Dat betekent: stillere vliegtuigen, hogere minimum-vlieghoogte, sturen op gedrag van piloten en liefst ook handhaving. Je moet derhalve dingen doen die je echt kunt handhaven. We zijn aan het kijken of we het boven bepaalde gebieden kunnen doen, bijvoorbeeld boven belangrijke natuurgebieden. Zo zijn we in druk gesprek – ik heb morgen weer bestuurlijk overleg daarover – met het Waddengebied om te bezien of we daar iets voor kunnen bedenken. Er zitten nog wel twee problemen aan. Het ene betreft de vraag over welk gebied we het dan hebben: de definitie van het gebied. Voorts gaat het om de juridische haalbaarheid om het ook werkelijk vastgelegd te krijgen. Daar zit nog een probleem dat opgelost moet worden via de wijziging van de Wet luchtverkeer, een wijziging die inmiddels bij de Kamer ligt. Dat is de laatste wijziging van de Wet luchtverkeer, waarmee daarin ook nog een kapstokje in dezen moet komen.

De heer **Stellingwerf** (RPF):

Voorzitter! Begrijp ik het goed dat het de veronderstelling is, dat de hoogte van 300 m en hoger wel handhaafbaar zou zijn en een vliegverbod boven stiltegebieden niet? Ik denk dat het eenvoudiger is te constateren of er wel of niet iets vliegt dan of iets op 300, 400 of 500 m hoogte vliegt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is wel eenvoudiger te constateren of er iets vliegt, maar wat het is, is niet te constateren, bijvoorbeeld of het een zakelijke vlucht is of een vlucht van de brandweer die moet kijken of er brand is in een natuurgebied. Daar zijn zoveel ontsnappingsmogelijkheden voor, dat de handhaving niet te realiseren is. Daar zit het grote probleem.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil mij niet met de interpretatie van de motie van collega Stellingwerf bemoeien, hoewel ik er vóór gestemd heb, maar ik zou mij zo kunnen voorstellen dat hij enige clementie heeft voor zo'n vliegtuig op het moment dat dit boven een stiltegebied vliegt, als het gaat om dit soort calamiteiten. Maar dan is het toch meer het incident dat in de redenering bepaalt dat het een onmogelijkheid is, dan dat er een regel is, waarvan het de vraag is of men die regel zou willen onderschrijven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is ook gezegd dat zakelijke vluchten gewoon mogen doorgaan. Tussen zakelijk en recreatief is al nauwelijks een onderscheid te maken. Laten we ons nu concentreren op de doelstelling. De doelstelling is dat er in stiltegebieden geen geluidsoverlast is. Dat is de belangrijkste reden om de vliegtuigen verder naar boven te krijgen en daar helpt natuurlijk ook het bronbeleid met stillere motoren zeer aan mee. Als je per saldo op de grond geen geluid meer hoort van die dingen, bereik je precies datgene wat de heer Stellingwerf met zijn motie ook wilde.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik heb zelf begrepen dat om een voldoende laag geluidsniveau te halen in dat soort gebieden, je ongeveer 2 km hoog moet vliegen en dat is niet haalbaar voor dit soort vliegtuigen. De minister legt de motie nu wel heel erg strikt uit. Ik zou willen dat zij dit met mijn moties

eens wat vaker had gedaan. Maar wat mij betreft zouden de zaken-vluchten in die zin ook best meegenomen kunnen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom aldus nog even op een paar andere problemen die hiermee zijn, want je moet heel goed definiëren waar je het over hebt. Een andere gedachte was: kun je ze niet boven de snelwegen laten vliegen? Welnu, daar krijgen we met een heel groot veiligheidsprobleem te maken: moet ik bijvoorbeeld op een kruising ook een agent neerzetten of een helikopter? Dat is tamelijk link; dan krijg je geconcentreerde vliegpaden boven snelwegen en dat is geen goede zaak. Ook als je bepaalde gebieden gaat benoemen, zijn er problemen. Kijk, de Waddenzee is een redelijk overzichtelijk gebied; daar kun je wellicht nog wat doen. Maar je moet ook weer oppassen dat, als je bepaalde andere gebieden gaat benoemen, precies op de grenzen van die gebieden weer een concentratie van hinder gaat ontstaan. Er zal dan de neiging bestaan om dat niet te doen. Voorts verwijs ik nog naar het rapport van Haskoning, waarin geconstateerd wordt dat de hinder juist geconstateerd wordt over het hele land. Nu, dan is het toch veel verstandiger om te zeggen: laten we die vlieghoogtes omhoog brengen. Het kan overigens niet eindeloos, want boven de 450 m gaat het veiligheidsverhaal weer een rol spelen, omdat daar de gewone luchtvaart ook een rol speelt. Je hebt nog wat ruimte naar boven, maar je moet wel wat onder die 450 m blijven, om niet het risico van vermenging te krijgen. Stillere vliegtuigen is absoluut het beste, en die hogere vlieghoogtes overigens ook. Daar moeten we verder aan werken en dat goed evalueren om te zien wat het oplevert. Overigens is de voorgestelde minimumvlieghoogte wel een verdubbeling. Het is van 150 m naar 300 m of van 500 voet naar 1000 voet. Dat is een heel grote verbetering. In grote delen van Nederland ligt overigens de ondergrens van het gecontroleerde luchtruim op 1500 voet of 450 m. Als wij verder gaan ophogen, dan wordt de bandbreedte voor de kleine luchtvaart te klein en ook onveilig omdat je dan de marge met de grote luchtvaart te klein maakt.

De heer Meijer heeft gevraagd wat er gebeurd is met de resultaten van Reli en KLI. Ik zei zojuist al dat Reli een faseverschil heeft met KLI omdat Reli later begonnen is en tot nu toe bepaalde partijen nog niet echt betrokken zijn geweest. Voor Reli heeft ook geen onderzoek vooraf plaatsgevonden. Dit jaar vindt dat overigens wel plaats. De uitkomsten zijn verwerkt in de nota. Afgelopen woensdag is bij de dialoogpartners gecheckt of dat naar tevredenheid is gebeurd en daar is een positief antwoord op gegeven. Wij gaan dit jaar dus verder. De groep is uitgebreid met ook het luchtvaart-bedrijfsleven en meer bestuurders. Voorbeelden van waar wij nu mee verdergaan, is het onderzoek naar de geschiktheid van de nationale hindermaat, Ke, voor regionale velden en de thematieken van de eindrapportage en Reli zijn ook hetzelfde. Op de vraag hoe het KLI heeft doorgewerkt in het IBV kan ik zeggen dat daaruit duidelijk het verschil in opvatting blijkt tussen de twee betrokken groepen. De sector wil een recht op vliegen en de milieuorganisaties een recht op rust. Alleen door een strategie van verantwoorde ontwikkeling – dat betekent bronmaatregelen en operationele maatregelen – kunnen wij wellicht beide belangen respecteren. Wij hebben heel serieus naar iedereen geluisterd en er zijn nog extra sessies gehouden ten behoeve van de min 3 BKL en de TNO-hinderpercentages; min 3 BKL is in de dialoog dan ook niet ter discussie. Wij hebben aan de dialoogpartners-KLI het aanbod gedaan om verder te praten, maar wel binnen het kader van de IBV en niet meer over dat kader. Dat laatste is iets wat sommigen ook graag willen, maar dat kan niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Naar aanleiding van de opmerking van de minister dat er tussen het kabinet en de fractie van GroenLinks een belangrijk verschil van mening is, wil ik de volgende opmerking maken. Het gaat onder andere over de volumemaatregelen. Uit de stukken valt mij op, dat degenen die het recht op vliegen bepleiten iets minder kritisch zijn op het kabinetsbeleid dan degenen die het recht op rust bepleiten. Ik weet niet of dit op zichzelf iets zegt over de vraag of het kabinet allebei

nastreeft of allebei niet nastreeft of dat het ergens in het midden zit. Waarom is er bij de kleine luchtvaart echt afgezien van volumemaatregelen? De minister sprak mijn fractie aan en dat is terecht, maar er zijn meer fracties, zoals D66 en RPF. Ook de fractie van de PvdA sluit het misschien toch niet uit – ik probeer mij genuanceerd uit te drukken – en zal zich niet heftig verzetten als het kabinet wel bepaalde volumemaatregelen treft.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb het woord volumemaatregelen een aantal keren horen noemen, maar wat er precies onder verstaan moet worden, wordt niet eenduidig gemeld. Er is een absolute volumemaatregel en dat is het standstill-beginsel van 1992. Wij kunnen wel doen alsof dat niet zo is, maar dat is het wel. Er kan wel enige groei komen, mits men vervolgens minder geluid produceert. Desalniettemin is het een volumemaatregel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik het iets meer toespitsen. Dit stuk, de beleidsvisie, begint met pagina 1, regel 1: De ontwikkeling van de kleine luchtvaart zal niet gestuurd worden via een volumebeleid.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ja, dat klopt. Via een nader volumebeleid moet je eigenlijk zeggen, want er is natuurlijk een vorm van volumebeleid via de zonering.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is natuurlijk een dooddoener, want dat zou betekenen dat wij geen meningsverschil hebben terwijl wij dat wel hebben.

Minister Jorritsma-Lebbink: U wilt verdergaand volumebeleid.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zeker en niet alleen ik wil dat, want dat zou een te beperkte beoordeling van datgene wat in ieder geval een deel van de Kamer zegt over de kleine luchtvaart. Maar waarom wil het kabinet dat niet? Wil het dat niet om degenen recht te doen die het recht op vliegen bepleiten? Wil het kabinet dat vanwege andere redenen niet doen? Vindt het kabinet het niet nodig, niet effectief of te veel ingrijpen in de vrijheid van burgers?

Minister Jorritsma-Lebbink: De

klachten van degenen die vinden dat het minder moet, gaan vooral over de overlast die wordt veroorzaakt door geluid. Ik ben ervan overtuigd dat je die klachten ook zonder volumebeleid kunt wegnemen door de sector echt geluidsarm te maken en goed te zoneren op plekken waar de geluidhinder het minst is. Misschien moet je ook verder nadenken – ik ben daar overigens helemaal geen tegenstander van, maar tot nu toe heb ik weinig bereidheid gezien van overheden om daarover mee te denken – over de mogelijkheid van herinrichting, over het vinden van andere plekken waar nog minder geluid wordt veroorzaakt. Dat zou prachtig zijn, maar tot nu toe heb ik het gevoel dat wij vooral moeten zorgen dat het geluid minder wordt. De overlast wordt niet alleen veroorzaakt op vliegvelden, maar is juist diffuus. Het belangrijkste is dan toch dat je het geluid uit de lucht haalt? Dat is dan toch het meest effectieve beleid?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Dat is gezien vanuit de verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat.

Minister Jorritsma-Lebbink: VROM deelt deze visie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar het is gezien vanuit het beleid dat in het NMP is neergelegd, waarbij ook CO₂-emissie en energieverbruik een rol spelen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wat dat betreft, is datgene waar wij het nu over hebben niet eens te meten. Overigens geldt ook hier, net als bij de grote luchtvaart, dat prijsmaatregelen gehanteerd moeten kunnen worden. Dat doen wij voorzover het binnen onze mogelijkheden ligt via de landingsrechten. Verder zal ook hier sprake moeten zijn van accijns op brandstoffen en BTW op datgene wat men verkoopt. Daarover is geen verschil van mening. Verbieden is heel gemakkelijk, maar wat het verkeer in zijn totaliteit betreft zijn wij toch altijd bezig om mensen te stimuleren naar ander gedrag. Van het totale autoverkeer is 60% recreatief verkeer. Ik hoor bepaalde partijen nooit zeggen dat je dat moet verbieden. Je moet proberen ander gedrag te stimuleren. Je kunt via prijsmaatregelen mensen beïnvloeden. Het is op zichzelf niet interes-

sant of dat nu motorrijders zijn, autorijders of mensen die voor recreatieve doeleinden vliegen, als je er maar voor zorgt dat er geen overlast is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op zichzelf is dat een interessante discussie, waar je in het kader van dit notaoverleg niet uitkomt. De beperking van bijvoorbeeld de vrijheid om recreatief van een auto gebruik te maken grijpt veel dieper in in het persoonlijk leven dan wanneer je bijvoorbeeld het recht om recreatief te vliegen ter discussie stelt. Dat is toch een andere vorm van vrijheidsbeperking.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik weet niet of dat zo is. Voor bepaalde motorrijders die de motor op zondag echt niet gebruiken om naar oma te rijden kun je zeggen: daar moet je geen paal en perk aan stellen. Ik zie echter geen fundamenteel en principieel verschil tussen een motorrijder die op zondag voor zijn lol op de autosnelweg gaat rijden en daarbij ook de nodige decibellen veroorzaakt en iemand die voor zijn lol gaat vliegen. Er worden ook heel veel recreatieve kilometers gemaakt anders dan voor familiebezoek. Wij moeten ander gedrag stimuleren, proberen alternatieven te bieden, proberen te zorgen dat mensen ander vermaak vinden. Via de prijs mag je beïnvloeden. Dat hoeft mijns inziens voor de luchtvaart niet anders te zijn. Vervolgens kun je via bronbeleid proberen de veroorzaakte overlast tot een minimum te beperken. Ik vind ook dat het aantal zwaar gehinderden moet worden teruggebracht tot wat wij noemen een verwaarloosbaar aantal, van 3% naar 0. Nul is een ietwat rekbaar begrip. Dat zul je misschien niet helemaal halen, maar het moet in elk geval een verwaarloosbaar aantal zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zal dat lukken in twee jaar?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, dat is niet in twee jaar geregeld. Maar het wordt nu wel een flink stuk beter doordat wij uitgaan van min 3 BKL in 2000 en doordat de minimumvlieghoogte wordt verdubbeld. Je mag dan ook verwachten dat wij daarmee een heel eind komen. Op de langere termijn

wordt een verdere verlaging van de geluidhinder voorzien. De heer De Jong heeft gevraagd om verduidelijking van het complementaire karakter van de regionale luchtvaart. Ik wil even een vergelijking maken met de hogesnelheidstrein en de stations daarbij. Dan praat ik niet over nationale luchthavens, maar over de Europese regionale luchthavens. De hogesnelheidstrein heeft toch een grofmazig net, dat overigens nog grotendeels in aanleg is, zeker in Nederland. Bovendien rijdt hij alleen op routes met heel veel passagiers. Regionale luchthavens bevinden zich over het algemeen op andere plekken en zorgen ervoor dat ook vandaaruit de "hub and spoke"-functie bediend kan worden. Het gaat dan meestal om kleinere groepen passagiers. Bovendien zijn niet alle regio's in Europa aangesloten op het hogesnelheidsnet. Was het maar zo, zo zou ik bijna zeggen, want dan hadden wij ook een goed alternatief te bieden. De regionale luchtvaart is namelijk toch fijnmaziger, heeft een bestaande infrastructuur en pakt ook routes met weinig passagiers. Als je naar Groot-Brittannië vliegt, is het heel plezierig dat je bijvoorbeeld ook rechtstreeks naar Cambridge kan vliegen. Voor mensen die met de universiteit daar aan uitwisseling doen, is dat buitengewoon handig. De vraag is of, als die spoorlijn er straks ligt, het dan interessant is om van bijvoorbeeld Rotterdam via de Kanaaltunnel en Londen per trein naar Cambridge te gaan. Als dat een goed alternatief is, dan zal men dat gebruiken. Als dat niet zo is, zal men waarschijnlijk een vliegtuigje blijven gebruiken. Wat het binnenlandse openbaar vervoer betreft, proberen wij te stimuleren dat men de trein gebruikt. Er wordt over nagedacht of wij een memorandum met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen opstellen om hier forse stimulansen aan te geven. De KLM is op dit moment bijvoorbeeld bezig met het voorbereiden van een systeem waarbij de bagage bij mensen thuis opgehaald wordt en waardoor in feite ook thuis ingecheckt wordt. Op zichzelf is dat een heel interessant systeem, al moet ik nog zien hoe de KLM dat allemaal gaat regelen met de veiligheid. Dat was namelijk altijd de grote bottleneck. Als mensen hun spullen hebben meegegeven, maar zij gaan uiteindelijk niet mee, dan

krijgen wij weer een groot probleem. Vroeger was dat de belangrijkste reden waarom de passagiers en hun bagage niet echt gescheiden mochten worden, voordat de mensen incheckten. Dit is echter meer een organisatorisch probleem, al moet dit wel goed opgelost worden. Het zijn wel heel interessante ideeën. De KLM is ook met de NS in overleg om te bezien of de NS speciale treinen kan laten lopen van bepaalde stations naar de luchthaven toe. Ik ben daar zeer vóór. Dat soort zaken zullen wij ook graag bevorderen.

Ik kom in dit verband op een nog tamelijk principieel punt. Ook hier wordt al gauw gezegd: moeten wij een binnenlandse vlucht niet verbieden? Tja, dat is heel interessant: dan mag Airport Eindhoven wel een vluchtje van Eindhoven naar Brussel doen om passagiers op Zaventem af te leveren, maar mag het geen binnenlandse vluchten meer doen. Wij moeten er toch nog eens goed met elkaar over praten of wij dat wel een goede ontwikkeling vinden. Dat zou namelijk betekenen dat wij onze regionale luchthavens niet gebruiken om onze eigen luchtvaart te stimuleren, maar om die van andere luchthavens te stimuleren. En dat lijkt mij ook niet juist. Wij moeten dus proberen te zoeken naar manieren waarop het voor de klant interessant wordt om iets anders dan het vliegtuig naar Schiphol te nemen. Het oplossen van de files op het traject Eindhoven-Amsterdam helpt daar overigens ook bij. Ik weet namelijk dat dit een heel belangrijke reden is waarom sommige dames en heren het vliegtuig pakken. Het verbeteren van de A2 zou dus misschien al een heleboel helpen. Zo is het nu eenmaal; de modaliteiten concurreren met elkaar. Daarom is het ook zo belangrijk dat alles wat wij hier met elkaar bespreken uiteindelijk neerslaat in het SVV. Daarin zit namelijk ook het integrerend kader van beleid.

De heer De Jong heeft gevraagd waarom ik eigenlijk geen vliegvelden sluit. Ik zou best voor het sluiten van velden zijn – bepaalde velden komen daar misschien ook wel ooit voor in aanmerking – als er een kans was om verder nog iets te doen. Tot nu toe proef ik echter nergens draagvlak voor verplaatsing. Ik verwijs in dit verband naar de discussie rond Rotterdam. Iedereen wil graag wat

minder, maar niemand wil graag wat meer. Eerlijk gezegd, voel ik mij hier ook niet verantwoordelijk voor. Ik zal precies zeggen wat ik van Rotterdam vind. Rotterdam heeft zelf geregeld dat de kleine luchtvaart daar mocht komen. Als Rotterdam daarvan af wil, dan is dat ook de verantwoordelijkheid van Rotterdam; niet meer en niet minder. Mijn boodschap daarbij is dat de totale hinder niet groter mag worden, ook al zou men een nieuw veld willen gebruiken of aanleggen. Eerlijk gezegd, heb ik het gevoel dat het wel eens verstandiger zou kunnen zijn om een deel van de kleine luchtvaart op Rotterdam te laten, omdat die daar nauwelijks of geen hinder veroorzaakt. Uit onderzoeken in de omgeving blijkt dat men niet of nauwelijks hinder heeft van de kleine luchtvaart, maar wel van de wat grotere luchtvaart. Waar men last van heeft, is van circuitvliegen. Daarvoor wordt zo langzamerhand echter op alle vliegvelden gezocht naar goede alternatieven. Ik denk dat daar goede afspraken over te maken zijn.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik wil even helder krijgen waar de minister wel of niet meent te kunnen sturen en wat volgens haar wel of niet acceptabel is als experiment. Vervallen de "verworven rechten" bijvoorbeeld wel, als de luchthaven Rotterdam een private onderneming is, failliet gaat en dan überhaupt geen enkele luchtvaart meer kan accommoderen, omdat de luchthaven gesloten wordt? Dan kunnen dus ook die 80.000 tot 90.000 vluchten van de kleine luchtvaart daar niet meer terecht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De aandeelhouders van de regionale luchthaven Rotterdam zijn daarvoor verantwoordelijk, zodat zij zullen opdraaien voor de sof. Nogmaals: met moet de verantwoordelijkheden goed uit elkaar halen. Dit is een regionale luchthaven, waarvoor het Rijk niet verantwoordelijk is. Wij financieren nog een deel, omdat wij daaraan tot nu toe een nationaal belang hechten. Tegen de heer Rosenmöller zeg ik dat de motie-Lankhorst voor mij geen waarde meer heeft, omdat nadien een regeerakkoord is gesloten waarin fracties, een meerderheid in de Tweede Kamer vormend, hebben bepaald dat nadat de besluitvorming rond de HSL onherroepelijk is

geworden, het nationaal belang niet meer in het geding is. Dat is in de loop van volgend jaar.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik begrijp heel goed dat u zich niet verantwoordelijk voelt voor accommodatie van die 80.000 à 90.000 vluchten. Maar als zo'n luchthaven sluit, bijvoorbeeld omdat zij failliet gaat, vervallen die rechten dus gewoon. Punt uit!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan zullen er claims worden ingediend bij degene die daarvan de oorzaak is. Zo werkt dat! Als men in dit land dingen wil wijzigen, hoort daar bescherming van rechten bij, of het nu rechten van vliegers of andere burgers zijn. Ik heb altijd het gevoel dat in deze Kamer zeer gehecht wordt aan de bescherming van de rechten van het individu. Rechtsbescherming geldt voor iedereen, ook voor mensen die vliegen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hoe moet ik aankijken tegen de "dreiging" dat u tot een aanwijzing overgaat om in de Noordoostpolder een vervangend vliegveldje te creëren, waar de gemeente eigenlijk tegen is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dreig niet met een aanwijzing. Maar als de gemeente niet tot een oplossing wenst te komen met de gebruiker van het vliegveld, zal zijzelf voor een alternatief moeten zorgen. Zo werkt dat! Of men moet de gebruiker uitkopen. Prima! Daar heb ik geen problemen mee. Het mooie is dat rechten van bedrijven voor iedereen gelden. Als men een verworven recht heeft waar de gemeente vanaf wil, moet de gemeente daarvoor betalen. Zo werkt dat!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is erg relatief, want 15 km verderop ligt vliegveld Lelystad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar in dit land maakt de rechter uit of dit al of niet een verworven recht is. Men kan het tot een rechtszaak laten komen, waarna de rechter wel zal uitspreken...

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar wat doet u dan moeilijk met een aanwijzing?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik doe

helemaal niets moeilijks! Ik doe helemaal niets! Ik zit te wachten totdat de Noordoostpolder zelf iets doet. Ik hoef daar helemaal niets te doen! Ze hebben overigens een aanvraag voor een aanwijzing van een nieuw terrein bij ons ingediend, hoor.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil even terug naar Rotterdam en het zoeken van een andere plek voor de kleine luchtvaart. Bij de discussie over een eventuele aanwijzing van Midden-Zeeland hebben wij het punt aan de orde gehad van een eventuele overloop van Rotterdam naar Midden-Zeeland. In de aanwijzingssystematiek kan ruimte worden gecreëerd op een andere luchthaven. In die zin kan de regio, hoewel zij het idee wel kan opperen, dit niet zelfstandig doen: de aanwijzingsbevoegdheid zelf ligt nog steeds bij de rijksoverheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar in Midden-Zeeland was er draagvlak, omdat men de overloop goed kon gebruiken voor de eigen exploitatie. Daarom geldt nog steeds het standstill-beginsel: als dingen overgaan, hoeft er elders minder. Er kan dus wel wat van Rotterdam af, maar men heeft nog een probleem omdat men de rest niet kwijt kan. Naar Lelystad kan het in het geheel niet, omdat wij Lelystad nodig hebben om de kleine luchtvaart vanaf Schiphol kwijt te raken, waarbij ook nog komt dat wij aan Lelystad een andere doelstelling hebben meegegeven, namelijk de ontwikkeling van zakelijk verkeer, niet zijnde voor de oplossing van de problemen van Rotterdam.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij bespreken vandaag niet de aanwijzing van Rotterdam. Wij hebben Lelystad echter aangewezen voor zakenluchtvaart en de overloop van de kleine luchtvaart van Schiphol.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoewel ik geen jurist ben, heb ik het vermoeden dat als een gebruiker van Rotterdam naar de rechter gaat omdat hij van Rotterdam naar Lelystad moet, er een redelijke kans bestaat dat de rechter die overgang als onterecht aanmerkt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar dan zou er helemaal niets van Rotterdam weggkunnen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nogmaals, je mag mensen niet zomaar verplaatsen. Je moet daar overleg over voeren en je moet er overeenstemming over bereiken. Verder kan men ook niet zeggen: vandaag bent u nog welkom en morgen niet meer. Zo werkt het niet in dit land! Dat heet het poldermodel. Ik moet bekennen dat ik het soms ook wel anders zou willen, maar het is niet anders. Voorzitter! De heer De Jong heeft gevraagd of er nog onderzoek nodig is in het kader van Reli en ten behoeve van de decentralisatie. Er ligt een aantal onderzoeksvoorstellen die samen met regionale bestuursorganen, het luchtvaartbedrijfsleven en de milieuorganisatie worden uitgewerkt en besproken. Voor decentralisatie is echt onderzoek nodig. Bij te snel handelen in dezen zou er eerder sprake zijn van "het probleem over de schutting gooien" dan dat het probleem werkelijk wordt opgelost. Duidelijk moet zijn wat gedecentraliseerd kan worden en op welke wijze dat moet gebeuren. Ook is belangrijk welk instrumentarium daarvoor wordt ingezet. De heer Meijer vroeg naar de juistheid van de BKL-formule. Ik kan hem verzekeren dat die formule juist is. Het is wel een bijzonder ingewikkelde formule die een integraal en een logaritme bevat. Belangrijker is echter het resultaat. Het geluidsvolume moet worden gehalveerd, welke formule er ook wordt gehanteerd. Het maakt niets uit of dat nu via de BKL-formule gebeurt of via een andere formule. Ik vergelijk het maar met het betalen in euro's of in guldens: de helft is de helft.

De heer **Meijer** (CDA): Dat is wel erg gemakkelijk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, het is niet gemakkelijk; het is het systeem.

De heer **Meijer** (CDA): Dat ben ik wel met u eens, maar u kunt zich ook andere discussies herinneren rondom berekende en gemeten Ke-zones. Wat dat betreft moesten wij in de loop van de tijd terugkomen op eerdere berekeningen, omdat de praktijk anders heeft uitgewezen. Daar gaat het hier ook om. Wij hebben aangenomen dat de BKL een instrument is om een lagere geluidsbelasting te bereiken. Het is echter de vraag of dat de enige

methodiek is om dat doel te bereiken. Wellicht zijn er andere manieren om tot zonerings- en verlaging van de geluidsbelasting te komen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het is heel eenvoudig: in dit geval gaat het gewoon om een halvering van de geluidsbelasting. Het doet er niet toe welk systeem daarvoor wordt gebruikt. Aan het eind van de rit moet uitgekomen worden op een halvering. Daar kan geen verschil van mening over bestaan. Voorzitter! De heer Meijer heeft ook gevraagd naar de economische betekenis van de kleine luchtvaart. Wij hebben een onderzoek laten doen door KPMG/BEA. Daaruit is naar voren gekomen dat er circa 800 FTE's direct en circa 200 FTE's indirect zijn, dat 0,15% van de totale toegevoegde waarde van de sector transport opslag en communicatie heeft en dat de broedplaatsfunctie heel belangrijk is. Overigens komen deze gegevens overeen met eerdere onderzoeksresultaten, met name als het gaat om die circa 1000 FTE's. Overigens is het onderzoek gericht op vuistregels, niet op details.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Die broedplaatsfunctie kwam uit het onderzoek naar voren als een belangrijk element in het geheel. Toch heeft het iets vreemds. Wat houdt die broedplaatsfunctie in? Hoe is de doorstroming? Hoe gaat men daarmee om bij de luchtvaartmaatschappijen? Ik denk dat de criteria voor de grotere luchtvaart aanmerkelijk anders zijn dan die voor de kleine luchtvaart.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het boeiende is dat elke vliegopleiding begint bij de kleine luchtvaart, of je nu later op een Boeing 747 gaat vliegen of niet. Ook mensen die later professioneel vlieger worden, beginnen in de kleine luchtvaart. Een eerste vlucht wordt nooit in een grote simulator voor een Boeing 747 gemaakt, maar altijd in een heel klein vliegtuigje en dat is maar goed ook. Uit het KPMG/BEA-onderzoek blijkt dat zo'n 40% van de lesvluchten in de kleine luchtvaart worden gemaakt door latere Nederlandse verkeersvliegers. De rest van de vluchten wordt gemaakt door mensen die privé willen vliegen of door mensen die beroepsvlieger in de kleine luchtvaart worden.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Volgens mij moet je als je van de middelbare school komt een behoorlijke screening ondergaan en dan volg je gewoon een opleiding aan de Rijksluchtvaartschool...

Minister Jorritsma-Lebbink: Ook de KLS vliegt in eerste instantie in kleine vliegtuigjes. Jongens en meisjes die op de KLS of de NLS zitten, starten hun carrière echt niet op een Boeing 747. Zij beginnen in een heel klein vliegtuigje.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Dan heb je het specifiek over Eelde en de opleidingsfaciliteiten.

Minister Jorritsma-Lebbink: U weet dat misschien niet, maar de capaciteit van de KLS en de NLS is veel te klein om aan de vraag van mensen die vlieger willen worden, te kunnen voldoen. Er zijn heel veel mensen die langs een andere weg beginnen. Zij beginnen dan inderdaad op Teuge of een andere plek met hun opleiding. Zij gaan daarna naar het buitenland om die opleiding te voltooien. Dat zijn talloze jongelui, die zich daar soms tot ver boven hun hoofd voor in de schulden steken. Het is blijkbaar een heel mooi vak. Het is trouwens enig om te doen! Ik heb er alleen geen tijd voor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De enige manier om u weg te krijgen is misschien dat u dat eens gaat doen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dan zou ik daar eindelijk tijd voor hebben, mijnheer Rosenmöller. De heer Meijer heeft gevraagd hoe het staat met het Duitse bronbeleid en of dat financieel haalbaar en handhaafbaar is voor de sector. Je kunt bronbeleid heel gevarieerd invullen. Ik constateer nu al een tendens dat de sector nieuwe, geluidsarme vliegtuigen aanschaft. Ik moet binnenkort een vliegtuig ten doop houden dat nauwelijks meer geluid maakt. Een aantal bedrijven is dealer geworden voor very light aircraft. Het werkt dus blijkbaar. Bestaande vliegtuigen kunnen voorzien worden van een stille uitlaat. Dat is een investering van tussen de f 3000 en f 10.000. Sommige vliegtuigen zullen moeten worden voorzien van een stille propeller. Dat is een investering

tussen de f 10.000 en f 30.000. Dat is op zich financieel haalbaar. Er wordt overigens gewerkt aan een fiscale maatregel die dat kan ondersteunen. Bovendien zullen de landingsgelden voor stille vliegtuigen lager zijn, zodat de investering zich ook terugverdient. De NVL is daarmee bezig, zoals ik zonet al heb gezegd. De handhaving is heel goed mogelijk. Dit is een van de weinige dingen die je echt goed kunt handhaven door de introductie van een geluidscertificaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is ook weer zo'n typisch dilemma. Het betekent dat dat soort investeringen in vliegtuigen, ook privé-vliegtuigen en particulier en recreatief verkeer, aftrekbaar is van de belastingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zijn de VAMIL-regelingen, waarbij je investeert in iets wat beter wordt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vind het niet echt een vergroening van het belastingstelsel, voorzitter!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Meijer vroeg verder of je regionale overheden de kans wilt geven om milieuraandoeningen aan te scherpen. Dat is een punt van onderzoek. Op zich is het mijn bedoeling om regionale overheden meer eigen verantwoordelijkheid op milieugebied te geven. Het minimumniveau wordt door ons op rijksniveau vastgesteld. Daarboven is de regionale overheid vrij om milieuvoorwaarden vast te stellen. We moeten met de regionale overheid bekijken hoe we dat verder kunnen regelen. Mevrouw Verbugt heeft ook gevraagd of de regio nog een eigen beleid kan voeren. Op dit moment kan dat dus niet. Het onderzoek is nodig om precies te bezien hoe je dat moet doen. Het lijkt mij van belang dat, als wij dat op rijksniveau doen, de regio ook de kans krijgt om een integrale afweging te maken tussen economie, milieu, financiën en ruimtelijke ordening, maar dan op het niveau waarop die integrale afweging regionaal te maken is. Het hart van de Relus en de Reli-discussie is dat er geen landelijk economisch belang maar een typisch regionaal economisch belang mee gediend is. Je kunt dan ook zeggen dat het milieubelang veel meer in de

regio valt dan op nationaal niveau, zodat het evenwicht in belangen-behartiging veel beter daar gevonden kan worden.

Mevrouw Verbugt heeft ook nog gevraagd of er kleine luchtvaart naar militaire luchtvaartterreinen kan. Ik neem aan dat zij doelt op twee militaire vliegvelden die een gedeactiveerde status hebben: Deelen en De Peel. Deelen wordt op dit moment gebruikt door de luchtmobiele brigade. Gezien de ligging in het gebied van de Hoge Veluwe ligt medegebruik door de recreatieve kleine luchtvaart niet echt voor de hand. De Peel is in gebruik door de groep geleide wapens van de koninklijke landmacht. Dat maakt gebruik door startende en landende civiele vliegtuigen niet echt mogelijk. Mevrouw Verbugt vroeg naar de stand van zaken rond de min-3-BKL-operatie. Per 1 januari moet het geluidsvolume worden gehalveerd. Dat is vastgelegd. Als men in de zone zijn bronmaatregelen nog niet heeft genomen, kan men veel minder vliegen. Zo simpel is het. Bij de realisatie denken wij inderdaad aan technische maatregelen. De regelgeving is in ontwikkeling om een zodanige geluidsreductie te realiseren. De min-3-BKL-operatie kan ook geëffectueerd worden met een geluidsreductie van 3 decibel. Daar sturen wij op aan. Dat heeft niet alleen een uitwerking binnen de zone, maar misschien nog wel veel meer daarbuiten. Mevrouw Verbugt heeft gevraagd of er geen convenant met de sector gesloten kan worden zodat deze meer medeverantwoordelijkheid heeft. De sector krijgt van ons alle ruimte om ook eigen verantwoordelijkheid te nemen en heeft aangegeven, bereid te zijn, vliegtuigen geluidsarmer te maken. De sector heeft een convenant ook als een mogelijkheid genoemd, maar verzet zich op dit moment nog steeds tegen de BKL en de min-3-BKL-operatie en stelt financiële steun van de overheid nog steeds als een voorwaarde. De conclusie is dat men bereid lijkt tot het afsluiten van een convenant. Financiering door de overheid kan geen uitgangspunt zijn. Financiële prikkels zoals fiscale maatregelen lijken mij op zichzelf een goede zaak. Ik wil graag verder praten met de sector om inderdaad een convenant te sluiten, maar dan wel binnen het kader van de IBV en gericht dus op operationalisatie daarvan.

Mevrouw Verbugt heeft voorts gevraagd hoe de relatie is tussen reparatie van het SBL en de aanwijzing van Eelde. De Raad van State heeft ons een jaar gegeven, te rekenen vanaf 8 januari jongstleden, om een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen. Hierop wacht ook de aanwijzing van Eelde. Deze is ambtelijk nagenoeg klaar. Wij hopen en daar hebben wij de medewerking van de Kamer heel hard bij nodig, de rechtskracht van de PKB nog dit jaar hersteld te hebben. Dat geldt niet alleen voor deze PKB. Voor een aantal andere geldt het net zo hard. Daar moeten wij de nodige spoed mee betrachten.

Een andere vraag van mevrouw Verbugt was waarom de regionale luchthavens zo laat zijn betrokken bij het TNLI-proces. Men moet zich goed realiseren dat het bij de aanvang van het TNLI-proces ging om de capaciteitsproblematiek op Schiphol en de milieuproblematiek op de kleine velden. Aan de dialoog kon iedereen deelnemen: belangenorganisaties, wetenschappers en omwonenden. In de eerste fase hebben de regionale luchthavens er zelf voor gekozen, zich een beetje afzijdig te houden. Nu het ook over hen gaat, is het wel van belang dat zij erbij betrokken zijn. Om die reden hebben wij die bijeenkomst gehouden en zullen wij daarmee verder gaan.

Er is een aantal vragen gesteld, als eerste door mevrouw Van 't Riet, over reclame vliegen. Mevrouw Van 't Riet en de heer Rosenmöller vroegen hoe het zit met het reclame vliegen op zondag. Er is nog geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de werkgelegenheid van dat verbod. Eerlijk gezegd, speelt hierbij weer de vraag wat men nu eigenlijk wil. Ik ben van mening dat wij moeten proberen, de hinder tegen te gaan. Wij hebben wel opgemerkt dat een deel van de vliegtuigen die nu niet meer op zondag reclame mag vliegen, op zondag andere dingen doet. Dat is logisch. Bedrijven gaan alternatieven zoeken. De vraag die je dan aan het einde van de rit moet stellen, is of zij daarmee meer of minder overlast veroorzaken. Ook hierbij moeten wij kijken naar technische maatregelen en bronbeleid om ervoor te zorgen dat zij geen overlast veroorzaken. Ik mag de leden erop wijzen dat de EU op dit moment een onderzoek in Lelystad subsidieert om met very light aircraft

en met nieuwe reclamenetten te gaan vliegen op een zodanige manier dat zij geen overlast veroorzaken.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd of ik het reizen voor bijvoorbeeld f 50 van Eelde naar Schiphol wil ontmoedigen. Ik heb daar al iets over gezegd: wij stimuleren luchtvaartmaatschappijen juist – daar proberen wij met hen ook een afspraak over te maken – om het op een alternatieve manier te doen en wij zeggen dus tegen hen: maak met de NS afspraken en doe andere dingen in de sfeer van het ophalen van de bagage. Wij stellen overigens geen tarieven vast; dat doet de overheid nu eenmaal niet. Ik ben het ermee eens dat het milieu in de prijzen tot uiting moet komen. Daarom stimuleren wij de accijns op kerosine en het heffen van BTW op tickets. Dat zal leiden tot een meer selectieve bereikbaarheid. Dat lijkt mij heel goed.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd naar de doelstelling van het NMP-3. In het NMP-2 stond dat de doelstelling van 0% ernstige geluidhinder voor alle bronnen te ambitieus is gebleken. Die doelstelling is in het NMP-3 dan ook niet overgenomen omdat die gewoon niet haalbaar was. Uiterlijk in het voorjaar van 1999 zal er een nieuwe doelstelling voor ernstige geluidhinder voor alle bronnen zijn, dus ook voor de luchtvaart. Met het beleidsvoornemen voor de kleine luchtvaart – min 3 BKL en het bronbeleid – wordt overigens een verdere reductie van de geluidhinder bereikt. Het streven is om tot een verwaarloosbaar niveau te geraken.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd of de reclamevluchten nog verder moeten worden beperkt. Ik heb daar eigenlijk al genoeg over gezegd, zij het dat het mij veel interessanter lijkt om te bezien hoe wij verdere overlast door reclamevliegen kunnen beperken en of daar betere maatregelen voor te bedenken zijn. Nogmaals: op het moment dat je dat verbiedt, zal er op andere manieren gevlogen worden. Ik heb begrepen dat nogal wat vliegtuigen waarmee vroeger op zondag reclamevluchten werden gemaakt, nu worden gebruikt voor rondvluchten. Dat zijn dezelfde vliegtuigen, want je kunt daar ook andere dingen mee doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Is het kenmerk van het sleepvliegen juist

niet dat zij hoe dan ook bevolkingsconcentraties moeten opzoeken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Geldt voor rondvluchten in veel gevallen niet hetzelfde of vinden die misschien juist niet boven stiltegebieden plaats?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat lijkt mij niet, maar ik vind dat de problemen nu verkeerd tegenover elkaar worden gezet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het belangrijkste is natuurlijk dat zij geen geluid produceren; dat geldt ook hierbij. Als je er nou voor kunt zorgen dat die dingen stil zijn...

De heer **Stellingwerf** (RPF): Als er één vorm van reclame maken is die bij wijze van spreken morgen verboden moet worden, is dat deze vorm.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik begrijp dat dat niets met stiller worden te maken heeft en dat het er meer om gaat dat u geen reclame wilt.

De heer **De Jong** (PvdA): Wij hebben deze discussie ook vier jaar geleden gevoerd en met inbegrip van het toenmalige Kamerlid Jorritsma kwamen wij toen tot de ontdekking dat een van de kenmerken van reclamesleepvliegen is dat dat geluid maakt omdat de mensen anders niet worden geattendeerd op het feit dat zich iets boven hun hoofden beweegt. Het zou dus best kunnen dat het stil kan; dat zie je ook met de zeppelins.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die zie je ook zonder dat zij geluid maken.

De heer **De Jong** (PvdA): Precies. Het is voor mij echter niet vanzelfsprekend dat de sector bij vluchten boven het strand per se stil wil zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als ik nou één plek weet waar je die vliegtuigen niet hoort, is dat op het strand, want daar wordt het aan alle kanten zwaar overtroffen door het geluid van de zee. Het probleem ontstaat natuurlijk als die vliegtuigen boven de duinen en boven de bewoners gaan vliegen. Mevrouw Van 't Riet heeft ook gevraagd naar circuitvluchten. Circuitvluchten kunnen nu al lokaal

worden beperkt tot bepaalde bloktijden, maximumaantallen en dergelijke. Dat wordt vervolgens in de aanwijzingen geregeld. De overige vragen over dat onderwerp heb ik al beantwoord.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd hoe het zit met de handhaving van de geluidszones. Wij weten allemaal dat handhaving juridisch moeilijk is. Ik wijs ook op Schiphol. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de luchthavenexploitant van een middel te voorzien waarmee hij de zone kan handhaven; dat is het rapport-Van de Bunt. Op dit moment denken wij aan een quoteringsysteem. De kern van de zaak is hoe de exploitant zijn gebruiksplan kan afdwingen. Mevrouw Van 't Riet noemde ook nog de GPS-logger. Dat is op zich een interessant instrument, maar het dient veel meer voor het handhaven van de vlieghoogte dan voor het handhaven van de zones. Het is wel een interessant instrument waarover men verder moet nadenken.

De heer Rosenmöller heeft gevraagd welke zonering nog moet plaatsvinden. De meeste zones zijn klaar. Uitzondering vormt Hilversum, dat bestuurlijk moeilijk ligt, zoals men weet. Midden-Zeeland loopt nog. Bij de regionale velden loopt MAA. Rotterdam loopt ook. Eelde is bijna gereed, maar wacht op reparatie van het SBL. Bij de kleine velden is het streven om in 2000 klaar te zijn grotendeels haalbaar. Midden-Zeeland zal afgerond kunnen worden. Bij Hilversum weet ik niet of men eruit komt. Bij de regionale velden is dit moeilijker. Het is ook afhankelijk van met name de politieke besluitvorming.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil duidelijkheid hebben over hoe het de motie is vergaan. Er is een motie aangenomen die de minister verzocht om nader overleg met het vliegveld Midden-Zeeland te plegen, inclusief de gemeentebesturen daarachter. De minister heeft gezegd daar geen behoefte aan te hebben, terwijl ik uit het regiogebied andere geluiden hoor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb de motie naast mij neergelegd. Dat heb ik de Kamer gemeld. Dat is maanden geleden gebeurd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat weet ik. Dat werd gemotiveerd met

het feit dat er geen behoefte was aan overleg...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: ...van mijn kant. Ik heb de Kamer gemeld dat ik daar geen behoefte aan heb.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het is dus niet zo dat er geen behoefte is aan de kant van de overheden in het Zeelandse? Dat laatste is mijn indruk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar is niets van gebleken. Dan had men zich wel tot mij gewend.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan is dat in ieder geval helder.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Rosenmöller heeft gezegd dat de recreatieve en kleine luchtvaart in de weekeinden en 's avonds verboden moet worden. Misschien mag ik dat in relatie brengen tot de opmerkingen die de heer Stellingwerf maakte, namelijk dat als wij zo doorgaan, er heel veel door de week kan worden gevlogen. Ik begin met de opmerking van de heer Stellingwerf. Ik heb ook de berekeningen gezien dat als alles door de week gaat vliegen, er mogelijk verdubbeld kan worden. Daarbij wordt echter een elasticiteit verondersteld die volstrekte flauwekul is. Als dat waar zou zijn, zou het prachtig zijn. De meeste mensen die recreatief vliegen, doen dat juist in het weekend. Dat is ook de reden dat wij er die hoge straffactor op gezet hebben, om er nog enige ontmoediging bij aan te brengen. Het zal echter een toer worden om nog meer uit het weekend te krijgen en te verzetten naar door de week. Het is helemaal niet aantrekkelijk. De meeste mensen kunnen dan helemaal niet. Het zijn immers mensen met gewoon een baan of zo. Operationele maatregelen zoals het verschuiven van vluchten uit het weekend naar door de week leveren niet veel op. Was het maar zo. Er zijn voldoende "incentives" voor de exploitanten om het zo veel mogelijk te stimuleren. Men moet echter niet denken dat de mensen dan kunnen. Het gros van de mensen zal in het weekend blijven vliegen. Wij spreken hier dus over een volstrekt theoretische veronderstelling dat hierdoor een grote groei gecreëerd kan worden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik erken

dat er een groot stuk theorie in zit. Ik begrijp uit de reactie van de minister dat zij deze theoretische benadering niet als onjuist betitelt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind die benadering wel onjuist. Het is theoretisch onjuist. Men hoort immers met realistische elasticiteiten te werken. Een theorie behoort altijd gebaseerd te zijn op iets wat de realiteit benadert. Wij kunnen gemakkelijk zeggen dat als de tarieven in het openbaar vervoer met zoveel worden verlaagd er zoveel groei komt. Daarbij hoort men wel wetenschappelijk onderbouwde elasticiteiten te gebruiken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik erken dat er een misschien grote mate van onmogelijkheid in de benadering zit in de zin dat mensen niet allemaal door de week gaan vliegen. Theoretisch erkent de minister echter dat het een theoretisch niet geheel onjuiste benadering is, zij het dat praktijk anders uitpakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is wel een onjuiste benadering. Ik wijs naar de discussie rond Schiphol. Daar is heel bewust gekozen voor grote straffactoren in de nacht, omdat de feitelijke hinderbeleving van mensen ook 's nachts het grootst is. Dat stimuleert dus om meer overdag te doen. Dat betekent niet dat er 's nachts niet meer wordt gevlogen. Er is nu eenmaal behoefte om 's nacht vliegtuigen te laten starten en landen. Dat wordt echter beperkt tot hetgeen uiterst noodzakelijk is. Via dit soort straffactoren zullen natuurlijk exploitanten hun uiterste best doen om mensen meer door de week te laten vliegen. Verbieden betekent echter niet dat het ook de gewenste gevolgen zal hebben. Dat is overigens ook de belangrijkste reden waarom ik er geen voorstander van ben om de recreatieve kleine luchtvaart in het weekend en 's avonds helemaal te verbieden. Ik ben ervoor om te zorgen dat zij minder overlast veroorzaken. Dat is elke keer het principiële verschil. Er moet dus wel een stimulans zijn om dit soort dingen zo min mogelijk te doen. Dat gebeurt via de straffactoren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op het moment waarop recreatieve luchtvaart plaatsvindt, is de spanning met degenen die de geluidsoverlast

ervaren optimaal. Als een straffactor 5 wordt gehanteerd, dan ben ik het met de minister eens dat de overlast overdag niet met die factor zal toenemen. Deze constatering houdt in dat via het hanteren van de regels voor het toegestane volume, activiteiten worden afgeremd. Het gaat er dan om welk instrument je kiest.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De realiteit is dat als u een verbod wilt instellen, u beter de vliegvelden kunt sluiten. Op geen van de kleine vliegvelden is dan nog iets mogelijk. Als in het weekend en 's avonds niet meer mag worden gevlogen, is het over en uit. U kunt daarvoor kiezen, maar dat is mijn keuze niet. Ik vind dat de overlast zoveel mogelijk moet worden beperkt en dat alles wat buiten het weekend en overdag kan plaatsvinden, daadwerkelijk op die momenten gebeurt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er is nog gesproken over sluiting en aanleg van nieuwe velden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal het toespitsen op Rotterdam. De keuze is de verantwoordelijkheid van Rotterdam. Men draagt de verantwoordelijkheid voor het accommoderen van de kleine luchtvaart daar. Wij willen helpen bij het zoeken en onze technische assistentie geven, maar de verantwoordelijkheid neem ik niet over.

De heer Stellingwerf vroeg naar mijn visie op de deelname van regionale overheden aan regionale luchthavens. Ik kijk daar net zo tegen aan als tegen nationale overheden bij nationale luchthavens. Ik meen dat deelname niet moet plaatsvinden. Uit een oogpunt van het besturen van een private onderneming is het niet goed als de overheid zich daarmee te veel bemoeit. Regionale overheden dragen, net als het Rijk, een dubbele pet. Enerzijds is er sprake van economische belangenbehartiging via de raden van commissarissen en anderzijds van het kiezen binnen milieuraanvoorwaarden. Deze zaak regardeert de regionale overheden. Met betrekking tot de spreiding verwijs ik u naar het onderzoek van Haskoning.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter!

Ik blijf met de minister rond de vraag cirkelen wat verworven rechten zijn. Wanneer kun je ergens een streep onderzetten? Ik geef een voorbeeld uit mijn dagelijkse praktijk. Ik heb 75 strekkende meter boekenplanken in mijn huis, maar ik heb voor 85 meter boeken. En nu heb ik met mijn echtgenote voortdurende onenigheid over de vraag waar ik die extra boeken laat en of ik in de toekomst nog boeken mag kopen. Het lijkt er nu op dat de luchtvaartsector op mijn situatie van toepassing wordt verklaard en dat de mensen die daar genuanceerder over denken zich in de situatie van mijn echtgenote bevinden. Dus kan ik me gemakkelijk inleven. In mijn ogen doen wij er goed aan, af en toe beslismomenten in te voegen en wel degelijk te zeggen dat die zogeheten verworven rechten niet eeuwigdurend zijn. De minister heeft de vorige keer de halve toezegging gedaan dat zij er wel eens over na wilde denken. Ik vind het wijzer, hierover een motie in te dienen om haar als het ware ergens toe aan te zetten. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in de huidige situatie eenmaal verworven rechten omtrent het gebruik van regionale kleine luchthavens een sta in de weg kunnen zijn voor wenselijk beleid;

verzoekt de regering maatregelen voor te bereiden, opdat aanwijzingsbesluiten omtrent het gebruik van deze luchthavens gebonden zijn aan een tijdshorizon,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid A. de Jong. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 26 (24786).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer de Jong heeft het over een tijdshorizon. Kan hij aangeven wat hij daaronder verstaat?

De heer **De Jong** (PvdA): Mevrouw Verbugt doelt op de lengte?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik denk dat dit niet het soort horizonnen is waarbij je kunt zeggen "volgend jaar is het afgelopen". Ik neem even de zaak van Rotterdam. Als de gemeenteraad van Rotterdam zegt dat hij in 2010 van de kleine luchtvaart of van een belangrijk deel daarvan af wil zijn, dan vind ik dat een heel redelijke en reële termijn. Het gaat er dan om dat iedereen zich daarop kan voorbereiden. Ik vind namelijk niet dat Rotterdam er dan in 2011 voor moet zorgen dat de kleine luchtvaart elders is gerealiseerd. De betrokkenen weten dan wel tevoren dat men nog tien jaar vooruit kan en dat men tijd genoeg heeft om ermee te knippen of te zoeken naar een andere mogelijkheid. Het moet niet gaan om superkorte termijnen, maar om redelijke termijnen. Dat is een zaak die ik graag aan de minister overlaat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Deze aanwijzingsbesluiten zijn aanwijzingsbesluiten in het kader van de ruimtelijke ordening, op basis waarvan zeker bij de regionale luchthavens isolatieprogramma's worden uitgevoerd, betaald door de sector. Je komt dan al heel gauw op heel lange termijnen. Hoe kijkt de heer De Jong daartegenaan?

De heer **De Jong** (PvdA): Ik laat het graag aan de minister over om in de schoot van de regering te bespreken wat die termijnen moeten zijn. Momenteel zijn de termijnen eeuwigdurend en dat bevalt mij echt van geen kanten. Vandaar de motie.

Minister Jorritsma-Lebbink: Bij Schiphol is het niet anders. Je kunt ze wel wijzigen, maar dan heb je wel met consequenties te maken. Ik weet overigens niet of een tijdelijkheid daar iets aan verandert. Ik denk dat wij eens goed op een rij moeten zetten wat de pro's en con's zijn, ook op juridisch terrein. Ik weet namelijk niet zeker of het erg veel verandert ten opzichte van de huidige situatie.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik neem aan dat er enig denkwerk bij de uitwerking wordt gepleegd, als de motie wordt aangenomen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De motie klinkt wel aantrekkelijk, maar ik vraag mij wel af of er niet het gevaar

in zit dat je met deze motie ook tot uitbreiding kunt overgaan.

De heer **De Jong** (PvdA): Uitbreiding kan altijd al. Deze motie hoeft ik dus niet in te dienen als het mij erom gaat, uitbreidingen gemakkelijker te maken. Daar gaat het mij ook niet om. Het gaat er juist om dat een heroverweging en een herconfiguratie mogelijk is, zonder dat ik ogenblikkelijk alternatieven hoeft aan te bieden. Dat is mijn intentie, want anders hoeft ik de motie niet in te dienen.

Voorzitter! Mijn tweede opmerking gaat over het reclamevliegen. De minister heeft een punt te pakken, als zij vraagt of het mij om de hinder dan wel de reclame-uitingen gaat. Natuurlijk gaat het ook mij om de hinder. Als een van de fracties nu een motie indient met een dictum in de geest van het zetten van stappen om de reclamesleepvaart te beëindigen, dan sta ik daar sympathiek tegenover, gegeven het feit dat het vliegen nu lawaai veroorzaakt, in relatie tot datgene wat geboden wordt, namelijk reclame-uitingen. Overigens schiet mij nu opeens iets te binnen. Ik ben statenlid in Zuid-Holland en ik weet dat wij in Zuid-Holland tonnen aan precario-rechten verdienen. De gemeente waar ik woon, Leiden, verdient tonnen aan het mogelijk maken van reclame-uitingen. Hoe komt het eigenlijk dat er geen precariorechten of iets dergelijks bestaan voor het doen van reclame-uitingen in de lucht? Het gaat immers om ongevraagde mededelingen. De minister ziet ook kans om zenderfrequenties te veilen. Misschien is het een gedachte die ik de minister mee kan geven. Het hoeft niet direct voor honderden miljoenen. In de huidige situatie, waarin het maken van reclame het maken van lawaai betekent, zou een goed geformuleerde motie wel enige sympathie ondervinden bij ons.

De voorzitter: Dit is een oproep aan collega's om een motie in te dienen?

De heer **De Jong** (PvdA): Ik heb zelf geen motie opgesteld. Er was wel sprake van bij anderen in de eerste termijn.

De voorzitter: Ik wil alleen even het unieke van dit moment vaststellen: een oproep aan de collega's om een motie in te dienen.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Dan het derde punt. Ik ben zeer tevreden over de beantwoording door de minister, maar ik sta er toch even bij stil dat de minister het tot een theoretisch verschil verklaart als wij praten over het kunnen of dienen in relatie tot het wel of niet overbrengen van activiteiten van Schiphol naar regionale luchthavens. Waar het mij onder andere ook om ging, was de soort van formulering: "de regering zal geen actieve rol spelen om". Ik ben dan licht argwanend, omdat ik denk: Schiphol heeft al zware relaties met sommige regionale vliegvelden en de minister hoeft helemaal geen actieve rol te spelen, als Schiphol in een deal met die regionale luchthavens activiteiten van enig belang zou gaan afstoten. Vandaar dat aan het "dienen" voor mij ook verbonden was: de regering zal daarin ook wat tegenspartelend optreden. Als we het daar allemaal over eens zijn, ben ik bereid om het tot een theoretisch verschil te verklaren. Mijn laatste punt betreft het vraagstuk van het volumebeleid, respectievelijk genuanceerd volumebeleid. In dit stadium ben ik geporteerd voor de wijze waarop de minister tracht via ruimtelijk en milieubeleid op te lossen, dat er hinder wordt veroorzaakt: hinder die je moet verminderen. Dat neemt niet weg dat ik, op wat langere termijn kijkend, meen dat je de zaak niet helemaal blauwblauw kunt laten en dat je wel degelijk ook dan de ruimte moet hebben om je af te vragen: kan ik daarin handiger sturend optreden? Vandaar dat ik op dat vlak een motie heb, voorzitter, die in overeenstemming is met mijn beweringen in eerste termijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de economische betekenis van de kleine luchtvaart beperkt is, zeker in relatie tot de nadelen vanuit een oogpunt van milieugevolgen en ruimtelijke ordening;

voorts overwegende, dat ondanks goede afspraken met de sector een onvermijdelijke druk zal bestaan om de kleine luchtvaart ruimer te

accommoderen;

verzoekt de regering een plan te ontwikkelen waarbij de kleine luchtvaart met zakelijke betekenis wordt ondergebracht bij de regionale luchthavens en de kleine luchtvaart met recreatieve betekenis wordt geconcentreerd op enkele daarop afgestemde vliegvelden, zodat de gewenste reductie van het aantal kleine luchthavens kan worden gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid A. de Jong. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 27 (24786).

De heer **De Jong** (PvdA): Met deze motie probeer ik ook inhoud te geven aan de verzuchting van de minister in haar eigen nota, waarin zij zegt: ik zou er best een paar willen sluiten, maar ik acht het momenteel niet praktisch mogelijk. Welnu, laten we dan met elkaar een plan maken.

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Doet deze motie eigenlijk niet een beetje onrecht aan de teneur bij de kleine vliegveldjes om juist ook de zaken vluchten een behoorlijke bijdrage in de exploitatie te laten leveren? Dat haalt de heer De Jong er nu wel mee weg.

De heer **De Jong** (PvdA): Op zich heeft u daar een punt te pakken en misschien zal de minister, wanneer zij er goed over nadent, in een reactie op die motie dat nog wel schrijven. Voorlopig geldt echter dat zij ook in haar beantwoording in eerste termijn duidelijk maakte, dat een deel van het beleid moeilijk handhaafbaar is, omdat alles door elkaar loopt en recreatief en zakelijk zo slecht uit elkaar te houden is. Ik denk dat het wenselijk is om dat aangrijpingspunt te verscherpen. Ik denk ook dat zakelijke vluchten van verschillend karakter toch een heel andere karakteristiek hebben en een heel ander handavingsregime en een ander beleid vergen dan het pleziervliegen, waarbij mensen in hun eigen of een gehuurd vliegtuigje een paar rondjes gaan trekken. Vandaar dat ik in eerste instantie het met de inhoud van deze motie uitprobeer, maar ik ben ervoor om, als ik ervan zou worden overtuigd

dat het niet helemaal kan, dan dat eerste element te nuanceren. Cruciaal is dat, als we het aantal vliegveldjes willen reduceren omdat deze her en der soms te lastig zijn, we ons de mogelijkheid geven, via een plan, om dat ook te realiseren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik probeer het even goed te doorgronden, want ik heb ook naar de eerste termijn van de heer De Jong geluisterd. Het lijkt er inderdaad mee in lijn te zijn. Wil de heer De Jong een aantal zakelijke vluchten die op dit moment op de zogenaamde niet-regionale vliegvelden plaatsvinden, maar op die kleine vliegveldjes, onderbrengen of concentreren rond de regionale luchthavens, en daarmee voor zichzelf een argument hebben om de hoeveelheid infrastructuur rondom de kleine luchtvaart te beperken? Dat is toch eigenlijk wat de heer De Jong wil?

De heer **De Jong** (PvdA): Ik denk wel dat dit het gevolg is.

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden. Op veel vragen is duidelijkheid gekomen. Voor mij blijven er nog een paar vragen over. De minister zegt dat de zaak gedecentraliseerd wordt, maar wat gebeurt er als die decentralisatie niet lukt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er wordt slechts onderzocht of het kan.

De heer **Meijer** (CDA): Akkoord, maar indien blijkt dat er voor decentralisatie geen draagvlak is in de regio, bestaat dan de mogelijkheid om het gedifferentieerd te doen: de een wel en de ander niet? Of blijft de rijksoverheid zelf het heft in handen houden? Met betrekking tot de gedachtevorming en de verdere voortgang van het proces is het voor regio's wel belangrijk of er wel of geen onderscheid gemaakt kan worden, om te weten hoe zij verder met dit onderwerp moeten omgaan. Deze vraag heeft vooral betrekking op de opmerking in de nota dat de praktische haalbaarheid van infrastructurele maatregelen laag wordt ingeschat. Graag krijg ik hierop nog enig commentaar. Voorzitter! Ik krijg nog graag een antwoord op de vraag wat er gedaan is met de opvatting van de themagroepen. Volgens mij is de minister

het antwoord op die vraag nog schuldig.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb zojuist gezegd, dat dit is verwerkt in zowel Reli als in de KLI. Op een aantal punten gaan wij verder met hen in gesprek.

De heer **Meijer** (CDA): Dat antwoord was mij ontgaan, mijn excuses daarvoor.

Door de Nederlandse vereniging van luchthavens is gevraagd in hoeverre de mogelijkheid aanwezig is om meer gebruik te maken dan nu van militaire vliegvelden als men op termijn tot sanering wil komen van bepaalde kleine luchthavens. Op dit moment zijn er twee militaire vliegvelden met medegebruik voor burgerluchtvaart.

Tot slot vraag ik om commentaar op de nogal avise opmerkingen van de general aviation branche over de beide nota's en over het gebruikte materiaal. Zij plaatsen daar nogal grote vraagtekens bij.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar uitvoerige antwoord. Ik stel vast dat er met betrekking tot de kleine luchtvaart sprake is van een sterk gepolariseerde discussie: aan de ene kant het recht op vliegen en aan de andere kant het recht op rust. Wij willen vooral kiezen voor het spoor om in te zetten op minder overlast. Dat "spoor" bedoel ik natuurlijk figuurlijk.

Toen ik de eerste termijn goed op mij liet inwerken, kreeg ik bijna de indruk alsof ik in een wedstrijd was terechtgekomen tussen wie er in een kwartier de meeste verboden kan bedenken. Ik heb gehoord: het verbod op binnenlandse vluchten; het verbod op reclamevluchten; het verbod om op zondag te vliegen; het verbod op vliegen in het weekend; het verbod op recreatieve vluchten, hetgeen weer niet te onderscheiden is van zakenvluchten. Dat betekent dat er heel veel moties zullen komen en ik maak mij er zorgen over of wij straks aanvullende verboden krijgen voor andere activiteiten die decibellen veroorzaken of die CO₂ uitstoten. Als men voor deze insteek kiest, is het de vraag waar je uitkomt. De minister heeft ook een paar voorbeelden genoemd. Ik ben bang dat wij naar een situatie groeien waarin centraal bepaald wordt wie wel en wie niet en mag vliegen op

welk tijdstip. Ik vind dat een beetje eng. Wij zoeken het liever in overlastbeperking. Mijn fractie is dan ook voor een meer generieke aanpak, waarbij duidelijke milieuranvoorwaarden worden gesteld. Die komen tot uitdrukking in de zonering van de terreinen. Die zonering bepaalt de rechten en plichten ten opzichte van elkaar met een plafond. Binnen dat plafond kan de luchtvaart zich ontwikkelen die zich aan de gestelde regels moet houden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar het is toch denkbaar dat het een keer ophoudt, dat de weelde van het vliegen verdeeld moet worden en dat er een moment komt waarop er wordt gezegd: nu niet meer en wel daarom? Het is toch geen principieel verschil? U gaat tekeer tegen degenen die op een enkel terrein een verbod bepleiten, maar impliciet kan ook uit datgene wat u bepleit een verbod voortvloeien. Daarom zou het goed zijn als u uw toon met betrekking tot het verbod ietsje zou matigen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat laatste kan ik ook in uw richting zeggen, want wij zijn al een heel eind op weg om te zoneren. Dat zoneren stelt een plafond. Dat is een generieke maatregel; in die richting willen wij gaan. Het koppelen van die generieke beperking aan allerlei individuele verboden, zodat uiteindelijk niemand meer mag vliegen in dit land, is niet de weg die wij willen volgen. Wij zullen dergelijke moties dan ook niet steunen.

Als wij zoveel verboden willen koppelen aan de min-3-BKL-operatie, dan vraag ik mij af of wij nog voldoende stimulansen geven aan de sector om te investeren in geluidbeperkende maatregelen. Wij hebben zojuist gehoord wat de kosten daarvan zijn. Als je geen uitzicht biedt op rendement uit die investeringen, dan ben je ook niet echt goed bezig voor de toekomst. In dat opzicht steunen wij de lijn die de minister heeft uitgezet. Wij willen daarbij nogmaals benadrukken dat wij zeer hechten aan meerjarig stabiel beleid, aan veiligheid en aan voortzetting van het zoneringsbeleid.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U plaatst er nogal wat kanttekeningen bij, maar steunt u ook de

consequentie dat niet investeren in dit soort maatregelen betekent dat er als gevolg van een schaarste-probleem een verdelingsvraagstuk is en dat dus niet alles meer kan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wat bedoelt u met "dit soort maatregelen"?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik denk aan de maatregelen die genoemd zijn en die van een prijskaartje zijn voorzien.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben al een zonering afgesproken. Willen wij er optimaal gebruik van maken, willen wij mensen een reële kans geven om te investeren in milieuhinderbeperkende maatregelen, dan zullen wij een weg moeten bewandelen waarbij wij mensen rendement op hun investering kunnen geven. Dat kan niet door alles te verbieden.

Ik wil kort stilstaan bij de regionale luchthavens. Ik wil nog mijn zorg uitspreken dat er met name in de grensgebieden een infrastructuur tot stand dreigt te komen die gebaseerd is op ongelijkheid in concurrentievoorwaarden. Vooral dat laatste vind ik een zorgelijke ontwikkeling. Om die ontwikkeling zoveel mogelijk te beperken wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat zich binnen Europa een netwerk gaat ontwikkelen tussen regionale luchtvaartterreinen;

voorts overwegende, dat in grensgebieden onevenwichtigheden kunnen optreden met betrekking tot infrastructuurplanning en concurrentievoorwaarden;

nodigt de regering uit samen met de buurlanden beleid te ontwikkelen voor een betere (EU-)regionale afstemming,

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. 28 (24786).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Waar moet dit op uitkomen wat u betreft? Is dit een uitnodiging aan de minister om datgene te doen waar zij ons eigenlijk voor waarschuwt: als er een soort Europees beleid komt, zou dat wel eens wat soepeler kunnen zijn dan het huidige Nederlandse luchtvaartbeleid? Is dat de achterliggende gedachte die u de Kamer wilt voorhouden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vind dat een bedrijfssector die Europees moet concurreren ook zoveel mogelijk moet kunnen terugvallen op gelijke concurrentievoorwaarden. Aan dat laatste schort het. Dat leidt tot een ontwikkeling waarvan wij ons afvragen: kan dat niet een slagje beter door beter overleg en betere afstemming? Dat beoog ik met mijn motie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat uiteindelijk om de vraag welk effect je beoogt. Wij weten allemaal heel goed, welke problemen zich in het Limburgse voordoen. Aan de ene kant kun je zeggen dat niemand tegen overleg of vormen van afstemming is, maar aan de andere kant zegt u in uw eerste termijn dat wij de banen exporteren en de milieuproblemen importeren. Als dát de achtergrond van uw motie is, weet ik namelijk precies hoe ik moet stemmen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is inderdaad de achtergrond van mijn motie. Als wij de situatie laten voortbestaan waarin wij in Nederland alles verbieden wat vervolgens 2 m over de grens wel gebeurt, zijn wij bezig met een schijnoplossing voor een milieuvraagstuk.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In zijn uiterste consequentie houdt deze redenering het volgende in: alles wat de Walen in de Maas gooien, moeten wij er ook in kunnen gooien. Uiteindelijk is dat een heel slechte redenering!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel vast dat wij in Nederland heel stringente milieuregels hebben. Ik pleit er niet voor om die overboord te gooien. Het gaat mij erom dat als bij ons onder stringente milieuvorwaarden niets kan en 3 m over de grens onder veel minder stringente

milieuvorwaarden alles, wij niet goed bezig zijn voor het milieu. Dat wil ik met de motie aan de kaak stellen.

De heer **De Jong** (PvdA): Omdat het dictum van de motie wat vaag is geformuleerd, wil ik een zekere verheldering. U zegt dat u er totaal geen trek in heeft dat in de Euregio waar ook Zuid-Limburg in ligt, overcapaciteit wordt gecreëerd op het vlak van de regionale luchtvaart, omdat dat een misinvestering zou zijn. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In die Euregio ligt niet alleen Zuid-Limburg, maar ook Noord-Limburg. Als wij kijken naar de plannen die daar zijn om met nachtvluchten grootschalige dingen te doen, denk ik dat het goed is om ons te beraden op de vraag of wij met onze eigen besluiten niet wat vaardiger moeten optreden. Ik zeg dat ook in uw richting als het gaat om het vliegveld Beek: door heel lang talmen hebben wij deze situatie doen ontstaan, die in niemands voordeel is.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik zeg al jaren dat dat talmen heel erg is. Maar u geeft geen helder antwoord op mijn vraag. Er is een bepaalde benodigde capaciteit in de Euregio die u terecht verbreedt tot Noord-Limburg; misschien hoort ook de regio Eindhoven daarbij. Maar beoogt uw motie dat de minister in overleg treedt met relevante andere bestuurders, dus uit Duitsland, België en misschien ook op provinciaal niveau, opdat de capaciteit en het aantal luchthavens in de betreffende regio binnen de perken blijven van wat op luchtvaartgebied in die regio moet worden afgewikkeld?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De capaciteitsbehoefte bepaalt natuurlijk voor een heel belangrijk deel de markt. Mij gaat het erom dat in die markt met gelijke concurrentievoorwaarden gewerkt kan worden.

De heer **De Jong** (PvdA): Kan de motie worden geherformuleerd, en wel op zo'n wijze dat zij in overeenstemming is met wat u ermee beoogt? U zegt namelijk in feite iets anders, wat overigens respectabel is, namelijk: de concurrentievoorwaarden van Beek moeten identiek zijn aan die in het buitenland. Dat is iets anders dan wat u nu

formuleert in de motie, die allerlei kanten op kan gaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik nodig u uit, de motie goed te lezen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Voortbordurend op die motie: de motie sec lezend zou ik haar kunnen steunen, zeker omdat die euregionale afstemming van belang is. Ik zou haar zelf in kunnen dienen, maar met een volstrekt andere interpretatie dan mevrouw Verbugt eraan geeft. Om die reden zal ik de motie zeker niet steunen. Ik lees daarin namelijk dat de stringente milieuvorwaarden die wij formuleren, afwijken van de omliggende regio's. Ik ben niet van plan, de door ons gestelde voorwaarden nog eens aan te passen of aan te scherpen. Ik kan de motie dus absoluut niet steunen. D66 en GroenLinks zouden de motie misschien nog kunnen indienen met een eigen interpretatie. Voorzitter! Ik wil nog terugkomen op de maatregelen die de minister heeft voorgesteld. Mijn kritiek was dat in de twee nota's die nu voorliggen geen nieuw beleid is geformuleerd. Dat betekent niet dat er in het afgelopen jaar niets gebeurd is. De min-3-BKL-operatie was al voor het verschijnen van deze nota's bestaand beleid. Dat geldt ook voor de andere maatregelen die de minister heeft genoemd. Die staan los van deze nota's. Het stelde mij teleur dat er een aanzet wordt gegeven voor nieuw onderzoek en implementatie, maar dat dit pas z'n beslag zal krijgen in het SVV-3.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je kunt natuurlijk voortdurend nieuw beleid maken, maar de afspraak was dat wij ten behoeve van het volgende SVV en het volgende SBL hetzelfde zouden doen als bij TNLI, ook voor de regionale luchthavens en voor de kleine luchtvaart. Ik hoor u altijd zeggen dat open planprocessen, dus democratische processen van belang zijn. De maatschappij moet zoveel mogelijk bij deze processen betrokken zijn. Daar zijn wij nu mee bezig. Sterker nog, de Kamer wordt al bij deze processen betrokken op een moment waarop dat niet gebruikelijk is, namelijk in de beleidsvoorbereiding. Nu is het weer niet goed! Het is van tweeën één: of wij berichten u nergens meer over, leggen een kant

en klaar beleidsplan aan de Kamer voor, waartegen u alleen maar "ja" of "nee" hoeft te zeggen, of wij hanteren het Nederlandse model van een open planproces, waar iedereen bij betrokken wordt. Als wij voor dit laatste kiezen, kan de Kamer tijdens het proces meespreken en aan het eind van het proces meespreken. Het is nooit goed of het deugt niet, zou ik bijna zeggen. Zo klinkt het wel uit uw mond. Ik vind dat heel raar. U heeft erom gevraagd; u krijgt wat u heeft gevraagd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In mijn motie stel ik een paar criteria waaraan niet is voldaan in de voorliggende nota's.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zijn nog geen criteria.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben een integrale beleidsvisie gehad. Daar is inspraak op geweest. Daarna heeft u een beleidsnota gemaakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Jawel, u heeft een beleidsvisie gepresenteerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is een maatschappelijke discussie geweest, een gesprek over nut en noodzaak van de toekomst van de regionale en de kleine infrastructuur. Op basis daarvan is nu een beleidsvisie geformuleerd. Die gaat verder in de voorbereiding en straks krijgt u het beleid. Zo werkt dat toch gebruikelijk?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het iets anders ingevuld, zoals ik zojuist aangaf. In eerste instantie heb ik dat uitgebreid aangegeven. Ik zal dan ook een aantal moties indienen om het beleid enigszins in de richting te sturen die wij graag zien. Dat zal natuurlijk ook een uitwerking hebben op de komende beleidsnota's. Dan kom ik bij de verboden en niet-verboden. Mevrouw Verbugt heeft in mijn ogen een karikatuur neergezet. Voor de huidige zonering geldt een plafond dat, naar ik mag hopen, wordt gehandhaafd. Dat betekent ook dat je daar niet boven mag komen. Het beleid wordt ook in principe zo geformuleerd. Naar aanleiding van de opmerkingen van de minister over het bronbeleid

maak ik mij veel zorgen. Ik vind het heel veel geld als het f 30.000 kost om een propeller aan te passen. Ik heb in eerste termijn aangegeven – en dat haal ik ook uit de nota – dat wij een oude vloot hebben, dat het behoorlijk wat kost om die oude vloot aan te passen en dat er natuurlijk wel sprake moet zijn van een nieuwe vloot die minder geluidhinder veroorzaakt, etc. Ik maak mij zorgen over dat proces. De minister richt zich met name op het bronbeleid, als ik de nota goed begrijp. Dan maak ik mij zorgen over de vertaling daarvan. De minister heeft gezegd dat er fiscale maatregelen genomen zullen worden. Daarover kun je een discussie hebben, die de heer Rosenmöller probeerde te entameren. Een feit is echter dat de aanpak van de minister van het bronbeleid mij veel zorgen baart en ik denk dat op deze wijze de limiet van 0% ernstige geluidhinder in het jaar 2000 niet haalbaar is. Dan kom ik bij de beleidsverantwoordelijkheid. Ik hecht eraan dat de aanwijzing en de zonering een landelijke verantwoordelijkheid blijft. Daarmee kun je ook landelijk milieubeleid blijven invullen. Hoe de verantwoordelijkheid voor een bepaalde regio vorm moet krijgen, wordt nog uitgewerkt. Ik denk dat het een groot probleem wordt als de regio zelf alternatieve locaties moet zoeken. In dit verband is Rotterdam vandaag regelmatig genoemd. Er zal een landelijk spreidingsbeleid moeten komen, bijvoorbeeld als je een luchthaven wilt sluiten of een bepaald deel van de luchtvaart wilt verplaatsen. Dat zal op de een of andere manier gestuurd moeten worden en ik vermoed dat de regio zelf daartoe niet in staat is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zou het Rijk dan eigenlijk moeten bepalen wat er op Rotterdam mag vliegen? Tot nu toe bepaalt Rotterdam dat zelf en doet het vervolgens een verzoek om een aanwijzing. Moet dat voortaan door het Rijk worden geregeld?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Zoals de situatie nu is, wil Rotterdam 28.000 zakenvluchten, terwijl men de 80.000 vluchten kleine luchtvaart uit wil plaatsen. Dat is het beleid van Rotterdam. Dat kan dus niet. Rotterdam heeft geen alternatieve ruimte voor de kleine luchtvaart. Dus of de 28.000 zaken-

vluchten moeten ter discussie gesteld worden – maar Schiphol wil dat niet doen, wat ook een probleem is – of de 80.000 vluchten kleine luchtvaart moeten niet uit worden geplaatst. Uit dat dilemma komt Rotterdam dus niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En daar blijft Rotterdam dus verantwoordelijk voor, zoals men dat altijd geweest is. Als Rotterdam dat niet meer wil, moet men zelf een oplossing zoeken. U zegt dat ze voor het ene wel de verantwoordelijkheid mogen dragen, namelijk vragen om 28.000 vluchten, terwijl het Rijk voor het andere verantwoordelijk is. Zo gaat dat niet. Ik zal mij daar dus met hand en tand tegen verzetten. Of Rotterdam bepaalt alles of het Rijk bepaalt totaal het beleid op een regionale luchthaven. Dat kan niet zo verdeeld worden dat de lusten bij de een en de lasten bij de ander liggen. Zo werkt dat niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar hoe ziet u het dan in de toekomst? Ziet u dat het totaal bij de regio blijft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En nog meer, graag.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil graag vier moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat beperkingen moeten worden gesteld aan de geluidsoverlast door de kleine luchtvaart;

overwegende, dat circuitvliegen als uitermate hinderlijk wordt beschouwd;

verzoekt de regering het circuitvliegen in de buurt van woonbebouwing en boven gebieden die horen tot de ecologische hoofdstructuur te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (24786).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat voor het binnenlands vervoer de prioriteit wordt gelegd bij het railvervoer;

overwegende, dat de regio's waar regionale luchthavens liggen alle goed bereikbaar zijn per spoor;

van mening, dat er gestreefd moet worden naar een totale substitutie van binnenlands luchtvervoer door railvervoer;

verzoekt de regering het binnenlands vervoer per vliegtuig actief te ontmoedigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 30 (24786).

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wil graag een vraag ter verduidelijking stellen. Wat verstaat mevrouw Van 't Riet onder "actief ontmoedigen"? Verstaat zij daar meer onder dan wat wij tot nu toe doen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zeker.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dan wil ik graag weten wat ik moet doen. Ik vind het een prachtige motie, maar als deze tot niets leidt, helpt het ook niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik verzoek u beleid te maken om dat actief te gaan ontmoedigen. Ik wilde eerst een motie indienen om binnenlandse vluchten helemaal te verbieden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mag ik u vragen hoe u dat dan wilt verbieden? Ik vind het theoretisch interessante verhalen, maar welk instrumentarium wilt u daarvoor dan benutten? Ik vind een verbod op binnenlandse vluchten heel interessant, maar daarna mogen ze dus wel naar Frankfurt en Brussel vliegen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit is dezelfde discussie die mevrouw Verbugt ook steeds voert: dan gebeurt het over de grens. We hebben het nu over nationaal beleid. Ik vind dat het nationaal beleid goed vorm moet krijgen.

Minister Jorritsma-Lebbink: We hebben het over nationaal beleid. We kijken wat voor effecten het nationaal beleid zal hebben. U pleit niet voor een verbod, dus ik zal u niet vragen hoe u dat wilt realiseren. U pleit voor actief beleid om het te ontmoedigen. Ik heb gezegd wat wij doen. Wij stimuleren de KLM. Wij proberen zelfs een memorandum met de Nederlandse vliegmaatschappijen af te sluiten om te voorkomen dat er binnenlands vliegverkeer is. U zegt dat dat voor u niet voldoende is. U moet mij dan aangeven wat ik nog meer moet doen, want anders weet ik het niet. Ik ga dan zeggen: "Ik doe genoeg. Hartelijk dank voor deze motie als ondersteuning van het beleid." Daar hebt u ook niets aan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zoals het nu gebeurt, wordt er heel weinig gedaan. De KLM is al jaren bezig om de integratie tussen spoor- en luchtvervoer te stimuleren. Dat is tot nu toe niet gelukt. Zij zijn er al vijf jaar mee bezig. Dat schiet niet op. Ik vind dat u daar beleid op moet maken. De regering regeert en de Kamer controleert. Ik draag u hierbij op, dat actief te gaan doen. Anders moeten wij maar tot een verbod komen. Dan hebben wij inderdaad duidelijkheid dat er binnen 250 km geen binnenlandse vluchten meer mogelijk zijn. Dat is een duidelijk verhaal. Ik geef u een kans om een soort overgangssituatie te creëren.

De heer De Jong (PvdA): Voorzitter! Er wordt in de motie een sympathieke aanloop genomen, maar dan komt de uitspraak "actief ontmoedigen". Mijn eerste gedachte is dan: U wilt toch niet gaan subsidiëren of iets in die geest om te voorkomen dat er vliegtuigen vliegen? Ik krijg te weinig greep op de wijze waarop van regeringszijde vorm moet worden gegeven aan een actieve ontmoediging. We moeten natuurlijk geen rare boodschappen meegeven aan het kabinet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nu doet u hetzelfde als de minister. U wilt

ook gewoon dat de situatie blijft zoals zij is.

De heer De Jong (PvdA): Ik geef een voorbeeld. Ik wil helemaal niet dat de situatie blijft zoals die is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In overleg met de luchtvaartmaatschappijen zie ik geen brood meer. Dat doen wij al jaren en er komt niets uit.

De voorzitter: Ik heb de indruk dat wij elkaar op deze manier niet overtuigen. De motie is ingediend. De fracties moeten dan maar een oordeel geven via hun stemgedrag.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil nu graag mijn derde motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het NMP-3 aangeeft dat de hinder van enkele specifieke bronnen zoals het reclamevliegen blijft toenemen;

overwegende, dat reclamevliegen na circuitvliegen als het meest hinderlijk wordt genoemd;

verzoekt de regering het reclamevliegen te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 31 (24786).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Afhankelijk van het antwoord van de minister in tweede termijn kan ik mijn vierde motie, die ik nu wil indienen, weer intrekken. De motie gaat over de landingsgeldtarieven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het Duitse geluidsbeleid met betrekking tot de kleine luchtvaart succesvol is;

overwegende, dat de luchtvaartterreinen in Duitsland landingsgeldtarieven hanteren, waarbij stille vliegtuigen minder betalen;

verzoekt de regering in Nederland vooruitlopend op invoering van het Duitse systeem voor de kleine luchtvaart, landingsgeldtarieven te gaan heffen, waarbij stille vliegtuigen minder betalen dan vliegtuigen met een hoge geluidsbelasting,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 32 (24786).

Ik wil hier voor alle duidelijkheid wel even bij zeggen dat een motie indienen om haar vervolgens in te trekken, wat merkwaardig aandoet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan de motie niet later indienen. Als de minister niet naar genoegen antwoordt, kan ik de motie handhaven.

De **voorzitter**: Nee, u kent de procedures net zo goed als ik. Er is altijd de mogelijkheid om ook na notaoverleg een motie in te dienen. Ik laat dat volledig aan u over. Ik vind de aankondiging om een motie in te dienen en vervolgens weer in te trekken wat vreemd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik realiseer mij dat ik spreek in blesseurtijd. Ik zal een korte opmerking maken en vervolgens twee moties indienen. De minister heeft het in de verdediging van haar beleid heel sterk over de rechten van belanghebbenden en vervolgens daagt zij de Kamer uit door te zeggen dat de Kamer op andere terreinen daar voortdurend de vinger op heeft gelegd. Dat is waar. Buiten de microfoon om heb ik gezegd dat er behoorlijk wat wetgeving op mensen is afgekomen die rechtstreeks hun vermeende rechten aantast. In de sociale zekerheid hebben wij het over het brandende huis dat niet meer valt te verzekeren. Haaks op dat principe wordt er beleid gevoerd. Ik durf dan ook te zeggen dat als het om de rechten van deze belanghebbenden gaat, dat argument wel wat genuanceerd mag worden.

Bij het debat over Relus heeft mijn collega Mohammed Rabbae een motie ingediend over het verbod op nachtvluchten bij regionale luchthavens. Deze motie is aangehouden. Mij lijkt dit het moment om naar aanleiding van dit debat de motie in stemming te brengen. Mijn eerste motie gaat over Laarbruch.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in Duitsland vergaande plannen bestaan tot conversie van de vliegbasis Laarbruch tot een civiele luchthaven met alle gevolgen voor grensoverschrijdende geluidsoverlast en overige milieuproblemen in de regio;

overwegende, dat het EU-recht met zich brengt dat het geen strikt nationale Duitse aangelegenheid is;

verzoekt de regering alle bestaande mogelijkheden te benutten zich tegen deze ontwikkeling te verzetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 33 (24786).

De motie van het lid Rabbae, ingediend bij het debat over Relus, zal opnieuw aan de agenda worden toegevoegd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb de motie expres zo geformuleerd omdat het hierbij gaat om grensoverschrijdende problematiek. Ik heb het idee dat wij via de minder officiële weg al meer van de plannen weten dan de minister officieel weet. Dat is geen verwijt aan haar. Aangezien dit thema vandaag geagendeerd is, moeten wij in deze vergadering onze grenzen trekken, zonder precies de punten en komma's te weten van de plannen.

De **voorzitter**: Volgens mij zijn er vragen over de zojuist ingediende motie.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, ik heb

daar een vraag over. De heer Rosenmöller komt met een ferme motie, maar wij moeten vaststellen dat wij niet over dit onderwerp gaan. Wat beoogt hij dus met deze motie?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een terechte vraag en ik zal op dat punt graag een toelichting geven. Uiteindelijk is het immers inderdaad een Duitse aangelegenheid, maar ik heb de motie expres zo geformuleerd dat er binnen het EU-recht bij grensoverschrijdende problematieken wel degelijk een bepaalde betrokkenheid is van het land dat met die problematiek geconfronteerd wordt, in dit geval Nederland. Daarmee is de motie formeel juist; volgens mij heeft de minister dat zojuist non-verbaal bevestigd. De motie zegt dus niet dat de Nederlandse regering niet mag instemmen of iets dergelijks; die bevoegdheid heeft zij immers niet, maar op basis van datgene wat nu voorligt – mevrouw Verbugt en ik hebben er allebei blijk van gegeven dat wij kennis hebben genomen van datgene wat via de media tot ons is gekomen – is de kern van de motie dat de regering binnen alle bestaande mogelijkheden wordt verzocht om zich tegen de ontwikkeling van een naar alle waarschijnlijkheid toenemende grensoverschrijdende milieuproblematiek en geluidsoverlast te verzetten. Ik sluit niet uit dat nachtvluchten daarbij een rol spelen, maar daar is het laatste woord nog niet over gezegd. Daar zou ik eventueel nog op kunnen ingaan na het antwoord van de minister. Tot zover mijn nadere toelichting en mijn antwoord op de vraag van mevrouw Verbugt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb een aanvullende vraag. U concretiseert het op de MER, maar de minister heeft naar aanleiding van door mij gestelde vragen geantwoord dat hierover een gesprek zal plaatsvinden met Nordrhein-Westfalen en dat ook Bergen daarbij betrokken wordt. Dat staat dus al vast. Wat voegt uw motie dan eigenlijk toe aan al datgene wat de minister al heeft aangegeven? Ik zie weinig aanknopingspunten om te zeggen dat de Nederlandse overheid daardoor meer handvatten heeft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het voegt één heel wezenlijk ding toe. De minister heeft gesproken

over de mogelijkheid om overleg te voeren. De motie voegt de inzet bij dat overleg toe. De minister heeft het neutraal en procedureel geformuleerd. Dat kan ik vanuit haar standpunt begrijpen, omdat er bij haar nog geen concreet plan op het bureau ligt, zoals zij zelf heeft gezegd. De Kamer heeft echter de bevoegdheid om – op basis van datgene wat wij weten en op basis van de mogelijk bij u, maar in ieder geval bij ons en waarschijnlijk bij collega's levende zorg – te zeggen dat de minister het overleg met de inzet moet voeren om de grensoverschrijdende problematiek zoveel mogelijk te beperken. De motie geeft dus een inhoudelijke dimensie aan de bevoegdheid – overigens in beperkte zin – van de minister van Verkeer en Waterstaat in het overleg met haar Duitse collega in Nordrhein-Westfalen.

De heer **Meijer** (CDA): Als je zegt dat de minister zich er maximaal voor moet inspannen om zich te verzetten, kan dat heel snel afgelopen zijn en dan heb je verder geen enkele inspraak meer. Wij kunnen niet bepalen wat er in Duitsland met die luchthaven gebeurt, maar wij willen dat de schade aan de Nederlandse kant zo klein mogelijk is en dat de mensen aan deze kant van de grens zo weinig mogelijk en het liefst geen hinder ondervinden van de wijziging van de bestemming van de luchthaven. Als je de regering ertoe oproept om zich er maximaal voor in te zetten om de wijziging van de bestemming van de luchthaven tegen te gaan, ben je natuurlijk heel snel klaar, want dan kun je je er daarna niet meer voor inzetten om de schade te beperken. Ik vraag mij dus af of dit de meest gewenste weg is of dat je je er juist maximaal voor moet inzetten om wel mee te praten. Ik ben bang dat je heel snel buitenspel staat. Als je zegt dat je daar tegen iedere ontwikkeling bent, kun je niet meer het gesprek voeren om de schade zoveel mogelijk te beperken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik probeer even goed te begrijpen wat de heer Meijer zegt. Als de motie op meer sympathie kan rekenen als ik het dictum "verzoekt de regering, alle bestaande mogelijkheden te benutten om zich tegen die ontwikkeling te verzetten" wijzig in datgene wat ook mijn bedoeling is,

namelijk dat de regering wordt verzocht om in het overleg met de Duitse autoriteiten op datgene uit te komen wat wij allebei wensen – blijkbaar is de zorg van de CDA-fractie de onze – zou ik daar geen enkel probleem mee hebben. In de constatering en de aanloop naar het dictum is immers terecht sprake van de grensoverschrijdende geluids- en milieuproblemen; anders hebben wij er immers niets mee te maken en regardeert de kwestie puur en alleen de Duitse autoriteiten. Dat is op dit moment echter niet het geval. Daarom wordt voorzien in een bepaalde mate van betrokkenheid van degenen die geconfronteerd worden met dit soort problemen. Materieel ben ik het met de minister eens dat een verduidelijking in de formulering daarbij behulpzaam kan zijn. Ik wil haar dan ook op elk moment in positieve zin bedienen.

De **voorzitter**: Dat zal wel duidelijk worden. Dat was het?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja, dat was het wat dit betreft. Ik heb nog een heel korte motie. Naar aanleiding van de interrupties en mijn eerste termijn vormt die echter niet de allergrootste verrassing van de dag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering het beleid betreffende de kleine luchtvaart zodanig aan te scherpen dat per 1 januari 2000 geen recreatieve luchtvaart gedurende de weekeinden, de feestdagen en de avonduren plaatsvindt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 34 (24786).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Bedoelt de heer Rosenmöller hiermee dat recreatievluchten gewoon verboden moeten worden?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan had ik het wel geschreven! Als

mevrouw Verbugt het in deze zin wil amenderen, wil ik daar best een discussie over voeren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil duidelijkheid hebben. Als men niet mag recreëren in de avonduren, in de weekeinden of op feestdagen, maar alleen tijdens het werk, wat heeft zo'n motie dan voor zin? Zeg dan gewoon duidelijk wat je wil.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw Verbugt is lid van de partij die de grootste voorstander is van de flexibilisering op tal van terreinen, ook op de arbeidsmarkt. Die moet toch weten dat daarbij een bepaald resultaat is behaald? Dat betekent dat het ouderwetse, starre beeld van mevrouw Verbugt, dat iedereen alleen maar werkt van maandag tot en met vrijdag van acht tot vijf, een beeld is van voor en kort na de oorlog, maar niet meer het beeld op de drempel van de eeuwwisseling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is dus een motie ter ondersteuning van de 24-uurseconomie?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Iedereen mag er in lezen wat hij wil, als hij maar voor stemt.

De heer **Meijer** (CDA): Ik wil vertalen wat het betekent voor de dagelijkse praktijk als er op weekeinden en feestdagen en 's avonds niet meer gevlogen mag worden. Ik ben een enthousiast zweefvlieger.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Iedereen maakt wel eens een fout!

De heer **Meijer** (CDA): Laat de heer Rosenmöller op zijn beurt geen fout maken, dan kunnen wij voorlopig nog blijven doorvliegen! Wat bedoelt de heer Rosenmöller nu precies? Zweefvliegen behoort ook tot de kleine luchtvaart, of het vliegtuig nu met een lier of met een klein vliegtuigje wordt opgetrokken. Moet dat ook worden verboden in de weekeinden? Moeten ballonvluchten worden verboden omdat die ook lawaai maken? Ik wil nu weten wat GroenLinks wil.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Meijer zit er werkelijk waar bovenop! De oppositie in de richting van de oppositie is veel harder dan die in de richting van het kabinet. Dat is ook de rol van het CDA op dit

terrein in het afgelopen jaar. Dat vind ik op zichzelf geen punt. De heer Meijer krijgt klare wijn. Hij was overigens de enige die geen motie heeft ingediend. Dat is de meest krachtige ondersteuning van het kabinet!

De heer **Meijer** (CDA): Geef nu eens antwoord!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit aanloopje heb ik nodig.

De heer **Meijer** (CDA): Dat valt mij wel vaker op!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er staat niets meer dan er staat. Dat betekent wat mij betreft dat alles wat onder de kleine luchtvaart valt, alles dus wat onder de definitie valt en alles wat er met al dan niet beperkte gemotoriseerde activiteit een onderdeel van vormt, moet in de momenten die ik in de motie heb geformuleerd minder of geen ruimte geven. Dat is wat er staat.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor dat nu de heer Stellingwerf zijn motie indient. Hij heeft daarvoor twee minuten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik constateer slechts dat er nogal wat verschil van mening bestaat over de aanpak van de minister en die van onze fractie. Ik ga daarom direct over tot het indienen van enkele moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het reclamesleepvliegen boven de grote steden aan striktere regels is gebonden dan boven landelijk gebied;

overwegende, dat de overlast van het reclamesleepvliegen in het landelijke gebied relatief groter is;

verzoekt de regering met betrekking tot het reclamesleepvliegen het voor de grote steden geldende beleid uit te breiden tot het hele land,

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. 35 (24786).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik dien deze motie in omdat voor mij nog niet geheel duidelijk is wat de PvdA-fractie uiteindelijk bij de stemmingen gaat doen. Misschien moet ik hem intrekken.

De **voorzitter**: Dat is alweer een motie met daarbij het oogmerk om die eventueel in te trekken. Moties dienen ertoe om een uitspraak van de Kamer te krijgen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dit voorkomt in ieder geval een plenaire heropening.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering met betrekking tot de kleine luchtvaart denkt aan een systeem van verhandelbare geluidsrechten;

spreekt als haar mening uit dat bij introductie van een dergelijk systeem per transactie sprake dient te zijn van een substantiële afroaming van die rechten,

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. 36 (24786).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de sector van de kleine luchtvaart verantwoordelijk is voor een optimale reductie van de geluidshinder;
- de regering veronderstelt dat sprake is van "een beperkte financiële draagkracht van de sector" en op grond daarvan financiële stimulansen overweegt teneinde bronbeleid te bevorderen;

spreekt als haar mening uit dat het te voeren bronbeleid door de sector zelf dient te worden bekostigd,

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. 37 (24786).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Betekent deze motie dat u beoogt in de fiscale maatregelen te schrappen wat de bronmaatregelen betreft?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Zo mag u het interpreteren, maar ik ga daar zelf niet in schrappen. Ik nodig de regering uit om daartoe niet over te gaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U nodigt de regering uit om in die Vamil-regeling te schrappen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dit betekent dat, als er nieuwe geluidsgrenzen worden getrokken, men op eigen kosten aan de eisen moet voldoen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U wilt de mensen niet stimuleren om aan bronbeleid te gaan doen? U zegt dan per saldo dat, als men het niet kan betalen, bronbeleid dan ook maar niet moet plaatsvinden. Er wordt dan nog steeds lawaai geproduceerd. Alleen mag men wat minder vliegen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is de bekende aanpak van deze minister: het zwart-wit neerzetten. Natuurlijk moeten betrokkenen worden gestimuleerd, maar het moet op eigen kosten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de handhaving en controle van de huidige regelgeving met betrekking tot de kleine luchtvaart in handen zijn van zowel de Rijksluchtvaartdienst als de exploitanten van de luchtvaarterreinen;
- het zuiverder is wanneer handhaving en controle in handen zijn van een onafhankelijke instantie;

verzoekt de regering de mogelijkheden te onderzoeken om de handhaving en controle van de regelgeving rond de kleine luchtvaartterreinen onder te brengen bij de milieu-inspectie,

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. 38 (24786).

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! De heer De Jong diende een motie in om het aanwijzingsbesluit een tijdelijk karakter te geven. Een aanwijzing in ons land is vooral een ruimtelijk-orderingsbesluit. Het is namelijk een aanwijzing op het bestemmingsplan en dat betekent altijd een aangelegenheid van lange termijn. Een milieuv vergunning nu heeft vaak een tijdelijk karakter en dat geldt ook voor deze kwestie. Wij kunnen met behoud van de zonering wel milieueisen aanscherpen. De aanwijzing slaat op het ruimtelijke orderingsdeel waarna de milieu-maatregelen worden aangescherpt. In de luchtvaartwet is er geen verschil tussen Schiphol en Teuge. Er bestaat één aanwijzingssysteem. Het is dus de vraag of je bij Schiphol moet overgaan tot een tijdelijke aanwijzing.

Wel is het mogelijk om evaluatiemomenten in te bouwen. Volgens mij kom je daar beter mee uit. U moet zich realiseren dat bij Schiphol en de regionale vliegvelden vele investeringen, onder meer bedrijfsinvesteringen en isolatie-investeringen, plaatsvinden. In de praktijk betaalt de sector alle kosten van zo'n investering. Ik heb er moeite mee als zou blijken dat het beleid na bijvoorbeeld tien jaar zodanig gewijzigd is dat men moet vertrekken. Ik vrees, eerlijk gezegd, dat het ons dan ook niet van ons probleem afhelpt. Als je iets wilt veranderen, dan worden er via de rechter toch zaken afgedwongen. Dat is wat de heer De Jong wil tegen gaan. Ik vrees dat de oplossing niet in de tijdelijke aanwijzing zit. Ik ontraad daarom aanvaarding van de motie. Ik ben overigens best bereid, alle pro's en con's op een rijtje te zetten, maar zonder nu al de uitspraak te doen dat dit de

oplossing voor het probleem is. Voorzover ik het kan overzien, is het dat bepaald niet. De vraag is overigens of er voor het probleem waar Rotterdam mee te maken heeft, feitelijk een oplossing te vinden is. De enige oplossing is dat iemand de kosten betaalt. Eén ding is helder: ik vind dat dat niet de belastingbetaler kan zijn.

Ik kom bij de tweede motie van de heer De Jong. Het is vervelend dat ik het moet zeggen, maar ik geloof dat ik de motie niet kan uitvoeren. Ik zou niet weten hoe ik het moet doen. Wij waren bezig met nadenken over mogelijke verdere decentralisatie. Tot nu toe hebben regionale besturen een eigen inbreng in datgene wat zij op dat vliegveld willen. De heer De Jong moet er echter voor oppassen dat hij de zakelijke belangen onderschat van velden, zoals Teuge, Zeppe of Budel. Het is natuurlijk heel relatief, maar in het totaal van datgene wat daar gebeurt, zijn de zakelijke vluchten buitengewoon belangrijk. Met name de lesfunctie is heel belangrijk op die velden. Ik ga ervan uit dat het heel moeilijk is, het verschil tussen zakelijk en recreatief te identificeren. Er zijn namelijk twee mogelijkheden: men heeft er een belang bij om alles recreatief te noemen om op een plek te kunnen blijven of men heeft er een belang bij om alles zakelijk te noemen om verplaatst te worden. Volgens mij kun je iets wat nu nog recreatief genoemd wordt, morgen heel makkelijk zakelijk noemen en andersom. Als je niet oppast, gaat er een groot aantal bewegingen van de kleintjes naar de regionale vliegvelden. De vraag is of je dat wenst. De vraag is ook of wij dan bereid zijn, de zones daar aan te passen. Zo'n aanpassing zou immers het gevolg zijn. Op bepaalde regionale vliegvelden moet je dan waarschijnlijk de zones aanpassen. Ik ben het ermee eens dat wij in het vervolg van het proces moeten zoeken naar mogelijkheden om op de ene plek een vliegveldje te sluiten om op de andere plek, waar minder last van het geluid ondervonden wordt, iets meer te kunnen doen. Wij hebben die discussie destijds gevoerd in het kader van Budel en Zeppe. Daarbij zijn wij zeker nog niet tot een eindconclusie gekomen. Ik ben nog niet zo ver. Maar om te zeggen dat wij het zakelijke en het recreatieve verkeer uit elkaar moeten halen en dat wij het ene op het regionale

vliegveld moeten doen en het andere op het kleine vliegveld, zal ons niet in de goede richting helpen. Ik herhaal dat het al heel moeilijk is om het onderscheid tussen zakelijk en recreatief te maken. Ik kan aanvaarding van de motie wel ontraden, maar als de motie wordt aangenomen, is zij naar mijn mening onuitvoerbaar.

De heer De Jong heeft gesproken over reclamevliegen en eventuele precariorechten. Ik vond het wel interessant. Wij zijn al jarenlang in gevecht met Rusland om te proberen, van overvlieg rechten af te komen. Nu wil de heer De Jong iets nieuws introduceren voor de luchtvaart. Ik wijs erop dat wij ook niet kunnen tegenhouden dat buitenlandse reclamevliegers over ons land gaan vliegen. Al verbieden wij het opstijgen vanaf een Nederlands vliegveld, dan nog zullen wij waarschijnlijk niet kunnen tegenhouden dat men in het buitenland opstijgt en vervolgens over ons land vliegt. Ik ben het er wel mee eens dat wij moeten doen wat de heer De Jong ook zegt, namelijk dat wij de hoeveelheid lawaai omlaag moeten zien te krijgen, als reclamevliegen extra lawaai betekent. Dan gaat het om het bestrijden van het lawaai. Ik vind wel interessant wat er op Lelystad gaande is met behulp van EU-subsidie. Daar wordt bekeken of je vrijwel zonder lawaai toch reclame kunt vliegen. Ik ga daar verder niet over. Ik heb geen behoefte aan een verbod, maar wel aan het tot nul terugbrengen of verminderen van de overlast.

De heer Meijer vroeg of je ook gedifferentieerd kunt decentraliseren. Ik denk van niet. Ik denk dat het heel moeilijk zal zijn. Het is een beetje te vroeg om nu al te zeggen dat het niet lukt. Mijn doel is om het geregeld te krijgen. Dat is een visie, maar het is nog geen doelstelling. Voordat het zover is, zullen we ook de consultatie met de actoren uit het beleidsveld af moeten ronden. Als vervolgens blijkt dat het niet haalbaar is, is dat een gevolg van het ontstaan van een gezamenlijk inzicht bij alle betrokken partijen dat het beter is de huidige situatie of delen daarvan te handhaven. Ik denk dat dit er bijna nooit toe zal kunnen leiden dat je zegt: in de ene regio doe je het wel en in de andere regio doe je het niet. Dat lijkt mij vrijwel onmogelijk.

De heer Meijer heeft ook nog gevraagd hoe het zit met de militaire vliegvelden, qua civiel gebruik. Voorzover wij dit kunnen overzien, is er geen ruimte om daar iets mee te kunnen te doen.

Mevrouw Verbugt constateerde een aantal dingen. Ik ben het er wel mee eens dat je inderdaad een meerjarig beleid moet voeren. Wil je voor welke bedrijfstak dan ook dingen doen en wil je ook voor het milieu dingen doen, dan vraagt dat investeringen, waarvan je ook mag verwachten dat men die alleen doet, als men ook enige kans op terugverdien heeft. Ik kom daar dadelijk bij de motie van de heer Stellingwerf op terug.

Dan heeft mevrouw Verbugt een motie ingediend over regionale afstemming. Ik had al gezegd dat ik ook van mening ben dat we dit moeten gaan doen. De Duitsers willen inmiddels ook regionaal afstemmen; daar gaan we verder mee praten. Tot hoeveel succes dit kan leiden, weet ik niet, want we hebben het hier nadrukkelijk over iets anders dan de Europese Unie. We hebben het hier over gebieden in de grensstreek, waar je er met elkaar over zou moeten spreken. Het zou mooi zijn, als men in andere landen precies dezelfde normatiek zou hanteren als in ons land. Als dat het doel van het gesprek mag zijn, is dat prima. Ik ben wel wat sceptisch. We kunnen inventariseren, maar tot nu toe zie ik elke keer dat ieder toch zijn eigen belang het meeste nastreeft. Misschien heb ik nog wel het meeste vertrouwen in het gesprek met Duitsland over Laarbruch. Met een rood-groene regering zou het toch mogelijk moeten zijn om daar goede afspraken over te maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat u vertrouwen heeft in zo'n regering, zegt mij genoeg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt mij weer iets te snel geconcludeerd. Dan kom ik bij mevrouw Van 't Riet, die een hele stapel moties heeft ingediend. De eerste motie gaat over het circuitvliegen in de buurt van woonbebouwing en boven gebieden die behoren tot de ecologische hoofdstructuur. Zij kent mijn mening over een verbod. Naast stiltegebieden gaat zij nu verder naar de ecologische hoofdstructuur, waarbij het overigens om een aantal

gebieden gaat die niets met stilte te maken hebben. Ik dacht dat we met elkaar vonden dat hinder teruggebracht moest worden. Bovendien vinden circuitvluchten uitsluitend plaats bij het luchtvaartterrein. Over de vorm van die circuitvluchten wordt heel nauwkeurig nagedacht in overleg met de milieucommissie, de commissie 28. Ik zou toch zeggen: laat dat overleg daar ook plaatsvinden en verhef dat niet weer tot de nationale gemeenteraad, waarbij wij hier gaan bepalen hoe precies circuitvluchten, die toch gedaan moeten worden, moeten worden uitgevoerd. Laten we nu toch zorgen dat het op de plek gebeurt waar het ook het beste kan. Ik zou dan ook deze motie willen ontraden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De minister maakt er ook een karikatuur van, want we hebben de commissie 28 eveneens om ons te adviseren bij de aanwijzingen die wij geven voor de luchthavens. In die zin heeft deze commissie wel degelijk een rol om landelijk beleid te kunnen formuleren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De commissie 28 adviseert de exploitant en de overheden die verder moeten werken... Pardon, rond de aanwijzing is het niet de commissie 28, maar de commissie 21. Voorzitter! Over de motie op stuk nr. 30 kan ik niet anders zeggen dan dat het me een ondersteuning van al bestaand beleid lijkt en als er meer onder verstaan moet worden, wil ik graag eerst weten wat ermee bedoeld wordt. Wat dat betreft moet ik hem ontraden, omdat wij al lang bezig zijn met het actiever proberen te zorgen dat meer mensen de trein en andere vervoermiddelen nemen naar Schiphol in plaats van het vliegtuig. Ik zie ook dat het de goede kant op gaat, maar blijkbaar heeft mevrouw Van 't Riet daar geen vertrouwen in en dan helpt zo'n motie ook niet. Of zij wil een verbod op binnenlandse vluchten, en dan kan ik heel kort en krachtig zijn. Ik ben daar zeer tegen. Ik zal dat ook niet doen omdat ik vermoed dat ik er niet eens instrumenten voor heb om het te verbieden. Bovendien zou het een contrair effect hebben voor zowel de binnenlandse vluchten als de Nederlandse luchtvaart.

De heer **De Jong** (PvdA): Deze motie heeft het nadeel enigszins onhelder

te zijn in haar precieze uitwerking, maar ik vind dat de minister ook niet onhelder moet zijn. Zij zegt: of het is een ondersteuning van mijn beleid of de motie wil iets wat ik niet kan. De ondertekenaar heeft duidelijk gemaakt dat de motie niet bedoeld is als ondersteuning van het beleid. U verzet zich dus gewoon op grond van het feit dat u haar niet uit kunt voeren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb zojuist gezegd waar wij mee bezig zijn. Wij proberen BTW op tickets geregeld te krijgen; wij proberen de kerosineaccijns geregeld te krijgen; wij bereiden een memorandum voor met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen om hen hun werk te laten doen in het stimuleren van het vervoer per spoor naar de luchthavens. Het houdt voor mij wel een keer op, want ik vind dat al heel veel. Als dat niet voldoende is, is deze motie geen ondersteuning van het beleid en moet ik haar uit dien hoofde al ontraden. Bovendien weet ik niet wat ik er nog aan moet toevoegen, behalve als mevrouw Van 't Riet bedoelt dat binnenlandse vluchten gewoon moeten worden verboden. In dat geval kan ik die motie niet uitvoeren omdat mij daartoe het instrumentarium volstrekt ontbreekt. Bovendien ben ik niet bereid om dat instrumentarium in te zetten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat het laatste vooral het geval is, want je kunt ook formuleren dat er geen nachtvluchten mogen zijn en dat kan ook in beleid worden vertaald. Volgens mij kan dat net zo goed bij het voorschrijven dat er geen binnenlandse vluchten mogen zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik een heel simpel voorbeeld geven? Alle regionale luchthavens liggen vlak bij de grens. Er is niets eenvoudiger dan van Beek te vertrekken, even over België te vliegen en het land weer binnen te komen. Dan is het een internationale vlucht. Er is niets eenvoudiger dan van Eelde te vertrekken en even de grens met Duitsland over te gaan en dan is het een internationale vlucht. Hoezo binnenlandse vluchten verbieden? Bovendien vind ik het ook ongewenst vanwege de positie van Schiphol. Ik vind het heel raar om wel een vlucht toe te staan van

Eindhoven naar Brussel, van Eindhoven naar Frankfurt of van Eelde naar Hamburg en geen vluchten toe te staan van Groningen naar Amsterdam. Wat je moet doen, is proberen ervoor te zorgen dat klanten niet dat vliegtuig kiezen. Je moet dus alternatieven aanbieden. Daar gaat het mij om.

De **voorzitter**: Ik heb niet de indruk dat u elkaar overtuigt. Mede in verband met de tijd stel ik dan ook voor dat de minister haar betoog vervolgt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In haar motie op stuk nr. 31 stelt mevrouw Van 't Riet voor het reclamevliegen te verbieden. Dat gaat mij veel te ver. Ik ben van plan om hinder te voorkomen. Blijkbaar is dat niet interessant. Ik durf zelfs te beweren dat als reclamevliegen verboden wordt, de hinder nog wel eens groter zou kunnen worden. Die vliegtuigen zal men niet uit de lucht halen, want die worden voor andere doeleinden gebruikt. De vraag is of dat de grootste winst met zich mee zal brengen.

Mevrouw Van 't Riet heeft nog een motie ingediend over de landingsgeldtarieven. Dat gaat gebeuren, maar ik moet erbij zeggen dat wij dat niet doen. De luchtvaartterreinen stellen zelf hun landingsgeldtarieven vast. Er komt zelfs een Europese richtlijn en wij mogen ons er niet eens mee bemoeien. De Nederlandse vereniging voor luchtvaartterreinen heeft ons aangegeven dat zij een gedifferentieerd systeem zullen gaan hanteren. Het gaat niet over heffingen maar gewoon over tarieven die betaald moeten worden om de infrastructuur van de luchthaven te financieren. Dat gaat dus gebeuren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik lees in uw eigen nota dat hiervoor wel degelijk door de Duitse overheid normen zijn gesteld, ook in percentages geformuleerd. Waarom zegt u dan dat de luchtvaartterreinen het zelf moeten doen omdat u er geen beleid op kunt voeren? Ik weet niet meer op welke bladzijde, maar dat staat in uw nota.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De landingsgelden worden per vliegveld vastgesteld door de exploitant. Ik weet niet beter!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zoek het op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Rosenmöller heeft een motie over Laarbruch ingediend op stuk nr. 33. In al het overleg dat wij met Duitsland voeren, of wij nu vragen aan hun te stellen hebben of zij aan ons, proberen wij goed nabuurschap te betrachten. Dat is iets anders dan te zeggen, voordat je één gesprek hebt gevoerd: wat u ook doet, wij zijn ertegen. Ik denk dat het van het grootste belang is dat wij pogen de belangen van Nederlandse burgers goed te behartigen. Duitsland heeft alle medewerking toegezegd om ons te informeren. Daar ga ik dan ook van uit. Het tegendeel is nog lang niet gebleken. De kranten staan hier ook al twee maanden vol voordat er één officieel stuk bij mij op tafel ligt, ook als het over Nederlandse aangelegenheden gaat. Ik heb niet het gevoel dat de Duitse minister van transport, de heer Clement, heeft zitten jokken tegen mij toen wij die afspraak maakten. Ik heb zo'n motie dan ook niet nodig. Het gaat om geluidhinder. De vraag is of die toeneemt. De vraag is ook of wij verder kunnen komen, namelijk dat de hinder afneemt. Er is namelijk geluidhinder op dit moment. U moet zich goed realiseren dat er in dat gebied in Duitsland nogal wat sociaal-economische problemen zijn. Er is een hoge werkloosheid. Ik heb er geen problemen mee dat de Noordrijn-Westfaalse regering zoekt naar goede alternatieven. Het is wel een probleem als dat extra hinder bij ons zou veroorzaken. Om dat te voorkomen moeten wij daarover verder praten met de Duitse regering. Dat betekent echter niet dat ik tegen elke ontwikkeling zou moeten zijn. Daarover verschil ik ernstig van mening met de heer Rosenmöller. Ik vind dat wij moeten voorkomen dat er meer hinder wordt veroorzaakt. Sterker nog, wij moeten proberen zodanig met hen te overleggen dat het tot een vermindering van de geluidhinder komt. U moet ook niet vergeten dat de Nederlandse huizen die in de zone liggen geïsoleerd zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb nu het idee dat het meningsverschil wel erg wordt vergroot op punten waar dat niet echt nodig is. Als het zo is, dan moet

dat maar. Dat was overigens ook de reden waarom ik inderdaad een beetje reageerde zoals de minister misschien dacht dat ik moest reageren op de roodgroene coalitie. Het is natuurlijk een steuntje in de rug van de groene component in die coalitie, maar daar gaat het mij niet primair om. Het gaat mij om datgene wat de minister precies zegt over de toename van de overlast aan Nederlandse kant.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat schrijft u niet. U schrijft letterlijk dat ik tegen een conversie van militair naar civiel moet zijn: "constaterende, dat in Duitsland vergaande plannen bestaan tot conversie van de vliegbasis Laarbruch tot een civiele luchthaven met alle gevolgen voor grensoverschrijdende geluidsoverlast".

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nogmaals, als het onduidelijk is geformuleerd, dan ben ik in voor een wijziging van de formulering. Dat is het punt niet. Het gaat mij niet om de conversie als zodanig, want dat is geen bevoegdheid van ons. Het gaat erom wat erachter staat. Daarom dacht ik dat het goed gelezen kon worden en dat het er goed stond, maar daarover moet je de messen niet slijpen. Er staat: "met alle gevolgen voor grensoverschrijdende geluidsoverlast en overige milieu-problemen in de regio", die veelal op het geluid worden toegespitst. Het gaat mij om het verzet van de Nederlandse regering tegen de veronderstelde toename van die grensoverschrijdende problematiek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als er geen toename is, als er misschien zelfs sprake is van een lichte verbetering, ook bij conversie, vindt u dan dat ik mij er niet tegen hoeft te verzetten? Dat denk ik namelijk niet. Ik dacht dat uw opvatting was dat het gewoon moest ophouden: geen militair vliegveld meer, dan ook geen civiel vliegveld. Of is dat niet zo? Heeft u uw motie bewust zo ingediend dat die wellicht daardoor wat meer steun krijgt?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Neen, geen spelletjes wat dat betreft. U heeft zelf op een aantal terreinen de bevoegdheidsverdeling tussen overheden in Nederland, tussen de landelijke en de regionale overheid, als argument gehanteerd. Dat geldt

hier ook. Ik heb wel een opvatting over wat er in een ander land plaatsvindt – dat zult u ook hebben – maar het is niet de bedoeling van deze motie om sturing aan te brengen in datgene wat primair een aangelegenheid is van de Duitse autoriteiten: de conversie van een militair vliegveld in civiele richting. Deze motie is gericht op de grensoverschrijdende problematiek die in Nederland zal toenemen. De zorg is minder groot op het moment dat daar sprake is van een afname van die problematiek. Laten wij eerlijk zijn: alles wat zich op dit moment aan signalen aandient, verontrust ons, wat de reden is dat wij deze motie hebben ingediend. Wij leven niet helemaal los van de werkelijkheid. Omdat dit punt in de marge van dit overleg een rol speelt – wij hebben het hier immers over dit soort vraagstukken – vond ik het relevant om de motie, maar dan toegespitst op deze toelichting, het kabinet voor te houden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het is mijn streven niet om de geluidhinder in die regio te vergroten. Mijn streven zou zijn om, als men in Laarbruch iets wil, dit wellicht tot de mogelijkheden behoort, zij het wel graag onder vermindering van de hoeveelheid geluid. In die zin heb ik de motie niet nodig, want dat hoort mijn inzet te zijn. Ik ben er namelijk voor om Nederlandse burgers te beschermen. Maar ik ben er niet voor om bij voorbaat te zeggen dat u haar niet mag omzetten. Verder mogen wij niet bij voorbaat “nee” zeggen. Wij moeten bekijken hoe wij ervoor kunnen zorgen dat, als men daar iets wil, dit met zo weinig mogelijk gevolgen voor Nederlandse burgers is. Er mag zeker geen verslechtering van de huidige situatie optreden. Maar tot nu toe is mij van alle kanten verzekerd dat dit geenszins de bedoeling is.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Over de bedoeling van deze motie kan geen misverstand zijn. Waar gesproken wordt over het keren van die ontwikkeling, gaat het niet over een conversie, maar over de berichtgeving omtrent de mogelijke toename van de milieuproblematiek in de meest brede zin van het woord. Ik zal mij erop beraden of de motie nadere precisering behoeft.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik kom toe aan de motie op stuk nr. 34. Als je uitspreekt wat in die motie staat, moet je eerlijk zijn en uitspreken dat je tegen de kleine luchtvaart bent. Als deze motie wordt uitgevoerd, is dat de doodsteek voor de recreatieve luchtvaart. Er is overigens ook nog een handhavingsprobleem: als de motie wordt uitgevoerd, ben ik ervan overtuigd dat plotseling allerlei dingen die nu nog recreatief zijn, in het weekeinde plotseling zakelijk zijn. Ik moet dan ook zweefvliegen en dat soort dingen verbieden. Het goede beleid is – ik ben daarvan overtuigd – ervoor zorgen dat je wat aan de hinder doet. Dit komt neer op sluiting van vrijwel alle kleine vliegvelden. Het zal duidelijk zijn dat ik de Kamer aanvaarding van deze motie ontraad.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Een meningsverschil mag. De consequenties van de inhoud van een motie mag je de Kamer voorleggen. Maar het gaat wat ver om te zeggen dat ik dan eerlijk moet zijn; dat probeer ik in elk debat. De impliciete beschuldiging...

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik beschuldig u niet, maar ik constateer een feit. Zet dat er dan maar in.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Eerlijk gezegd maak ik dat zelf wel uit!

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar het is wel een feitelijkheid!

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Uw subjectieve oordeel over eerlijk en oneerlijk vind ik een beetje op het randje.

Minister Jorritsma-Lebbink: **Voorzitter!** Met de motie op stuk nr. 35 heb ik niet zo verschrikkelijk veel problemen. Ik heb begrepen dat de motie slechts een tijdselement in zich heeft. Overigens valt reclamesleepvliegen onder het algemene beleid: deze vliegtuigen zijn onderwerpen aan de min 3 BKL en aan alle toekomstige maatregelen. Daarbovenop zijn er alleen nog de regels die voor de grote steden gelden: 's morgens een uurtje later starten. Ik kom toe aan de motie op stuk nr. 36 van de heer Stellingwerf. De heer Van der Bunt heeft voorstellen gedaan die in de richting gaan van verhandelbare emissierechten. Ook de heer In 't Veld doet wat in die

richting. Ik ben het ermee eens dat het nogal wat voeten in de aarde heeft, en niet zonder meer is uit te voeren; het is vaak heel erg gecompliceerd. Ik ben nog niet zover dat ik het niet eens meer wil onderzoeken. Wie niet wil weten, blijft dom! Hoewel ik niet erg enthousiast ben over het systeem, moet nader onderzocht worden of het een probleem kan oplossen.

De heer Stellingwerf (RPF): Bent u ook bereid daarbij te onderzoeken of er sprake kan zijn van een eventuele afroming van de rechten?

Minister Jorritsma-Lebbink: Het lijkt mij prima om ook te onderzoeken wat daar de effecten van kunnen zijn. Onderzocht moet dan worden of die combinatie gemaakt kan worden en of dat eenmalig of vaker moet gebeuren. Verhandelbare rechten kunnen namelijk verschillende keren verkocht worden. Het is dus de vraag hoe vaak er dan substantieel moet worden afgeroomd.

De heer Stellingwerf (RPF): Na deze toezegging van de minister lijkt het mij juist om deze motie in te trekken.

De voorzitter: Aangezien de motie-Stellingwerf (24786, nr. 36) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister Jorritsma-Lebbink: **Voorzitter!** Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 37 van de heer Stellingwerf. Ik begrijp dat hij vindt dat zelfs een fiscale maatregel niet genomen mag worden. Dat vind ik werkelijk onbegrijpelijk. Wij hebben hier te maken met een sector die niet kapitaalkrchtig is. Er wordt wel voortdurend gesuggereerd dat uitsluitend zeer rijke mensen van deze bedrijfstak gebruikmaken, maar dat is natuurlijk niet zo. Wij proberen nu juist om milieuwinst binnen te halen. Dan vind ik een fiscale ondersteuning een keurige maatregel. De sector krijgt geen subsidie. Als men wil investeren in milieumaatregelen, dan kunnen zij daarvoor ondersteuning krijgen. Dat gaat in de fiscale sfeer. Ik zou niet weten waarom dat aan deze sector onthouden zou moeten worden. Overigens kan het niet ondersteunen van deze sector ertoe leiden dat er geen milieumaatregelen worden genomen. Men zal dan in 2000 veel

minder vaak mogen vliegen, maar per vliegtuig wordt wel meer geluidsoverlast veroorzaakt. Dan mag men minder vaak aan- en afvliegen op een vliegveldje, maar men mag vervolgens wel meer geluid veroorzaken. Dat vind ik dom beleid. Wij moeten juist stimuleren dat men ook geluidsarme vliegtuigen inzet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Als dat de consequentie is, zal ik mij nader beraden op deze motie. Daarover zal ik volgende week dinsdag uitsluitel geven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De laatste motie op stuk nr. 38 betreft het onderbrengen van de handhaving en controle van de regelgeving rond de kleinluchtvaartterreinen bij de milieu-inspectie. Het is op zichzelf niet zo verschrikkelijk interessant wie er handhaaft, als er maar gehandhaafd wordt en als er maar gehandhaafd kan worden. Die verantwoordelijkheid moet wat mij betreft zo dicht mogelijk bij de sector liggen. In mijn voorstel ligt de verantwoordelijkheid bij de exploitant. In de Luchtvaartwet geldt overigens hetzelfde regime voor alle velden. In het verlengde van het rapport van In 't Veld wordt de handhaving in brede zin en de handhavingsorganisatie bezien. Stel dat besloten wordt tot decentralisatie dan wordt handhaving uiteraard in handen van de regio gelegd. Van de Bunt heeft overigens een aantal voorstellen gedaan voor een systeem waarbij vliegers, exploitanten en omwonenden gezamenlijk op de handhaving toezien. In het dictum van de motie staat dat handhaving moet komen van een onafhankelijke instantie. Dat is nu precies contrair aan hetgeen In 't Veld en Van de Bunt zeggen. Zij vinden dat partijen die een rol in het proces spelen, zowel mensen die belang hebben bij stilte als mensen die belang hebben bij vliegen, juist bij de handhaving betrokken moeten worden. Dus ik vind het idee van de heer Stellingwerf heel interessant, maar wij zijn nu juist aan het onderzoeken hoe de handhaving beter geregeld kan worden. In ieder geval moet duidelijk zijn dat ik voor handhaving ben. Wij maken geen regels om vervolgens te constateren dat zij niet gehandhaafd worden of gehandhaafd kunnen worden. Wij moeten dus zoeken naar betere handhavingsmethodes en wij

moeten dat ook op een goede manier organiseren. Tegen deze achtergrond vind ik dit geen goede motie. Voorgesteld wordt namelijk om de handhaving en controle te verplaatsen van de ene plek waar het nu misschien niet ideaal is naar een andere plek waar het ook niet ideaal is. Wij zoeken juist naar een verbetering van methodes en een verbetering van betrokkenheid.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik wil nog een opmerking maken over mijn motie op stuk nr. 27. De minister heeft gezegd dat daar onuitvoerbare elementen in zitten. Ik wil mij erop beraden om die onuitvoerbare elementen eruit te halen en tot een gewijzigde tekst te komen. Anders zadel ik de minister op met iets wat niet de bedoeling is. Een dergelijke gewijzigde motie zal in de loop van deze week komen.

De **voorzitter**: Daar nemen wij kennis van.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil de motie op stuk nr. 32 wijzigen en de minister wijzen op blz. 32 van haar nota.

De **voorzitter**: Wij hebben het dan zowel over de motie op stuk nr. 32 als over blz. 32, naar ik begriip.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Toevallig is dat zo. Ik wil mijn motie graag wijzigen. Ik kan de motie later gewijzigd indienen, maar ik kan dat ook nu doen.

De **voorzitter**: Als het geen ingewikkelde wijziging is, heb ik er geen bezwaar tegen dat dat na deze vergadering gebeurt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er komt een toevoeging bij. Het is een tweede verzoek, waar de minister vast moeite mee heeft.

De **voorzitter**: Er zal op een nader tijdstip gestemd worden over de ingediende moties. Ik dank de minister hartelijk voor haar antwoorden.

Sluiting 15.40 uur.