

Voorzitter

Vóór hebben gestemd de leden: Van de Rakt, Koltzoff, Fischer, Trip, Broeks, Van Waterschoot, Vonk-van Kalker, Van Veldhuizen, Post, Zoon, Simons, Kloos, Kweksilber, IJmker, Nagel, Kremer, Steigenga-Kouwe, Van Kleef, d'Ancona, Tummers, Maaskant, Vermeer, Versloot, Van der Meer, Uijen en Lamberts.

Aan de orde is de behandeling van de volgende ontwerpen van (rijks)wet:

Regelen inzake het vaststellen van overlijden in bepaalde gevallen en toevoeging in verband daarmee van de artikelen 426-430 aan Boek 1 van het Burgerlijk Wetboek (14 882);

Goedkeuring van het op 4 mei 1971 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg (Trb. 1971, 118) (12 476, R 917);

Goedkeuring van de op 14 september 1966 te Athene tot stand gekomen Overeenkomst inzake het vaststellen van overlijden in bepaalde gevallen (Trb. 1968, 102) (14 883, R 1082);

Wijziging van hoofdstuk VII (Departement van Binnenlandse Zaken van de rijksbegroting voor het dienstjaar 1976 (14 950);

Wijziging van hoofdstuk XVII (Departement van Volksgezondheid en Milieuhygiëne) van de rijksbegroting voor het dienstjaar 1976 (14 891);

Naturalisatie van Abraham, Baruch en 21 anderen (14 961);

Naturalisatie van Almeida Lopes, Dario en 29 anderen (14 966);

Naturalisatie van Belchior, Manuel Domingos en 26 anderen (14 971);

Naturalisatie van de Beer, Elsje Judith en 21 anderen (15 001);

Naturalisatie van Berhutu, Leonardus Everhardus en 21 anderen (15 002);

Naturalisatie van Auerbach, Karl Louis en 23 anderen (15 003);

Naturalisatie van Bandi, Nicola en 22 anderen (15 006);

Naturalisatie van Blacha, Bronislaus Joannes en 27 anderen (15 009);

Naturalisatie van Beck, Wolfgang Alfred en 27 anderen (15 028);

Naturalisatie van Balguid, Driss en 24 anderen (15 029);

Wijziging van de grens tussen de gemeenten Capelle aan den IJssel, Rotterdam en Zevenhuizen (14 880);

Wijziging in het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van enige bepalingen betreffende de adoptie en tot verbetering van de rechtspositie van pleegouders (13 548).

ring van de rechtspositie van pleegouders (13 548).

Deze ontwerpen van (rijks)wet worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van het wetsontwerp **Wijziging van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47) met betrekking tot de aanwijzing van luchtvaartterreinen (13 130).**

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Van de Rakt** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Wijziging van de Luchtvaartwet (wetsontwerp 13 130) met betrekking tot aanwijzing van luchtvaartterreinen is gezien de bijbehorende stukken voor de Tweede Kamer een onderwerp geweest dat aanleiding heeft gegeven tot een onzes inziens zeer gedegen en consciëntieuze behandeling. Ook de benadering van het onderwerp in deze Kamer wijst daarop, als men het voorlopige verslag, de memorie van antwoord, het nader voorlopig verslag en de nadere memorie van antwoord erop naslaat.

De vragen en antwoorden over het onderwerp zelf waren namelijk van dien aard, dat verwacht mag worden dat men ook in dit Huis zich zeer wel zal kunnen vinden in het hier voor ons liggende wetsontwerp, waarover wij nog slechts wat artikel 28 betreft, handelende over een in te stellen commissie ten behoeve van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rondom luchtvaartterreinen, aan de bewindsman zouden willen vragen ruime mogelijkheden in te bouwen voor inspraak burgerij, belangengroepen van burgers/omwonenden, milieugroepen, etc.

Het merkwaardige evenwel, mijnheer de Voorzitter, van de behandeling in deze Kamer van het onderwerp tot heden, is gelegen in het feit dat de hele discussie zich heeft toegespitst tot wat wij zouden willen noemen 'de affaire-Welschap'. Zoals bekend, is het onderhavige wetsontwerp na de val van het kabinet-Den Uyl in deze Kamer als controverseleel aangemerkt met als gevolg opschorting van behandeling na de formatie van het nieuwe, huidige, kabinet. Een en ander heeft uiteindelijk geleid tot de zogenaamde aanwijzing van Welschap, vooruitlopende op de behandeling van het nu aan de orde zijnde wetsontwerp. Dit nu, mijnheer de Voorzitter, is bij velen in het verkeerde keelgat geschoten, gezien

onder andere de notulen van de openbare commissievergadering van de Bijzondere Commissie voor het vliegveld Welschap van 22 februari 1978 en diverse andere perspublicaties.

Enkele citaten hieruit:

De heer Zeevalking zei aan de overzijde onder andere het volgende: 'De bewindslieden staan een snelle afhandeling door de Eerste Kamer van wetsontwerp 13 130 – de nieuwe Luchtvaartwet – voor. Ik ben de bewindslieden dankbaar voor hun antwoord op vraag nr. 82. Ik heb echter de indruk, dat de Eerste Kamer met die behandeling wil wachten totdat beslissingen over Welschap zijn gevallen, en wel in die zin dat aanwijzing tot burgerluchtvaartterrein plaatsvindt volgens de bepalingen van de oude wet. Ik wil dan ook mijn betoog afronden met twee vragen: de eerste is gericht aan de bewindslieden en de tweede aan de commissieleden.

Mijn vraag aan de bewindslieden luidt of zij de houding van de Eerste Kamer niet beschouwen als een voorbeeld van onzorgvuldig bestuur jegens de bevolking van de agglomeratie Eindhoven.

Mijn vraag aan de leden van de commissie is of zij ook niet met mij van mening zijn, dat onzerzijds deze verdragstactiek, aan de overzijde van het Binnenhof gepleegd, dient te worden beantwoord met de eis dat geen beslissing door de Regering met betrekking tot Welschap dient te worden genomen – eventuele renovatie van de huidige baan uitgezonderd – en met name niet wat de baanverdraaiing betreft, dan na het van kracht worden als wet van wetsontwerp 13 130, derhalve met inachtneming van de bepalingen in dat wetsontwerp neergelegd en door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aanvaard.

Het antwoord van de bewindslieden wacht ik met belangstelling af. Als dat antwoord mij niet geheel kan bevredigen, overweeg ik met betrekking tot dit punt een motie in te dienen.'

Het antwoord van de Staatssecretaris mevrouw Smit-Kroes luidde hierop als volgt: 'Ik acht mij niet geroepen in te gaan op de kwalificaties die de heer Zeevalking gebruikte voor de bestuurskwaliteiten van het college aan de andere kant van het Binnenhof. Wie ben ik, dat ik over een dergelijk eerbiedwaardig college een oordeel kan vellen?'

In tweede instantie werd hierop door de heer Zeevalking geantwoord met het volgende: 'In ieder geval blijft het probleem, dat omtrent wetsontwerp 13 130 door de Eerste Kamer

Lance-raket
Overlijden
Verkeersongevallen
Binnenlandse Zaken
Volksgezondheid en

Milieuhygiëne
Naturalisaties
Gemeentegrenzen
Adoptie
Luchtvaart

Van de Rakt

nog steeds geen beslissing is genomen. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken – dat is in de Eerste Kamer zo zelfs ook duidelijk gezegd – dat die wet daar wordt aangehouden om aanwijzing van Welschap geen verdere moeilijkheden in de weg te leggen. Dat vind ik toch wel kwalijk. Ik vind het ook een beetje onheus tegenover de Tweede Kamer der Staten-Generaal, die destijds deze wijziging van de Luchtvaartwet met algemene stemmen heeft aanvaard. Men is er van regeringszijde niet op ingegaan, althans niet erg duidelijk. Ik kan dan ook niet anders dan mijn betoog afronden met het indienen van een motie hieromtrent. Afhankelijk van de reactie van de Regering kan ik later altijd nog beslissen, of ik die motie zal handhaven.'

De voorzitter zegt dan: 'Door de heer Zeevalking wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,
gehoord de beraadslaging over de aanwijzing van het luchtvaartterrein Welschap Eindhoven verband houdend met het voorstel tot aanleg van een gedraaide baan;

constaterend, dat de Eerste Kamer der Staten-Generaal tot op heden de behandeling van wetsontwerp 13 130 wijziging van de Luchtvaartwet met betrekking tot de aanwijzing van luchtvaartterreinen niet heeft afgerond;

van oordeel, dat het als onzorgvuldig bestuur dient te worden aangemerkt, indien enig besluit tot aanleg, uitbreiding of wijziging van een bestaande situatie van enig vliegveld zou worden genomen zonder dat daarbij de bepalingen neergelegd in wetsontwerp 13 130 als uitgangspunten worden genomen;

verzoekt de Regering geen enkele uitbreiding of wijziging van de bestaande situatie op Welschap ter hand te nemen voordat de procedure met betrekking tot het aanwijzen van luchtvaartterreinen voorgeschreven in wetsontwerp 13 130 hun loop hebben gehad.

en gaat over tot de orde van de dag.'

De heer **Letschert** (CDA): Wat is er met die motie gebeurd?

De heer **Van de Rakt** (PvdA): Die motie is verworpen.

De heer **Letschert** (CDA): Dan getuigt het van respect voor de Kamer aan de overkant en voor deze dat u niet doet alsof het aan de overkant een besluit van de Kamer is geweest.

De heer **Van de Rakt** (PvdA): Neemt u mij niet kwalijk. Als u dat uit mijn betoog opmaakt, heeft u het bij het verkeerde eind.

De heer **Letschert** (CDA): Dank u wel voor deze mededeling.

De heer **Van de Rakt** (PvdA): Een aanhaling uit het Eindhovens Dagblad van 16 februari 1978 luidt als volgt:

'De opzet om Welschap óók als militaire basis te handhaven, waarschijnlijk zelfs operationeel, vormt het klapstuk van het regeringsbesluit. Een zekerheid heeft men immers t.a.v. Welschap altijd gekoesterd, nl. dat uiterlijk per 1 januari 1981 de luchtmacht zou verdwijnen, hoogstens het veld als reserve-basis ('slapend') zou aanhouden. Nu blijkt echter, dat 'Welschap zich niet alleen als burgerluchthaven zal mogen ontwikkelen ('groter groeiën' dus), maar dat het ook bij voorkeur een operationele militaire basis zal blijven'. Met andere woorden: in plaats van één vliegveld kwijt te raken, krijgt de regio er twee!

Verplaatsing van de Gilzer-en Welschap-squadrons naar een (operationeel veel beter gelegen) basis in Duitsland zou het einde hebben betekend van de Eindhovense burgerluchtvaartdroom, omdat immers zonder de militairen ook dat project te duur en te onrendabel zou zijn geworden. Met een oplossing binnen handbereik lijkt daarom de Welschapsstrijd niettemin gestreden. Was eigenlijk al gestreden toen Regering en Kamer met kronkelredeneringen toelieten, dat de afhandeling van de nieuwe Luchtvaartwet (zoneringswet) werd opgehouden, vermoedelijk een vorm van politieke 'corruptie', waarbij vooralsnog de koopsompolisaffaire verbleekt. En wie desondanks het vraagteken in de titel boven deze kanttekening wil laten staan, kan zich slechts beroepen op de geschiedenis van het Welschapsdrama. Daarin werden namelijk meer slotactes opgevoerd, die het uiteindelijk niet bleken te zijn.'

Als laatste citeer ik een stukje uit Trouw van 15 februari 1978: 'Over het in acht nemen van de geluidshindergrens maakten alle kamerfracties zich zorgen. Regels over geluidshinder en 'zoning' (onder meer het isoleren van huizen rond een vliegveld) staan in een wetsontwerp ter wijziging van de Luchtvaartwet, dat ruim een jaar geleden door de Tweede Kamer is aangenomen. Maar de Eerste Kamer heeft het in een la laten liggen. De meerderheid van CDA en VVD daar wil liever dat er eerst over Welschap wordt beslist voordat de nieuwe regels uit de Luchtvaartwet van kracht worden. Dan zouden in Eindhoven namelijk de voorbereidingen voor de nieuwe baan weer van voren af moeten beginnen.

D'66-Kamerlid Zeevalking was over deze handelwijze kwaad. Hij diende

een motie in, waarin hij het 'onzorgvuldig bestuur' noemt, als eerst over Welschap wordt beslist en als daarna pas de Eerste Kamer de Luchtvaartwet behandelt. Hij vroeg de Regering dan ook te wachten op die behandeling in de Eerste Kamer. Staatssecretaris Van Eekelen reageerde hierop met de mededeling dat Defensie de baan onmiddellijk gaat renoveren, als deze motie wordt aangenomen. Het zou hem dan te lang gaan duren.'

Ik stel er prijs op, mijnheer de Voorzitter, mede gezien bovengenoemde citaten, namens mijn fractie te verklaren dat zonder de in dit Huis gebruikelijke procedure met betrekking tot het op dat tijdstip controversioneel verklaren van wetsontwerpen tijdens kabinetscrisissen te willen aanvallen, wij bij herhaling hebben doen blijken dat wat ons betreft het onderhavige wetsontwerp in een veel eerder stadium had mogen worden behandeld. De beweegredenen tot het controversieel verklaren van dit wetsontwerp is ons evenwel tot heden volstrekt onduidelijk gebleven. Het zou ons inziens een goede zaak zijn, ook voor de duidelijkheid ten opzichte van onder andere de agglomeratie Eindhoven, dat CDA en VVD nu van de gelegenheid gebruik zouden maken hun motieven tot het zo geheten controversieel verklaren van dit wetsontwerp openbaar zouden maken. Mijns inziens kan men niet een wetsontwerp bijna een jaar ophouden en er dan verder het zwijgen toe doen. Onze fractie voelt zich in elk geval door de in de door mij geciteerde aantijgingen niet aangesproken!

□

De heer **Gooden** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Dit wetsontwerp heeft betrekking op een ruimer gebied dan uitsluitend luchthavens. Het gaat hierbij om geluidshinder door vliegtuigen. Deze hinder werd door de bevolking geleidelijk aan als ernstiger ervaren naarmate er grotere vliegtuigen, vooral met turbomotoren, kwamen en naarmate het aantal vliegbewegingen toenam. Deze hinder door vliegtuigen is geen constante situatie. Het is voor een ieder duidelijk, dat de ontwikkeling van de straalmotoren voor burger-vliegtuigen een belangrijke vooruitgang heeft weten te boeken ten aanzien van de geluidsemissie, die daarmee is verbonden. Het is ook duidelijk dat de stijgsnelheid die met deze grotere motoren kan worden bereikt, het gebied waarbinnen hinder wordt ondervonden verkleint.

Wat voor de burgerluchtvaartuigen geldt, geldt beslist straks ook voor de militaire vliegtuigen. Ik heb een aantal malen een demonstratiemodel van de F-16 zien vliegen – ik denk dat het wel

Goeden

een ongewapend model was – en dat vliegtuig was in staat om praktisch steil van de vliegbasis Volkel weg te vliegen. Ook op Le Bourget heb ik dat wel eens gezien. De geluidshinder is dan beperkt tot een zeer kleine zone.

Dat er ten aanzien van eventuele nieuwe vliegvelden en ook ten aanzien van bestaande vliegvelden zoneringsmaatregelen zullen worden genomen, heeft de instemming van mijn fractie, al wil ik daarbij wel opmerken dat het gevaar aanwezig is, dat men juist ten aanzien van de hinder rondom vliegvelden veel zwaardere normen gaat aanleggen dan bij hinder veroorzaakt door spoorlijnen en verkeerswegen. Er zijn tal van situaties in Nederland, waarbij dat lawaai de 35 KE-grens ver overschrijdt. Rond Schiphol, toch wel de grootste veroorzaker van geluidshinder ten gevolge van vliegtuigbewegingen, deden zich enige problemen voor. In de gemeente Uithoorn is in het uitbreidingsplan De Kwakel al zonder dat deze wet er is, verhinderd dat er een bewoningsmogelijkheid wordt geschapen voor mensen die in de buurt van hun werk – dat zijn in dit geval tuinderijen – zouden dienen te wonen. Men zou daar door middel van geschikte maatregelen binnen de woning misschien toch kunnen komen tot situaties die voor de betrokkenen alleszins aanvaardbaar zijn. De 35 of 40 KE-grens is een grens, die wordt gemeten in de buitenlucht, maar men kan met bepaalde voorzieningen binnenshuis natuurlijk dat aantal decibels zeer belangrijk verminderen, zodat ik de Minister wil vragen ten aanzien van uitzonderingsbepalingen binnen vastgestelde zonegrenzen in ieder geval aan de lagere overheden de mogelijkheid te bieden, met verstand en wijsheid te handelen.

De heer Van de Rakt heeft hier een hele citatenreeks laten horen. Door de interrupties van de heer Letschert werd echter geheel duidelijk dat een bepaald citaat uit een motie van de overzijde weinig zinvol was, omdat die motie is verworpen. Aan de CDA- en de VVD-fractie is gevraagd, waarom de behandeling van dit wetsontwerp in deze Kamer zoveel tijd heeft gevergd. Welschap speelde daarbij inderdaad een rol. De meningen over Welschap in de agglomeratie Eindhoven zijn zeer verdeeld geweest. Er is inderdaad sprake geweest van een eventueel slapend maken van de basis Welschap, maar als iedereen in de agglomeratie Eindhoven had geweten wat in de nadere memorie van antwoord staat geschreven, dan zou de

meningsvorming daaromtrent misschien wat eenduidiger zijn geweest. Op een vraag onzerzijds, of de crisisbestemming van Welschap voor militaire doeleinden blijvend is opgenomen in de defensiestrategie van de NAVO, wordt door de ondertekenaars van de nadere memorie van antwoord namelijk bevestigend geantwoord. Met dat gegeven in de hand is het heel duidelijk, dat in ieder geval naar onze mening voorkomen diende te worden dat de bestaande baan van Welschap zou worden gerenoveerd en voor vele lange jaren in die oriëntatie zou blijven liggen. Welschap is in wezen reeds voor de oorlog ontstaan. Het heeft na de bevrijding van Zuid-Nederland een militaire bestemming gekregen en behouden. De behoefte aan huisvesting van een groeiende bevolking heeft echter met zich gebracht, dat een zeer groot stadsdeel van Eindhoven juist in het verlengde van de startbaan is gelegen en daardoor van landende en startende vliegtuigen bijzonder veel hinder ondervindt.

Maar wat naar mijn gevoelens nog ernstiger is, is dat in eventuele crisissituaties de risico's voor zo'n woonwijk onaanvaardbaar groot zouden worden. Het is algemeen bekend dat de kans op verongelukken van vliegtuigen in de nabijheid van start- of landingsplaats het grootst is.

Planologisch is wel eens nagegaan of het niet mogelijk was in de omgeving van Eindhoven een ander terrein te vinden waarop deze bestemming zou kunnen worden geëffectueerd. Dat is echter in de praktijk onmogelijk gebleken. Wel bleek het mogelijk door een baanverdraaiing een niet onaanvaardbare situatie rond Eindhoven te creëren. De heer Van de Rakt heeft de woorden 'agglomeratie Eindhoven' enige malen laten vallen, maar hij weet zo goed als ik dat misschien een overgroot deel van de bevolking het liefst van het vliegveld af zou willen. Gegeven het feit echter dat het niet gemist kan worden voor militaire doeleinden, denk ik dat de overgrote meerderheid een vliegveld met een verdraaide baan meer acceptabel vindt dan een vliegveld met een vernieuwde bestaande baan.

Het was nu zo gesteld dat de Tweede Kamer bij het demissionair worden van het kabinet-Den Uyl nog zat met een toezegging van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie, dat met de betreffende kamercommissies overleg zou worden gepleegd alvorens een reeds jarenlang lopende procedure rond Welschap tot afronding zou worden gebracht. Het demissio-

nair worden van het kabinet heeft verhinderd, dat de Tweede Kamer haar aangevangen werk op ordelijke wijze afmaakte.

Uit hetgeen op vragen onzerzijds is geantwoord, bleek dat, indien wij dit wetsontwerp hier zouden hebben aangevaard alvorens ten aanzien van Welschap de inmiddels genomen beslissing zou zijn gevallen, de procedure rond de baanverdraaiing van Welschap op basis van deze nieuwe wetgeving zou moeten geschieden. Dat zou het risico met zich brengen dat om vliegtechnische redenen de bestaande baan zou worden gerenoveerd. Men heeft zoëven van mij gehoord, welke bezwaren onzerzijds daartegen bestaan.

Ik verwerp dus uitdrukkelijk het verzoek van de heer Van de Rakt ons meent te moeten doen. Wij hebben, dacht ik, in dit geval gewacht tot de Tweede Kamer haar voornemens, namelijk overleg met de betrokken bewindslieden, had uitgevoerd en nadat de beslissing in werkelijkheid ook is genomen. Onzerzijds bestaat er tegen aanvaarding van het wetsontwerp geen bezwaar.



De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Het was de bedoeling dat voor onze fractie dit wetsontwerp zou worden behandeld door de heer Van der Werff, maar hij is door ziekte verhinderd. Het gevolg daarvan is dat ik, zij het gehandicapt door een vrij korte voorbereidingstermijn, over dit onderwerp iets zal mogen zeggen.

Ik kan beginnen met te stellen dat het wetsontwerp als geheel in onze fractie positief wordt beoordeeld. Het kan een bijdrage leveren aan de bestrijding van de vliegtuigeluidshinder, al wil ik daaraan meteen toevoegen, dat wij er in die richting niet alles van moeten verwachten. De situatie, waarin dit wetsontwerp zijn maximaal nuttig effect zou kunnen afwerpen, zullen wij wellicht zelfs nooit tegenkomen. Dat is namelijk de situatie, waarin een nieuwe aanwijzing van een nieuw luchtvaartterrein zal moeten geschieden in een nog volstrekt maagdelijk gebied. Misschien dat dit ooit zal gebeuren in de Markerwaard, maar daarover zijn de meningen verdeeld. Ik spreek volstrekt persoonlijk als ik zeg dat ik hoop dat het daarvan zal komen. Dit is bepaald nog geen fractiestandpunt.

In de meeste gevallen, waarin dit wetsontwerp zal moeten werken, zullen wij met deze situatie niet zitten. In de meeste gevallen zullen wij de kool en de geit tegen elkaar moeten afwe-