

31ste vergadering

Woensdag 27 november 1996

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Doelman-Pel

Tegenwoordig zijn 119 leden, te weten:

Van Ardenne-van der Hoeven, Assen, Augusteijn-Esser, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Bolkestein, Van den Bos, Van Boxtel, Bremmer, M.M. van der Burg, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, Cornielje, Crone, Deetman, Van Dijke, Dijksman, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Essers, Fermina, Gabor, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Van Heemst, Heerma, Van der Heijden, Hendriks, Hessing, Hillen, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, Ten Hoopen, Huys, Janmaat, Jeekel, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, De Koning, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Van der Linden, Mateman, R.A. Meijer, Th.A.M. Meijer, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Van Nieuwenhoven, Nijpels-Hezemans, Noorman-den Uyl, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Van der Ploeg, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Roethof, Van Rooy, Rosenmöller, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schutte, Sipkes, Smits, Stellingwerf, Sterk, Van der Stoel, Terpstra, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Verspaget, Vliegthart, Van der Vlies, Van Vliet, H. Vos, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, Vreeman, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Witteveen-Hevinga, Wolffensperger, Wolters, Woltjer,

Ybema, Van Zijl, Zijlstra, Zonneveld en Van Zuijlen,

en mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Borst-Eilers, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en de heren Vermeend, staatssecretaris van Financiën, Tommel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en De Grave, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Ten Hoopen, Adelmund, Dijksma, Van Traa, Verspaget en Vreeman, wegens bezigheden elders;

De Jong, wegens bezigheden elders, ook morgen;

Van Walsem, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Assen en Lansink, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtenden de middagvergadering;

De Cloe, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtend- en de avondvergadering;

Wallage, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

M.M. van der Burg en Sterk, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Lilipaly en Oedayraj Singh Varma, wegens ziekte;

De Hoop Scheffer, wegens verblijf buitenslands.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **de brief inzake Maastricht Aachen Airport (25089, nrs. 1 en 2)**, en van:

- de motie-Rosenmöller over het afzien van nachtvluchten (25089, nr. 5);

- de motie-Verbugt over een extensieregeling van het kabinetsbesluit (25089, nr. 6);

- de motie-Crone/Van Gijzel over de dekking van een hoger aanloopverlies (25089, nr. 7);

- de motie-Poppe over een andere impuls voor de werkgelegenheid in Zuid-Limburg (25089, nr. 8);

- de motie-Van Rooy over het samenwerkingsvoorstel van Schiphol en Maastricht Aachen Airport (25089, nr. 9);

- de motie-Van Rooy over het betalen van de exploitatieverliezen door het Rijk (25089, nr. 10);

- de motie-Van 't Riet over andere investeringen voor de werkgelegenheid in Zuid-Limburg (25089, nr. 11).

(Zie vergadering van 19 november 1996.)

De beraadslaging wordt heropend.

De **voorzitter**: U hebt gisteren van de voorzitter vernomen dat u eenderde van eenderde spreektijd hebt. Ik stel voor, dat voor eenieder een spreektijd van drie minuten geldt.

Voorzitter

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat gisteren ook gevraagd is of de minister van Economische Zaken aanwezig zou kunnen zijn bij dit debat. Wij hebben vernomen dat hij vanmorgen niet de vergadering bij kan wonen. U zult het dus met mevrouw Jorritsma-Lebbink en mevrouw De Boer moeten doen.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Afgelopen weekend kregen wij een brief van de bewindslieden, met mevrouw Jorritsma als eerste ondertekenaar. Deze was een reactie op datgene wat vorige week in het debat over Beek was gewisseld. Eigenlijk was het een brief geadresseerd aan de PvdA, waar wij een kopie van konden krijgen. Zo zat het ongeveer in elkaar. Als ik de inhoud van die brief op mij laat inwerken, wordt werkelijk de vloer aangeveegd met de diverse opties die de PvdA-fractie in dat debat had voorgesteld.

De heer **Crone** (PvdA): Er staan in die brief een aantal zaken die niet in de voorgaande stukken hebben gestaan, en die niet in eerste termijn door de minister naar voren zijn gebracht, maar deels in tweede termijn door beide bewindslieden. Als een fractie zegt dat er wat onduidelijkheden zijn over cijfers, kan zij daar een brief over vragen. Is het voor u niet interessant om dat gewoon eens te bekijken in plaats van meteen al weer op oorlogssterkte te roepen dat het allemaal maar politiek is wat hier gebeurt?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb die brief bekeken en in dit korte, afrondende debat kom ik tot de conclusie dat in deze brief staat dat de opties die u al twee jaar lang naar voren brengt bij dit debat, een doodlopende weg zijn.

De heer **Crone** (PvdA): Uw conclusie respecteer ik, maar niet uw opvatting dat er in de brief geen nieuwe dingen staan, en dat het allemaal allang bekend was. Dat is bij beide onderwerpen waar die brief over gaat, niet het geval.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar ik heb niets gezegd over of iets

wel of niet nieuw is. Dat is een misverstand.

De heer **Crone** (PvdA): U zegt toch dat er een brief is gestuurd aan de Kamer die eigenlijk voor de PvdA was bedoeld? Neemt u uzelf nu serieus of niet?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij nemen onszelf zeer serieus en ik roep u op om uzelf ook serieus te nemen, niet alleen door hier te staan, maar ook wat uw standpunten betreft. Ik heb deze brief aandachtig gelezen, maar ik zie het als een brief die geadresseerd is aan u, met een afschrift aan ons. Zo heb ik dat willen typeren. Hij gaat niet zozeer over de vragen waar wij mee zaten, maar meer met de vragen waar u mee zat.

De heer **Crone** (PvdA): Dus u zat niet met de vraag of het mogelijk was om met een eenmalige subsidie van nachtvluchten af te komen? Dan stel ik vast dat uw opening van vorige week, als wij met een eenmalige subsidie van nachtvluchten af zouden kunnen komen, een voze toezegging was. Dat was absoluut niet aan de orde, want u wilde dat toch niet. Dat heb ik van de week ook geproefd. U hebt geprobeerd mij aan uw kant te houden door te zeggen dat GroenLinks meedoet met een eenmalige subsidie. Tegelijkertijd blijkt nu dat daar geen sprake van is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe kunt u en hoe durft u te zeggen dat GroenLinks gezegd zou hebben dat zij met een eenmalige subsidie meedoet? In het debat vorige week heb ik gezegd dat ik die deur nog niet helemaal dicht wil doen, maar wij zijn daar buitengewoon kritisch over, wetende dat het gaat over een afkoop van 100 mln. met nachtvluchten. Zonder nachtvluchten wordt het misschien 38 mln. Vervolgens moet daar, luisterend naar de bewindslieden, na 2015 ook nog eens een bak geld bij. Ik heb dat de heer Crone ook voorgehouden. Gaan wij de weg op regionale luchthavens met een zwaar vervuilende tak van sport en de daaraan verbonden werkgelegenheid op die manier te subsidiëren met een paar honderd miljoen? Maar voor de gehandicapten kunnen wij niet eens 15 mln. bij elkaar sprokkelen! Willen wij dat nou doen? Dat vind ik een doodlopende weg.

De heer **Crone** (PvdA): De heer Rosenmöller haalt de gehandicapten erbij. Hij verwacht daarmee incidentele en structurele bijdragen. Hij zegt toch ook niet dat hij de gigantisch hoge inzet voor de Betuwelijn, de HSL en noem maar op niet wenst vanwege andere dossiers? Dat is echt vervuiling van dit debat.

Hij heeft wel gezegd, maar dat heb ik ook gedaan, ik ben daarmee begonnen, dat wij eigenlijk geen subsidies willen geven aan luchthavens en aan vervuilende activiteiten in het algemeen. Ik heb wel gevraagd of, als je er met een eenmalige subsidie uit kunt komen, de heer Rosenmöller mee wil doen. Hij heeft geantwoord dat hij daarover wil nadenken. Nu blijkt hij geen interesse te hebben in de antwoorden van het kabinet op dat punt. Bovendien constateert hij meteen al dat ik had kunnen weten dat het niet kon!

Als ik vorige week had kunnen weten dat het niet kon, had hij meteen kunnen zeggen dat hij mijn motie niet steunt, omdat wat ik wil niet zou kunnen. Hij had dus vorige week hetzelfde gebrek aan informatie als ik, want anders had hij niet een opening kunnen maken om het met mij eens te zijn. Of hij is het met mij eens op grond van dezelfde argumenten óf hij is het niet met mij eens.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het was vorige week en voor mij overigens ook vandaag lopen over een dun randje. De heer Crone heeft dat zelf gezegd. Er is een krappe meerderheid in deze Kamer die nul nachtvluchten wil. Hij zou zich tot die meerderheid moeten bekennen, want dan kunnen wij zaken doen. Vorige week waren wij nog in de positie dat wij met elkaar zaken konden doen. Maar na de uitspraken van de heer Crone gisteravond na zijn fractievergadering vallen hier nauwelijks meer zaken te doen. Wat de minister schrijft in de brief die wij dit weekend gekregen hebben, is niks meer dan reeds het vermoeden van mijn fractie was, namelijk dat er structureel grote sommen geld moeten worden verstrekt door de rijksoverheid om iets van een sluitende exploitatie bij een regionale luchthaven in Zuid-Limburg gerealiseerd te krijgen.

De fractie van de heer Crone heeft als enige fractie in deze hele Kamer

Rosenmüller

vanaf het debat in oktober 1994 de stelling gehuldigd dat het mogelijk zou moeten zijn die oost-westbaan aan te leggen, zonder nachtvluchten en wel rendabel. De heer Wallage heeft daar een maand geleden nog aan toegevoegd dat wij de besluitvorming maar een paar jaar voor ons moeten uitschuiven, want de PvdA bleef tegen nachtvluchten. De PvdA was dan wel eventueel bereid de rijksbijdragen daaraan te verhogen. Dat is een doodlopend pad gebleken. De brief die wij dit weekend gekregen hebben, is daar een nieuw bewijs van. Het is een nieuw bewijs, maar geen nieuwer bewijs.

De heer **Crone** (PvdA): Als de heer Rosenmüller vorige week al zo scherp wist dat mijn pad van de eenmalige subsidie doodlopend was, waarom heeft hij dan vorige week al niet gezegd: mijnheer Crone, uw pad loopt dood? Hij heeft dat niet gedaan. Hij heeft zelfs gezegd dat hij overwoog mij te steunen. Hij overwoog dus mijn doodlopende pad te steunen. Dat was dan kennelijk een politiek opzetje!

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat was helemaal geen politiek opzetje. Wij bespreken een kabinetsstandpunt, gericht op 950 nachtvluchten. Dat dienen wij te bespreken. Als de heer Crone flink is, zegt hij daar vandaag alsnog nee tegen. Vervolgens gaat het om een aantal consequenties die dat kan hebben. Dat behoeft niet per se te betekenen het sluiten van die luchthaven. Dat kan het betekenen. Het behoeft niet per se te betekenen het niet aanleggen van de oost-westbaan, maar dat kan het betekenen en zal het hoogstwaarschijnlijk betekenen. Er zijn verschillende gevolgen denkbaar van een Kameruitspraak gericht op geen nachtvluchten. Dat is wat wij moeten doen.

Wij moeten vervolgens het kabinet opzadelen met dat probleem. Wij moeten het kabinet ons laten informeren over de consequenties die het daaruit trekt. Dat is het debat dat wij moeten voeren! Wij moeten niet voor het kabinet de meedenkbank gaan spelen. Dat doet de heer Crone veel te veel. Hij gaat op die stoel zitten, terwijl hij gewoon op zijn eigen stoel moet blijven zitten.

De heer **Crone** (PvdA): De heer Rosenmüller winkelt selectief in de volgende winkel. Hij zegt nu weer

dat geen nachtvluchten en geen subsidie misschien betekenen dat die luchthaven niet eens dicht hoeft. Als hij die stapel van 40 centimeter rapporten ziet die in de loop van twee jaar zijn geschreven, dan wordt daaruit een ding volstrekt duidelijk: als hij geen nachtvluchten wil en geen subsidie, zelfs als hij geen nachtvluchten wil met subsidie, dan gaat die luchthaven dicht, ook de huidige noord-zuidbaan. Ik vind dat een te respecteren standpunt, maar hij moet dan nu niet zeggen dat dit allemaal nieuw is en dat hij daarmee geen rekening heeft kunnen houden. Dat is precies het meningsverschil: wij hebben het sluiten van de luchthaven er niet voor over en de heer Rosenmüller wel. Hij moet niet net doen alsof dat iets geheel anders is.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Het meningsverschil gaat over de vraag of je voor of tegen nachtvluchten op regionale luchthavens bent. De consequenties van het feit dat de Kamer mogelijkwerwijs met de steun van de fractie van de heer Crone die uitspraak doet, liggen bij het kabinet. Het kabinet zal ons moeten zeggen welke consequenties het daaraan verbindt. Wij zijn geen kabinet. Wij behoren het kabinet te controleren. Ik vind dat het kabinet een slecht besluit heeft genomen met die 950 nachtvluchten aan de randen van de nacht. Iedereen typeert dat op zichzelf als een lachwekkend besluit. Daar gaat het in essentie om. Er zijn verschillende consequenties aan dat besluit te verbinden. Die heb ik ook genoemd. Ik wil op voorhand geen enkele consequentie uitsluiten. Ik heb dat vorige week al gezegd. Ik heb toen ook gezegd dat als je geen nachtvluchten wilt, dit per saldo eigenlijk betekent dat je de oost-westbaan niet moet aanleggen. Dat was ook het enige punt van overeenstemming tussen minister Jorritsma en mij twee jaar geleden. Toen ging het over de aanleg van de oost-westbaan en het principebesluit. Nu gaat het over de nachtvluchten.

De heer **Crone** (PvdA): Ik stel vast dat de heer Rosenmüller nu eindelijk eerlijk toegeeft dat als je de nachtvluchten niet wilt en dat als je geen subsidie wilt geven, dat er dan geen oost-westbaan komt en dat er dan ook een noord-zuidbaan komt.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Er is al een noord-zuidbaan!

De heer **Crone** (PvdA): De heer Rosenmüller moet niet zeggen dat het een eenvoudige keuze is tussen wel of geen nachtvluchten. De keuze is gecompliceerder. Als je geen nachtvluchten wilt, trek je daarmee immers ook een ander laatste open. Zeg dan ook gewoon, ook overal in de regio, dat je die baan niet wilt. Dat vind ik eerlijk en dat vind ik te respecteren. De heer Rosenmüller moet nu niet net doen alsof ik niet helder gesproken heb en ik geen heldere keuzes heb voorgelegd in het debat.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Met alle respect, maar dit is de wereld op haar kop! Dit betekent immers dat toen de Partij van de Arbeid in haar verkiezingsprogramma schreef: geen nachtvluchten op regionale luchthavens en dus ook geen nachtvluchten op Beek, die partij het zich niet heeft gerealiseerd. Men heeft zich niet gerealiseerd dat waarschijnlijk of met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de oost-westbaan niet zou worden aangelegd. Er kan ook anders gedacht worden over de noord-zuidbaan. Er kan ook een ander concept bedacht worden voor een luchthaven, als je die daar al wil hebben. Ik denk dan aan beperkte charters, zakenvliegtoegen en dat is het dan ook. Heel beperkt dus. De heer Crone probeert om van mij enige duidelijkheid te verkrijgen. Dat mag. Ik weet echter goed wat er in het verkiezingsprogramma staat van de PvdA. De heer Crone heeft twee jaar geleden gezegd dat hij de schrijver van de betreffende passage is. Hij zou dus bij uitstek moeten weten wat de consequenties daarvan zijn. Ik ben daar altijd duidelijk over geweest.

De heer **Crone** (PvdA): Ik trek daar ook de consequenties uit. Als je in je verkiezingsprogramma iets schrijft dat niet gehaald kan worden, niet zozeer door politieke redenen, maar omdat je in de werkelijkheid geen zodanige ticketprijzen kunt realiseren dat men met alleen dagvluchten rendabel uitkomt, dan moet je een concessie aan de werkelijkheid doen. Ik geef echter toe: als je in de oppositie zit, hoeft dat niet.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks):



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat en mevrouw de Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Dat is flauwekul. Hierbij is helemaal geen onderscheid tussen regeringspartijen en oppositiepartijen te maken. Kijk maar naar D66. Die houden tenminste hun rug recht. Het is dan ook flauwekul om te proberen om hun de nachtvluchten in de schoenen te schuiven die er door het toedoen van de heer Crone komen. Dat is allemaal flauwekul. Wat dat betreft is er dus geen enkel onderscheid gerechtvaardigd tussen een oppositiepartij en een regeringspartij. Er is een regeringspartij die inderdaad haar belofte aan de kiezers gestand doet. De heer Crone doet dat niet. De heer Crone had dus beter in het verkiezingsprogramma kunnen schrijven: wij zijn tegen nachtvluchten, maar als daardoor in Beek de oost-westbaan geschrapt wordt of er een regionale luchthaven moet sluiten, dan zij wij ineens voor nachtvluchten. Dan was het in ieder geval duidelijk geweest. Nu verkoopt de heer Crone de kiezers daar, en eigenlijk alle kiezers, knollen voor citroenen. Het is niet anders.

De heer **Crone** (PvdA): Er was eens een vakbondsonderhandelaar en die zei: niet geschoten is altijd mis. Vervolgens zei hij: ik laat nooit aan het begin van de onderhandelingen de kaarten in mijn mouw zien. Ik denk dat dit een goed advies is. Ik weet niet meer hoe die onderhandelaar heet. Misschien kan ik nog

uitzoeken wie het was. Over de positie van D66 zal ik later in het debat vertellen wat ik daarvan vind.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij zullen de geschiedenis erop nalezen om te kijken wie die vakbondsbestuurder is geweest. Wij zouden heb allebei kunnen zijn. Er zitten ook mensen in het kabinet die het zouden kunnen zijn. Wie de schoen past, trekke hem aan. Wat dat betreft zijn er gelukkig veel mensen die vanuit de vakbeweging de stap naar de politiek maken.

Na deze interruptie van collega Crone wil ik aangeven dat de brief van de minister niet veel meer bevatte dan een bevestiging van het feit dat het standpunt van de PvdA, namelijk wel de oost-westbaan en geen nachtvluchten, een nog groter exploitatietekort zal opleveren dan verwacht was en dat dit dus een doodlopende weg is. In de brief is ook expliciet opgenomen dat het getal van 950 nachtvluchten vanwege diverse redenen niet in de aanwijzing wordt opgenomen. Daar heb ik geen vragen over.

Ik heb wel vragen over het volgende. Ik heb met stijgende verbazing de notulen van de ministerraad gelezen. Die krijg je niet elke week, maar af en toe liggen zij in de trein. Dat was nu ook het geval. Ik heb hier twee vragen over. Waarom, zo vraag ik in eerste

instantie de minister van Verkeer en Waterstaat, dient er in de richting van de Tweede Kamer "sober te worden omgegaan met de financiële aspecten van het voorstel"? De tweede vraag is meer van politiek aard. Ik citeer wederom. Dat mag als het in de trein ligt. Dan kan iedereen het lezen. De minister-president zegt in de ministerraad: "Het is niet uitgesloten dat de meerderheid van de Tweede Kamer niet met de geschetste variant akkoord gaat. Desalniettemin zal dit het kabinet niet weerhouden, thans aan te vangen met het opstellen van de milieu-effectrapportage." Betekent dit per saldo dat als de Tweede Kamer zich bij een meerderheid uitspreekt tegen nachtvluchten, het kabinet dat op dit moment naast zich neerlegt en vervolgens gewoon op het oorspronkelijke pad voortgaat?

Voorzitter! Ik kom bij de Partij van de Arbeid. Collega Crone heeft zich ontpopt tot een goochelaar die probeert om duidelijk te maken dat je achttien jaar tegen nachtvluchten kunt zijn en ineens voor nachtvluchten kunt zijn en dat zonder je standpunt te veranderen! Dat vind ik werkelijk ware kunst, bijna te mooi om waar te zijn, want dan zouden wij die kunst vaker moeten uithalen in de politiek.

De heer **Crone** (PvdA): Kunt u dat motiveren uit wat ik twee jaar geleden in het debat heb gezegd? Ik zal u helpen. Twee jaar geleden heb ik een motie ingediend met ongeveer dezelfde strekking als de motie die u nu indient. Ik vroeg het kabinet nog eens te kijken of het niet zonder nachtvluchten kan en wat daar de consequenties van zouden zijn. U komt nu met deze motie, maar dat heeft wel twee jaar geduurd. Naar aanleiding van die motie vroeg u of u er rekening mee moest houden dat deze motie kan leiden tot een standpunt waarbij de PvdA-fractie, hoe minimaal dan ook, instemt met nachtvluchten. Dat heeft u dus al door. Uw motie kan ertoe leiden dat het kabinet zegt dat het de zaak nog eens heroverweegt, omdat de heer Rosenmöller zo gelijk heeft. Vervolgens wordt er weer een stapel rapporten gemaakt van 40 centimeter dik en dan blijkt dat het helaas niet uitgesloten is dat er nachtvluchten komen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Rosenmöller

Wat wilt u nu horen? Dat wij voor nachtvluchten zijn?

De heer **Crone** (PvdA): Ik wil horen wat u dan doet. Dat geldt overigens ook voor de mensen die voor uw motie stemmen. Uw motie sluit nachtvluchten niet uit, maar vraagt het kabinet om het nog eens te heroverwegen. Dat vragen wij zo vaak aan het kabinet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over welke motie heeft u het nu? Heeft u het over de motie die ik straks ga indienen?

De heer **Crone** (PvdA): Ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Misschien is het dan goed om straks even te luisteren naar de inhoud van die motie, want dan kan die onderdeel zijn van de beraadslaging.

De heer **Crone** (PvdA): Dan kunt u de tekst van de motie aanpassen en daar alvast op vooruitlopen in het antwoord en dan kom ik daar vervolgens op terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zal straks mijn motie indienen.

De **voorzitter**: Het is een goed gebruik dat een motie pas ter discussie komt, nadat die is ingediend. Iemand kan altijd besluiten om de motie niet in te dienen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan heb ik nog even bedenktijd om die moeilijke vraag van collega Crone te beantwoorden.

Voorzitter! Ik zou mijn spreektijd kunnen vullen met citaten van de heer Crone en zijn fractievoorzitter, de heer Wallage, waaruit blijkt dat de PvdA-fractie tegen nachtvluchten is. Ik zal dat niet doen, maar er is hoop gekoesterd en er zijn verwachtingen gewekt bij de kiezers. Er zijn beloften gedaan en nu er gekozen moet worden, maakt de PvdA-fractie een noodlanding die precies uitkomt in de banken van de VVD-fractie. Het zijn precies die twee partijen die het kabinetsstandpunt om 950 nachtvluchten bij Beek mogelijk te maken, steunen. Dat staat toch wel in schril contrast tot het wapengekletter – ik heb dat gisteren ook al gezegd en ik herhaal dat hier – waarmee de PvdA probeert zich af te zetten tegen de VVD op het gebied van het milieu.

Dat kan handig zijn, maar mij lijkt het eerlijk gezegd gewoon een nederlagenstrategie en dan moet het grote debat over de HSL nog komen. Ik houd mijn hart vast voor wat daar gaat gebeuren.

De PvdA lijkt nu een keuze te maken voor ouderwetse groei, terwijl er andere mogelijkheden en kansen zijn, ook voor de werkgelegenheid. Daarmee wordt een nieuwe aanslag gedaan op het milieu en de leefbaarheid. Die dwaling zal de PvdA nog lang worden nagedragen, tenzij ik mij toch vergis en dit debat nog weer een andere wending krijgt. Je weet het maar nooit in dit vak. Daarom wil ik de PvdA-fractie – luister goed collega Crone – een werkelijk allerlaatste gelegenheid geven om die historische vergissing die zij gisteren heeft gemaakt, heel kort te laten duren. Dat zou kunnen via het steunen van de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat een besluit over nachtvluchten op Maastricht Aachen Airport voorligt, terwijl een integrale visie op de toekomst van de regionale luchthavens nog steeds ontbreekt;

van oordeel, dat het een wezenlijke taak is van de overheid om burgers te beschermen tegen geluidshinder van vliegtuigen, zeker in de nacht;

van mening, dat de mogelijkheden om de werkgelegenheid in Limburg te bevorderen anders dan via een uitbreiding van het vliegverkeer onvoldoende zijn onderzocht;

voorts van mening, dat de voordelen van nachtvluchten op Maastricht Aachen Airport niet opwegen tegen de nadelen;

verzoekt de regering haar besluit om 950 nachtvluchten toe te staan op Maastricht Aachen Airport te heroverwegen, met als uitgangspunt geen nachtvluchten toe te staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Rosen-

möller, Van 't Riet, Stellingwerf, Van den Berg, Schutte, Poppe, Verkerk en Leerkes.

Zij krijgt nr. 13 (25089).

De heer **Crone** (PvdA): Ik zou mij kunnen voorstellen dat ik nu een vraag zou herhalen, ware het niet dat ik denk dat ik nu, zonder de vraag te herhalen, een antwoord krijg.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zal nader ingaan op de bedoeling van deze motie, voorzitter. Daar heeft collega Crone recht op omdat die toelichting een argument kan zijn om een en ander aan zijn fractie voor te leggen.

Natuurlijk hebben wij geprobeerd om alle critici tegen de nachtvluchten te verenigen; iedereen heeft die kritiek vanuit een eigen invalshoek geuit. Dat is ons via deze motie gelukt. Daarin staat wat er staat, namelijk: kabinet, doe je huiswerk over en wel op grond van het uitgangspunt "geen nachtvluchten". Betekent nu het aanvaarden van deze motie dat nachtvluchten per definitie onmogelijk worden gemaakt? Dat betekent het sowieso niet. Het kabinet kan immers altijd een motie naast zich neerleggen en gelet op wat er in de ministerraad is gewisseld, lijkt het erop dat het kabinet dat van plan is.

Het gaat om een motie die in politieke zin een afkeuring inhoudt van het voorstel dat het kabinet de Kamer voorlegt. De motie vraagt het kabinet het huiswerk over te doen en daarbij het uitgangspunt "nul nachtvluchten" te kiezen. Wij proberen in debatten als deze elkaar de maat te nemen – dat is ook zojuist gebeurd – maar in alle ernst houd ik de heer Crone het volgende voor. Dit zou toch een motie moeten zijn die, als hij haar vertaalt naar nul nachtvluchten, hem op het lijf geschreven is? Wij zouden hem in ons brede kamp verwelkomen.

Overigens realiseren wij ons allemaal dat als de fractie van de PvdA deze motie verwerpt, het kabinetsvoorstel om een kleine duizend nachtvluchten toe te staan, gesteund wordt. Zou de fractie van de PvdA de motie steunen, dan zou er voor de motie een meerderheid zijn. Dan zou het kabinet zijn huiswerk moeten overdoen.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik zal in mijn betoog duidelijk maken wat ons standpunt is en waarom wij

Rosenmüller

deze motie niet steunen. Intussen stel ik vast dat de heer Rosenmüller toegeeft dat deze motie niet uitsluit dat er alsnog nachtvluchten komen. Het kabinet kan deze motie niet alleen naast zich neerleggen, maar ook na heroverweging tot de conclusie komen dat er geen mogelijkheden zijn om daar, zonder nachtvluchten, een rendabele luchthaven te realiseren. Ik vraag hem en de andere indieners van de motie wat zij zullen doen als die conclusie wordt getrokken. Op een later moment zal ik hen voorhouden wat zij hierover twee jaar geleden hebben gezegd.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Degenen die deze motie mede hebben ondertekend, hebben duidelijk gemaakt dat de nadelen van de nachtvluchten belangrijker zijn dan de voordelen. Dat is helder en staat ook in de motie. De heer Crone moet hier nu niet een sfeer creëren alsof deze motie inhoudt dat op beperkte schaal nachtvluchten worden toegestaan. Het kabinet kan na heroverweging inderdaad komen met bijvoorbeeld 300 nachtvluchten; dat geef ik toe. Welnu, dan volgt er in deze Kamer een nieuw debat en zal er waarschijnlijk weer een kleine meerderheid zijn die vindt dat het nog wat te ruim is en die het anders ziet. Dan is er sprake van een nieuw debat en zal er waarschijnlijk een nieuwe motie komen. Dat is echter alleen mogelijk als de heer Crone deze motie steunt. Als hij dat niet doet, zijn die 950 nachtvluchten een zekerheid. Nogmaals, hij moet de motie niet zodanig interpreteren alsof daarmee toch nachtvluchten worden geïntroduceerd. Als hij dat meent, is er voor hem helemaal geen argument meer om deze motie niet te steunen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw de voorzitter! In 1977 zijn de voorbereidingen voor de uitbreiding van de luchthaven Beek gestart. Het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen was destijds de belangrijkste beweegreden. Kijkend naar de Limburgse arbeidsmarkt is dit motief voor ons nog steeds geldig. Limburg wil die luchthaven en de fractie van de VVD wil Limburg die luchthaven ook geven. Het moet dan wel een luchthaven zijn die zich kan ontwikkelen tot een gezond bedrijf,

op termijn rendabel en in staat om forse werkgelegenheidsgroei te genereren. Daarvoor is onze fractie bereid om nachtvluchten te accepteren.

Het kabinetsbesluit is een compromis tussen economie en milieu. Wij kunnen blijven studeren, blijven discussiëren en blijven zoeken naar een nog beter compromis, maar mijn fractie is ervan overtuigd dat daarmee in elk geval niet de banengroei wordt bereikt die het kabinet en het provinciale bestuur van Limburg voor ogen hebben.

Alles overwegende is de VVD-fractie van mening dat de positieve elementen van het kabinetsbesluit, zoals het ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven, het veiligstellen van 2300 bestaande arbeidsplaatsen, het scheppen van 3300 nieuwe banen en het terugdringen van het aantal woningen met geluidshinder, een kans verdienen. Wij zien ook geen alternatief waarmee zoveel werkgelegenheid is gemoed. En wij stellen vast dat het provinciebestuur van Limburg deze afweging ook heeft gemaakt. Die afweging heeft geresulteerd in een keuze voor uitbreiding van de luchthaven. Mijn fractie heeft in de bijdrage van D66 geen alternatief voor de werkgelegenheid in Limburg kunnen ontdekken. Wij betreuren het daarom dat D66 desondanks het kabinetsvoorstel blijft afwijzen. Dat coalitiepartner PvdA de werkgelegenheid uiteindelijk toch zwaar laat wegen en zich niet op een onbegaanbare weg begeeft, roept waardering op.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik denk dat mevrouw Verbugt toch iets beter moet luisteren naar mijn inbreng. Ik heb het plan van de Rentmeesters genoemd en zij weet als Limburgse ook heel goed dat er in Limburg een groot gebrek aan bedrijfslocaties is. En nieuwe bedrijfsterreinen zouden zeer goed werkgelegenheid kunnen scheppen. Ik merk dat mevrouw Van Rooy dat niet met mij eens is, maar ik hoor het uit de regio zelf, dus ik neem aan dat het wel waar is.

Verder geldt dat het een kwestie van duurzaamheid is bij het maken van een keuze. Zolang het provinciale bestuur en andere overheden geen alternatief werkgelegenheidsplan willen omdat men wil inzetten op de luchthaven, dan denk ik dat er, als de oost-westbaan niet doorgaat,

wel degelijk plannen uit de regio komen die de werkgelegenheid kunnen bevorderen, naast de plannen die er al zijn. Ik denk dat mevrouw Verbugt daar beter van op de hoogte is dan ik en zij weet donders goed dat ik nu geen industrie kan aanzoeken, al moet ik zeggen dat Philips heeft aangegeven dat men er wel iets in zou zien. Ik ben ook niet bereid en in staat om een ambtelijk apparaat in te schakelen om een compleet uitgewerkt plan te presenteren. Maar als wij kiezen voor duurzame ontwikkeling, dan kan er binnen een week een alternatief plan op tafel liggen, naast de plannen die er al zijn. Ik vind het eigenlijk beneden de maat dat mevrouw Verbugt op deze manier probeert te betogen dat er geen sprake kan zijn van alternatieve werkgelegenheid. Het zou zeer schrijnend zijn als Limburg alleen op de luchthaven aangewezen was voor nieuwe werkgelegenheid.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Dan stel ik vast dat mevrouw Van 't Riet buiten de realiteit praat. Het is de VVD-fractie en het provinciebestuur van Limburg erom te doen dat er een vestigingsplaatsfactor komt die als banenmotor kan fungeren. Een stuk grond scheidt op zichzelf geen werkgelegenheid, er moet natuurlijk ook een reden voor bedrijven zijn om zich daar te vestigen. Daarom zeggen wij dat die luchthaven ontwikkeld moet worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar een luchthaven is toch ook een concept, net als een bedrijvenlocatie? Weet u al welke bedrijven er naar het luchthaventerrein zullen trekken als die oost-westbaan er ligt? Dat weet u net zomin als wij weten welke bedrijven naar een nieuwe bedrijfslocatie zouden gaan. Het zijn allebei concepten en ze zijn zeer goed vergelijkbaar.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vind het toch heel jammer dat de minister van Economische Zaken niet bij dit debat is. Hij zou uw fractie ervan kunnen overtuigen dat een vestigingsplaatsfactor van formaat voor nieuwe banen kan zorgen. U biedt geen alternatief, u kunt alleen zeggen dat er een stuk grond ontwikkeld kan worden. Maar er wordt bij de luchthaven natuurlijk ook een bedrijventerrein ontwikkeld, in een samenhangend concept.

Verbugt

Waarom denkt u dat die bedrijven daarheen zullen gaan? Die komen toch omdat ze aansluiting zoeken bij andere activiteiten? Zo ontstaan nieuwe banen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is waar, en dat geldt zowel voor een bedrijventerrein als voor een luchthaven, want een luchthaven is gewoon infrastructuur. Het gaat erom op welke werkgelegenheid je wilt inzetten. U kiest voor de luchthaven en op zichzelf respecteert ik die keuze. Maar wij maken die keuze niet, omdat wij het geen duurzame oplossing vinden. Wij willen alternatieve werkgelegenheid, waarbij een bedrijvenlocatie een mogelijkheid is. Het een is net zo onzeker als het ander, omdat u ook niet weet welke bedrijven er naar de luchthaven zullen trekken. Bovendien kent ook u het resultaat van de enquêtes onder transportbedrijven, die zeggen dat ze de luchthaven niet nodig hebben: "Leuk om ons personeel heen en weer te laten vliegen, maar wij hebben meer behoefte aan wegeninfrastructuur, de A2 is voor ons veel belangrijker".

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan stel ik vast dat mevrouw Van 't Riet de conclusies van al die onderzoeken niet heeft gelezen. Ik neem aan dat zij bedoelt het onderzoek van de Limburgse werkgevers. Het gaat erom dat bedrijven die nu in Limburg gevestigd zijn, zeggen dat de ontwikkelingsvisie over die luchthaven tot dusverre zo onduidelijk is geweest dat zij daar geen activiteiten op kunnen afstemmen. Die duidelijkheid moet er komen. De potentie van bedrijven om daarbij aan te sluiten, om zich daarbij verder te ontwikkelen en om nieuwe investeringen te doen is er wel duidelijk. Ik kan zo een lijst geven van bedrijven die zich daar de laatste jaren georiënteerd hebben en die alle gezegd hebben dat zij het toch maar niet doen, omdat de politiek geen duidelijkheid schept. Het bedrijfsleven wil duidelijkheid. Het wil duidelijkheid over de toekomst van de luchthaven. Dan komen ook die bedrijven er.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daarover ben ik het eens. Die duidelijkheid moet geschapen worden, maar die duidelijkheid vullen wij op een andere manier in dan u.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, u wilt de luchthaven sluiten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het teleurstellend, ook van het kabinet, dat verder geen alternatieve werkgelegenheid is uitgewerkt. Wij hebben daarom wel gevraagd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan is het misschien jammer dat de minister van Economische Zaken vandaag weer niet aanwezig is om aan te geven waarom die alternatieve werkgelegenheid geen kans maakt. U doet het eenvoudig voorkomen in de trant van "wij zijn tegen nachtvluchten". Ik zou ook willen dat ik mij een dergelijk gemakkelijk standpunt zou kunnen permitteren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb het zojuist niet over nachtvluchten gehad, maar over de alternatieve werkgelegenheid.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, maar het één kan niet zonder het ander. Dat is nu net het punt. Zonder die nachtvluchten kan die luchthaven niet tot een gezond en rendabel bedrijf worden dat in staat is om ook nieuwe bedrijven aan te trekken. Dat is de kern van het verhaal. Ik vind dat u zich er erg gemakkelijk van af maakt door aan te geven waar u tegen bent, zonder dat u hier een concept aangeeft waar u voor bent.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik neem aan dat ik dat nu wel heb aangegeven. Het is of je wilt luisteren of niet. Wij kiezen voor duurzame ontwikkeling. Wij kiezen voor een andere oplossing dan uitbreiding van een regionale luchthaven. Ik wil die discussie Relus heel graag voeren in de toekomst. Wij kiezen niet voor een internationale luchthaven in een dichtbevolkt gebied zoals Limburg. Dat is een keuze. Wij zeggen wel dat wij de werkgelegenheid in Limburg minstens zo belangrijk vinden en dat wij daarvoor die 275 mln. voor alternatieve werkgelegenheid wel degelijk willen gebruiken. Als er plannen zijn, willen wij daarop ingaan. Er zijn een aantal plannen waarvan je kunt kijken of het goede plannen zijn, bijvoorbeeld het Rentmeestersplan. Laat het kabinet daar goed naar kijken. Ik denk dat dit traject helaas verloren is na het gedrag van de PvdA, maar daar zet D66 op in. Dat is duurzamer en dat kan zelfs meer werkgelegenheid

genereren, als ik de Rentmeesters mag geloven, dan de 3300 wiebelige arbeidsplaatsen die het kabinet nu voorstelt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel vast dat mevrouw Van 't Riet veel woorden nodig heeft om aan te geven dat zij geen concept heeft. Ik heb dat in die twee termijnen niet gehoord. Zij heeft straks nog een termijn. Laat zij dan haar plan hier aangeven. Laat zij ons proberen te overtuigen dat zij een goed concept heeft waar bedrijven ook op kunnen aanhaken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan het in grote letters op uw voorhoofd schrijven: bedrijvenlocaties en geen luchthavenuitbreiding!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, maar er moet ook een reden zijn voor bedrijven om ergens activiteiten te ontwikkelen. Die komen niet vanzelf, als vogels die neerstrijken op een stuk land. Zo eenvoudig werkt het niet, mevrouw Van 't Riet.

De VVD-fractie kan ermee instemmen om het kabinetsbesluit tot uitgangspunt te maken bij de op te stellen MER en het businessplan. Om de acquisitie van chartermaatschappijen te vergemakkelijken, zouden wij in principe de mogelijkheid willen openlaten om ook vertraagde vliegtuigen af te wikkelen. Ik verwijs naar de eerder door mij ingediende motie.

De VVD-fractie wil graag duidelijkheid voor Limburg en wil eindelijk stappen gaan zetten om de indertijd beloofde banen ook daadwerkelijk te realiseren. Het is nu aan het kabinet om dit verder samen met de partijen in Limburg te doen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De enige winst van deze gedachtewisseling is dat er een discussie wordt afgerond en dat er einde wordt gemaakt aan bestaande onzekerheid. Dat is voor ons een wat schamele troost, wanneer wij weten dat er hier feitelijk een meerderheid was of is die geen nachtvluchten wil accepteren. Dit is geen paars op zijn opperbest maar op zijn best.

Ik wil in deze kostbare minuten nog even stilstaan bij de brief van het kabinet. Opvallend daarin is de constatering dat het opnemen van een maximaal aantal bewegingen

Stellingwerf

niet past in de systematiek van de geluidszonering conform de Luchtvaartwet. Wil de minister een wetswijziging voorbereiden die dit wél mogelijk maakt? Het kan toch niet zo zijn dat de wetssystematiek bepalend is. De wetgever is bepalend. Als wij er met zijn allen behoefte aan hebben dat er in bepaalde situaties wél een maximumaantal vluchten kan worden vastgelegd, lijkt mij dat een heel belangrijk gegeven. Daarmee zou aan de slag moeten worden gegaan.

De minister zegt dat het een extra ongewenste beperking betekent bovenop die van de geluidszone. Dit is toch vreemd. Het gaat hier niet om een ongewenste beperking maar juist om een gewenste beperking. Het zou niet als een plicht maar als een mogelijkheid in de wet kunnen worden opgenomen. Bij de helikoptervluchten zien wij dat het wel kan. Die worden in kosteneenheden uitgedrukt en passen ook niet in de systematiek. De minister geeft dat zelf aan in haar brief. Dat de beperkte aantallen daarbij bepalend zijn, is ook onjuist. Bij sommige aanwijzingen die wij hier aan de orde hebben gehad, ging het zelfs om veel meer vluchten dan 950.

Voorzitter! Wij laten ons hier te veel leiden door de techniek. Wij denken dat een dergelijke wetswijziging wel degelijk een verbetering zal betekenen. Het argument dat de exploitant dan niet weet op grond van welke criteria hij zou moeten bepalen wie 's nachts wel en niet mag landen, is onzin. Met datzelfde probleem zit hij ook bij een geluidszone. Het aantrekkelijke van ondernemer zijn, is nu juist dat men kan kiezen. Ook het argument dat met het vaststellen van een maximumaantal nachtvluchten de prikkel afwezig is om efficiënt met de geluidsruijme om te gaan, spreekt mij absoluut niet aan. Het gaat erom dat er een mogelijkheid van een dubbel slot komt. Zit men 's nachts wel aan het maximumaantal maar nog niet aan de maximumgeluidsruijme, dan zou een exploitant die ruijme overdag moeten kunnen invullen. Hij heeft er alle belang bij om op een zo efficiënte mogelijke manier met die geluidsruijme om te gaan. Ik vraag de minister expliciet aandacht te besteden aan de mogelijkheid om een wetswijziging op dit punt voor te bereiden.

Het gaat erom of men het wil. Waar een politieke wil is, is ook een politieke weg! Het kabinet komt in ieder geval met een boterzachte oplossing: "Als het aan de orde is, zullen wij dat in de milieucommissie gaan bespreken." Opvallend daarbij zijn de genuanceerde bewoordingen. Ik citeer: "Het is niet vanzelfsprekend dat de ruijme daadwerkelijk en volledig wordt benut." Dat is ontzettend rekbaar. En een overleg in commissie 28, de zogenaamde milieucommissie, vind ik ook boterzacht, want in die commissie zitten juist heel veel belanghebbenden.

Minister Jorritsma-Lebbink: De heer Stellingwerf kent de Luchtvaartwet toch? Ik meen mij zelfs te herinneren dat hij hem zelf behandeld heeft en zo niet, dan heeft zijn voorganger dat gedaan. Zijn geheugen is wel erg kort, want hij doet nu net alsof de Luchtvaartwet iets verschrikkelijks is. Ik meen mij toch echt te herinneren dat ook zijn fractie vóór gestemd heeft.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Bij de uitwerking lopen wij nu tegen een probleem op, namelijk de onmogelijkheid om het te beperken tot een maximumaantal vluchten. Daar wil de minister niet aan.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het staat in de wet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ja, het staat nu in de wet. Daarom vraag ik de minister of zij bereid is dit punt aan de orde te stellen in de beleidsdiscussie die wij volgend jaar gaan voeren.

Ik heb er niet veel vertrouwen in dat uit de oplossingen die de minister aandraagt – een overleg in commissie 28 – veel voortkomt. Naar mijn overtuiging is de fractie van de PvdA met haar ommezwaai op een enorm hellend vlak gaan zitten.

Ten slotte, mevrouw de voorzitter, zou ik de fractie van de PvdA willen vragen of zij vindt dat bij een wellicht onverwacht positief exploitatieresultaat van de luchthaven alsnog de discussie moet worden geopend om mogelijkerwijs te komen tot een gefaseerde afbouw van de nachtvluchten. Ik hoop dat de heer Crone in zijn bijdrage daarop wil ingaan.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik ben blij dat wij dit debat in een volgend stadium van duidelijkheid kunnen brengen. Vanzelfsprekend denk ik dan allereerst aan de inhoud van het debat. Vorige week hebben wij een nieuwe en laatste poging gedaan om met de optie van een eenmalige subsidie – die ook is voorzien voor andere luchthavens – af te komen van de nachtvluchten. Nu blijkt dat dit niet kan, enerzijds doordat de subsidie hoger zou moeten zijn dan ik al dacht en ook doordat die een structureel karakter zou moeten hebben, maar anderzijds bestaat voor deze optie niet een Kamermeerderheid. Daarmee is voor ons een volgende fase ingetreden, die wij overigens vorige week al zeer nadrukkelijk hebben aangegeven. Eigenlijk hebben wij dat al veel eerder in het debat gedaan, bijvoorbeeld twee jaar geleden. Dan kom je uit op de vraag: welk compromis wil je sluiten? Het gaat het daarbij om de oorspronkelijke inzet van 5000 of meer nachtvluchten en de nuloptie die kennelijk niet haalbaar is. In dezen hebben wij ons niet alleen afgevraagd welk aantal nachtvluchten wij acceptabel zouden vinden, maar ook welke garanties er daarbij gesteld zouden kunnen worden. Ik wil herhalen dat in het oorspronkelijke kabinetsvoorstel een stuk of zes sloten op de deur zaten. Dat waren de volgende.

1. De nachtsluiting zelf komt in het aanwijzingsbesluit. Dat zou betekenen dat de luchthaven echt niet gebruikt mag worden voor vluchten tussen 1.00 en 5.30 uur.

2. De zone wordt zo krap mogelijk berekend. De heer Rosenmöller zei vorige keer: voor de helft van de volgende eeuw kan het niet om meer dan 950 nachtvluchten gaan.

3. Er zullen operationele maatregelen worden genomen in het aanwijzingsbesluit.

4. Het aanwijzingsbesluit kan in de Kamer nog worden getoetst voordat het wordt vastgesteld. Men mag erop rekenen dat wij die toets zullen uitvoeren.

5. Verlate vluchten moeten uitwijken naar andere luchthavens. De minister heeft vorige week ook gezegd dat dit betekent, dat je vluchten niet kunt gaan plannen tot vijf voor één, dus voor een landing net in de reguliere tijd. Men zal voor een eerder tijdstip moeten plannen,

Crone

omdat je altijd rekening moet houden met vertragingen. Een veiligheidsklep moet dus al ingebouwd zijn.

6. Het kabinet zal zorgen voor een grotere vrijwaringszone voor nieuwbouw.

Hieraan voeg ik zelf het volgende toe. Aan de hand van het bedrijfsplan zullen de operationele maatregelen die onderdeel zijn van de systematiek van de aanwijzingsbesluiten niet alleen vooraf worden vastgesteld, maar ook maandelijks worden getoetst. Wij weten, zeg ik tegen de heer Stellingwerf, dat het kabinet bij de handhaving uiteindelijk de mogelijkheid van bestuursdwang kan benutten. Ik neem aan dat het die ook zal benutten wanneer structureel het aantal nachtvluchten c.q. de nachtzone wordt overschreden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De heer Crone zei dat óf het aantal nachtvluchten óf de nachtzone kan worden overschreden. Ik vind dat hij ontzettend teleurgesteld moet zijn over de reactie van het kabinet op zijn opname in de aanwijzing van zijn punt over de 950 nachtvluchten. In de brief zegt de minister namelijk: dat is niet de afspraak; de afspraak betreft de geluidszone, maar we tellen niet het aantal nachtvluchten. Kortom, we moeten nog maar afwachten of het bij 950 nachtvluchten blijft. De heer Crone heeft gezegd dat goed gelet zal worden op het handhaven van de geluidszone. Ik mag hopen dat dit gebeurt. Per slot van rekening staat het ook in de aanwijzing. Nu weet ik: een kinderhand is snel gevuld. Maar ik wil toch weten hoe de heer Crone omgaat met het feit dat de minister spreekt over de geluidszone en niet het aantal nachtvluchten. Nogmaals, de heer Crone heeft zich heel duidelijk uitgesproken voor een bepaald aantal.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Het is heel aardig dat mevrouw Van 't Riet zegt dat een kinderhand gauw gevuld is. Zij geeft mij namelijk niet eens de gelegenheid om precies datgene te doen wat zij van mij verwacht en wat ik ook steeds heb aangekondigd. Ik vind dat in het aanwijzingsbesluit ook helder een passage over het aantal van 950 vluchten moet worden opgenomen. Dat is niet nodig omdat ik bang zou zijn dat het aantal van 950 gemakke-

lijk zal worden overschreden, want het aantal van 950 is met de sloten die ik zojuist al noemde, in sterke mate vastgelegd in het aanwijzingsbesluit en alles wat daarmee te maken heeft. Op zichzelf hebben wij op dit punt een redelijk vertrouwen. Echter, het andere geldt ook. Het is mogelijk dat er stillere vliegtuigen zullen komen. Dat zal overigens nog lange tijd duren. De heer Rosenmöller sprak vorige week in dat verband over het midden van de volgende eeuw. Misschien komen zij er eerder. Laten wij dat hopen. Dat is namelijk altijd beter. Dan moeten wij de beschikbare ruimte niet onbepert gaan opvullen met extra vluchten. Dat is op zichzelf niet nodig voor de rentabiliteit en per slot van rekening vormt de rentabiliteit het uitgangspunt voor het accepteren van nachtvluchten. Dus de winst van stillere vliegtuigen moeten wij zoveel mogelijk laten neerslaan in het verkrijgen van verminderde geluidshinder in de regio. De juridische discussie is wat ons betreft nog niet afgelopen. Volgens het kabinet past dit niet in de systematiek, waarbij het zich niet baseert op het feit dat dit aspect niet kan worden opgenomen – dat kan gewoon gebeuren – maar op het feit dat de handhaving moeilijker is. Ik kan mij daar op zich iets bij voorstellen, want we handhaven de zonering. Dat betekent echter ook dat het kabinet, als bijvoorbeeld in oktober blijkt dat het aantal al is gehaald, de zonering moet kunnen handhaven door middel van in de Luchtvaartwet genoemde operationele maatregelen, een ander type vliegtuigen, heffingen voor de meest lawaaimakende vliegtuigen enzovoorts. De beheerder van de luchthaven heeft dus een reeks instrumenten om iets uit te oefenen en het aantal vluchten te beperken. Als de luchthaven dat niet adequaat doet, kan het kabinet bestuursdwang toepassen, waardoor de luchthaven zelfs geheel of gedeeltelijk, tijdelijk, overdag of 's nachts kan worden gesloten. Ik heb gevraagd die middelen zo nodig in te zetten. Het plafond zal niet zo gauw worden overschreden, maar het gaat mij om de andere kant, namelijk dat we het toegestane aantal niet onbepert gaan volvliegen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het kabinet geeft ook aan dat het de mogelijkheid van 1500 nachtvluchten

wil onderzoeken. Bent u het daarmee eens? Bent u, gelet op dit onderzoek dat in het kader van de onderhandelingen met de exploitant plaats zal vinden, niet bang dat er op langere termijn toch een uitbreiding van de 950 nachtvluchten aan de orde zal zijn als dat aantal niet voldoende blijkt te zijn?

De heer **Crone** (PvdA): Ik ben uiteraard niet voor 1500 nachtvluchten; ik vind het ook niet nodig dat in de MER te onderzoeken. Maar u weet dat de MER wordt opgesteld door de initiatiefnemers. Als die een toetsvariant willen met meer nachtvluchten, is het de vraag of wij dat kunnen verbieden. Belangrijker is echter dat dit op zichzelf geen titel is om op grond daarvan het aantal van 1500 nachtvluchten in het aanwijzingsbesluit op te nemen. Het kabinet vindt dat in het aanwijzingsbesluit een aantal van 950 nachtvluchten moet worden opgenomen. Wil iemand ooit besluiten tot een verhoging van het aantal nachtvluchten, dan zal er een nieuwe MER moeten komen. De initiatiefnemer moet dan ook ten opzichte van de 1500 nachtvluchten, als dat al de optie wordt, het meest milieuvriendelijke alternatief onderzoeken, wat dan ook weer de hele procedure moet doorlopen. Op zich doet het er dus juridisch niet toe of je meer dan 950 nachtvluchten opneemt in de MER. Ik ben er ook helemaal niet voor om dat te doen. Daarom vind ik het prima als de minister straks toezegt al haar invloed te gebruiken om dat niet te doen. Daarmee geven we gezinszins enig juridisch wapen uit handen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U verzet zich daartegen.

De heer **Crone** (PvdA): Uiteraard.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In het begin van uw betoog zei u dat u, wat u vandaag zou zeggen, vorige week al had betoogd, en twee jaar geleden ook al. Ziet iedereen het dan verkeerd dat u vandaag de grote draai naar nachtvluchten maakt, terwijl u jarenlang daartegen bent geweest?

De heer **Crone** (PvdA): Ik zeg helemaal niet dat iedereen het verkeerd ziet. Ik zeg alleen dat ik vorig jaar ook heb gezegd wat ik nu zeg. Vorig jaar heb ik gezegd dat we

Crone

het debat begonnen met 5000 nachtvluchten. Iedereen, ook de VVD en het CDA, wilde toen zomin mogelijk nachtvluchten. Ik zat op nul. Ik heb toen voorgesteld te proberen er samen uit te komen, om van die 4000 à 5000 nachtvluchten af te komen en zo dicht mogelijk bij de nul, kan het zijn op nul te komen. Vervolgens is in de pers een heel debat gevoerd over de vraag wat ik precies bedoelde: het is nul en iedereen moet zich daarin voegen, of nul, met desnoods maar wat nachtvluchten. Ik heb die onzekerheid expres laten bestaan, want zoals u weet moet je bij onderhandelingen nooit zeggen wat je eindbod is. Als ik toen had gezegd: nul vluchten, maar desnoods 500 of 950, moet u niet denken dat er 950 was uitgekomen. Zo hoog acht ik uw kennis van onderhandelingstechniek. U heeft toen over mijn motie, waarin gevraagd werd alles nog eens te heroverwegen, gevraagd of het was uitgesloten dat er nachtvluchten zouden komen. Ik heb toen gezegd: ik kan nu niet zeggen hoe wij dan het belang van de werkgelegenheid, de luchtvaartontwikkeling, de rentabiliteit en de nachtvluchten – in die volgorde – tegen elkaar zullen afwegen. Ik heb toen al volstrekt duidelijk gemaakt dat ik niet kon zeggen hoe wij dan zouden wegen. U moet van mij respecteren dat ik een onderhandelingsinzet kies en dat, als ik niet alles binnenhaal – ik heb niet alles binnengehaald, zodat ik niet blij ben met dit compromis – ik toch in de lijn van wat ik twee jaar geleden heb gezegd, opereer. Van die lijn ben ik nooit, maar dan ook nooit afgeweken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Waarom is het dan mogelijk dat ook uw fractievoorzitter nog bij dat pleidooi om het besluit uit te stellen een maand geleden zei tegen nachtvluchten te zijn en te blijven?

De heer **Crone** (PvdA): Omdat het volstrekt logisch is dat als wij zeggen geen nachtvluchten te willen en als strategie hebben op nul of zo dicht mogelijk bij nul uit te komen, ook de heer Wallage de afweging kan maken dat als uitstel leidt tot een beter besluit, omdat er meer informatie moet komen of omdat een deel van de onderhandelingen nog moet plaatsvinden, dit kan helpen. U vraagt nu toch ook om uitstel? U durft nu toch ook niet een beslissing

te nemen? U vraagt uitstel van de beslissing. Twee jaar geleden vroeg ik om uitstel. Toen zei de heer Rosenmöller iets in de trant van: vluchten kan niet meer, er moet nu worden gekozen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij kiezen ook. Wij geven een oordeel over wat het kabinet zegt en doet. Heb ik het juist dat in het verkiezingsprogramma van de PvdA staat dat er geen nachtvluchten mogen komen en dat er geen subsidies meer mogen worden gegeven aan regionale luchthavens voor het dekken van de exploitatiekosten?

De heer **Crone** (PvdA): Dat staat in ons verkiezingsprogramma. Dat weet de heer Rosenmöller zelfs beter dan ik, want de moties die hij indient, zijn meestal afgeleid van ons verkiezingsprogramma. Dat vind ik uitstekend. Twee jaar geleden zei de heer Rosenmöller echter dat je het probleem niet kunt oplossen door het voor je uit te schuiven, omdat je jezelf in het volgende debat weer harder tegenkomt. Daarom vraag ik de heer Rosenmöller waarom hij nu toch weer uitstel wil. Laat hij gewoon zeggen dat hij accepteert dat het niet kan zonder nachtvluchten en zonder subsidie en dat de luchthaven dus weg moet!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dat is flauwekul. Ik zeg, met een aantal collega's, tegen het kabinet dat wij niet tevreden zijn over dit besluit, dat het kabinet zijn huiswerk over moet doen en dat als uitgangspunt moet worden gekozen: nul nachtvluchten. Dat wil de heer Crone eigenlijk ook. Hij geef mij een compliment als onderhandelaar, maar ik kan dat helaas niet retourneren. De heer Crone geeft namelijk dingen weg, terwijl zijn fractie de ontbrekende schakel is voor het realiseren van wat hijzelf wil. Dat is slecht onderhandelen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb twee jaar geleden gezegd: ik kan nu niet zeggen hoe wij de kwestie dan wegen. Ik heb toen al aangegeven dat wij die afweging nog een keer zouden moeten maken. Respecteert de heer Rosenmöller dat?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik respecteer alles wat de heer Crone twee jaar geleden heeft gezegd. Ik

respecteer ook wat hij vorige week heeft gezegd. De heer Crone moet echter niet met het verhaal komen dat de PvdA op dit moment geen grote draai maakt als het om die 950 nachtvluchten gaat. In het verkiezingsprogramma van de PvdA staat namelijk wat anders. De heer Crone moet weten wat daar in algemene zin de consequenties van zijn. Daarom ben ik van mening dat dit een beetje kiezersbedrog is, een beetje knollen voor citroenen verkopen. De PvdA komt in dit debat bij de VVD uit. Dat moet de heer Crone geen plezierige dag bezorgen.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! De VVD wilde in het vorige debat nog steeds akkoord gaan met 5000 nachtvluchten. Als dat voor de rentabiliteit nodig was, dan was de VVD ook nog wel akkoord gegaan met meer nachtvluchten. De VVD is daar nu gelukkig van af. Dat is heel plezierig. De heer Rosenmöller praat onzin als hij zegt dat mijn fractie uitkomt bij de VVD. Dan zou ik uitkomen bij 5000!

Voorzitter: Weisglas

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! In dit debat zijn wij, na keihard onderhandelen, met het kabinet uitgekomen op een compromis. Ik ben er nog steeds niet blij mee dat het 950 nachtvluchten zijn geworden, want ik wil er liever nul. De heer Rosenmöller moet echter niet zeggen dat wij zijn uitgekomen op het standpunt van de VVD. Dat is kletsboek.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het is volstrekt helder. De VVD-fractie zakt van 1500 naar 950 nachtvluchten. Mevrouw Van Rooy probeert dat aantal weer op te rekken. De PvdA-fractie stijgt echter van nul naar 950 nachtvluchten. Dat is wat de PvdA en de VVD op dit voor het milieu, het geluid, de gezondheid en de leefbaarheid zo gevoelige thema bindt. Deze fracties steunen nu het kabinet. Dat is voor het kabinet de enige mogelijkheid om zijn standpunt door de Kamer te krijgen. Als de heer Crone serieus meent dat hij wil uitkomen bij nul nachtvluchten, dan moet hij meedoen met de motie. Drie ondertekenaars daarvan staan hier, terwijl er nog eens drie in de zaal zitten. Dan maakt de heer Crone waar wat hij naar buiten toe heeft

Crone

beloofd. Hij geeft nu dingen weg, terwijl dat niet nodig is, gelet op de werkelijkheid.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! De heer Rosenmöller hoeft de inhoudelijke afweging die ik nu maak, maar die twee jaar geleden is aangekondigd, niet te delen. Hij kan echter niet waarmaken dat ik een draai maak en dat ik een ander standpunt inneem dan ik destijds deed. Ik heb de afgelopen twee jaar voortdurend duidelijk gemaakt dat ik onderhandel vanuit ons verkiezingsprogramma en dat er nog een eindafweging zou komen. Dat moment is nu aangebroken. Ik heb geen behoefte aan verder uitstel. Dat wil de heer Rosenmöller wel, terwijl hij twee jaar geleden nog zei dat uitstel geen zin had en dat een keer moest worden gekozen. Wel mag de heer Rosenmöller beoordelen – dat doen de kiezers ook – of wat ons standpunt betreft sprake is van een evenwichtige balans, kijkend naar de werkgelegenheid en het milieu. De kiezer zal zien dat een andere fractie een andere balans legt, zoals die van de heer Rosenmöller. De kiezer moet vervolgens een keuze maken. Ik maak echter geen draai. Wij zetten ook niet voortdurend de deur open voor meer nachtvluchten, want ik heb al zeven sloten op de deur aangegeven. Zo meteen voeg ik daar nog een achtste aan toe. U mag mijn standpunt bekritisieren, maar u moet het niet belachelijk maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik kan bijna niet anders dan het belachelijk te maken. Niet om u belachelijk te maken, maar door uw standpunt als ongeloofwaardig te bekritisieren op grond van de historie van achttien jaar waarin u neen heeft gezegd tegen de nachtvluchten. Verder moet u ons niet verwijten dat de interpretatie van de breed ondertekende motie uitstel is, terwijl uw fractievoorzitter een maand geleden zegt dat omdat de premier een discussie wil over de tweede nationale luchthaven, de fractie van de Partij van de Arbeid van mening is dat het besluit over Beek moet worden uitgesteld en dat zij nog steeds tegen nachtvluchten is. Wat dat betreft is dat verwijt volstrekt misplaatst.

De heer **Poppe** (SP): Ik verwijt de heer Crone niets. Ik moet alleen vaststellen dat hij een looping maakt

die hij halverwege afbreekt, waardoor hij op z'n kop blijft doorvliegen. Op 13 oktober 1994 zegt de heer Crone in deze Kamer letterlijk: de PvdA-fractie is tegen nachtvluchten en daar houden wij aan vast. Dat doet hij nu niet meer en daar is geen enkele uitvlucht voor. Er behoeven namelijk geen coalitiebelangen of -overwegingen te zijn. Nu de Partij van de Arbeid juist de mogelijkheid heeft om waarschijnlijk voor het eerst in deze kabinetsperiode iets waar te maken van haar verkiezingsprogramma, vraag ik mij af waarom zij haar standpunt wijzigt.

De heer **Crone** (PvdA): Gelukkig hebben wij in dit kabinetsbeleid zeer veel van ons verkiezingsprogramma gerealiseerd. Had u liever gehad dat ik twee jaar geleden had gezegd: ik wil nul nachtvluchten, maar als het kabinet komt met iets meer, vind ik het ook niet erg? Had u dat een geloofwaardige onderhandelingsinzet gevonden? Dan was het kabinet vervolgens weer wat hoger gaan zitten. Zo werken toch de onderhandelingen? Dat weet u net zo goed als ik. Heeft ooit een vakbonds-onderhandelaar gezegd: ik wil 1% hebben dus ik vraag 1%? Neen, dan vraag je 2%. Naar de mate waarin je dat geloofwaardig hebt gemaakt in de richting van de werkgevers en de publieke opinie, accepteert iedereen het dat je uiteindelijk terugkomt met iets minder. Anders hadden wij bijvoorbeeld gisteren en eergisteren bij de NS een staking gehad. Ook daar was er een inzet van twee kanten, waaruit een compromis is gekomen waar beide partijen niet echt blij mee zijn, maar dat wel gezien kan worden als een resultaat.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben geen onderhandelaar, nooit geweest. Ik stel wel vast dat de onderhandelingen waarover de heer Crone het heeft, altijd gelden voor een beperkte tijdsduur en een beperkte groep. Hier kunnen wij niet marchanderen met onderhandelingen. Het gaat om de nachtrust en de leefbaarheid in een groot, dichtbevolkt gebied. Je moet dan een standpunt innemen en niet marchanderen met zakgeld. U was tegen nachtvluchten en zou daaraan vasthouden. Het probleem met u is dat u in het vervolgdebat op 13 oktober nog een heleboel andere dingen heeft gezegd. U draait in een debat altijd zo'n 700 graden in de

rondte, zodat u altijd later een andere koers kunt bepalen. Dat heeft niets met onderhandelen te maken; dat heeft te maken met geen positie innemen, geen standpunt bepalen en alleen maar kijken hoe de wind waait om vervolgens in die richting het eigen jasje aan te trekken. Dat vind ik een kwalijke zaak als het gaat om de belangen van de mensen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik behoef hier nauwelijks in detail op in te gaan, omdat het een herhaling van zetten wordt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In 1994 heeft u in het debat duidelijk gezegd dat u niet vooruit kon lopen op de uitkomsten van het onderzoek naar de nachtvluchten en de oost-westbaan. Dan stel ik toch de gewetensvraag waarom u tot gisteren stelde dat er geen nachtvluchten mogen komen. Ik twijfel hierdoor aan de mogelijkheid om de sloten te openen waarover u het steeds heeft. Hoe gaat u in de toekomst om met uw standpunt? Ik verwacht dat 950 nachtvluchten niet voldoende zullen zijn tenzij er meer structureel geld bijkomt. Ik haal dat uit de verschillende rapporten. Gaat de Partij van de Arbeid vervolgens weer schuiven of wil zij bijvoorbeeld de oost-westbaan sluiten?

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb niet pas gisteren gezegd dat wij misschien denken aan nachtvluchten in het kader van het kabinetscompromis. Ik heb de vorige week in deze Kamer al gezegd dat wanneer hetgeen wij willen niet haalbaar is, onze tweede optie het kabinetscompromis is, waarbij wij nog een aantal zaken extra willen vastleggen. Ik heb de vorige week gezegd – u heeft het ook in het journaal kunnen zien en in de kranten kunnen nalezen – dat wij deze optie openhielden.

Het tweede punt van uw vraag was of die 950 vluchten wel genoeg zijn om rendabel te zijn. Daar kun je twee kanten mee op. U zegt dat 950 veel te weinig is. Ik houd mij aan de rapporten van het kabinet, omdat ik die op dit moment niet kan weerleggen. Daarom ga ik ervan uit dat het een goed bod is. Het kan zijn – dat is mijn eigen opvatting en ik heb daar verleden week citaten uit de sector voor gepresenteerd – dat er veel meer overdag gevlogen kan worden door charters en overigens ook door andere vluchten, want

Crone

iedereen weet hoe booming de luchtvaart is. Iedere raming wordt overschreden door een nog hogere raming. Er wordt dan zoveel gevlogen dat er meer winst is en ook eerder dan nu in de ramingen is opgenomen. Als dat gebeurt, zijn die nachtvluchten niet eens meer nodig en is zeker het omgekeerde niet nodig. Er zijn dan niet meer nachtvluchten nodig om rendabel te worden. Gezien de marktontwikkelingen kun je die redenering volgen die geloofwaardig is. Bij Schiphol hebben wij daar nu steeds "last" van. Je kunt ook zo redeneren dat 950 vluchten te weinig zijn en dat het ooit meer zal moeten worden. Dat accepteren wij echter niet, net zomin als het kabinet dat accepteert. Wij leggen vast dat 950 het plafond is. Ik hoop overigens dat u daaraan meedoet. Mocht uw zeer principiële standpunt het niet halen – wat ik niet uitsluit – dan hoop ik dat u bereid bent om mee te doen en dat plafond vast te leggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U zegt nu: 950 nachtvluchten en that's it. Een structurele subsidie is op termijn voor de PvdA onbespreekbaar. Ik baseer mijn conclusie overigens op de rapporten die de luchthaven zelf heeft ingebracht, een combinatie-rapport met de luchthaven Schiphol en de rapporten van de universiteiten. Die zeggen allemaal iets anders dan het kabinet nu doet.

De heer **Crone** (PvdA): U gelooft alle rapporten tegelijkertijd, die van de Rentmeesters en die van de andere kant. Ik begrijp heel goed dat u dat doet, want uw standpunt is zeer helder, maar wat moeten wij met D66? Het is een partij die in de Kamer voortdurend roept dat er geen nachtvluchten mogen komen. Die partij heeft echter vier ministers in het kabinet en die gaan allemaal akkoord met dit compromis. Wij weten allemaal dat minister Wijers van Economische Zaken voortdurend heeft gezegd dat er met hetzelfde geld niet op een andere wijze meer werk of evenveel werk kan worden gecreëerd. Hij is akkoord gegaan met 2800 nachtvluchten, 2000, 1500 en nu uiteindelijk met 950. Waarom is D66 in het kabinet akkoord gegaan met 950 nachtvluchten? Omdat er voortdurend vanuit de PvdA druk was, in het kabinet en daarbuiten, om naar de nul te gaan. Je kunt stemmen op D66 en dan heb je een

helder geluid in de Kamer, maar de bestuurlijke verantwoordelijkheid is een heel andere en die ligt in het kabinet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Crone wil de VVD-fractie 5000 nachtvluchten in de schoenen schuiven. Reken je rijk met de Partij van de Arbeid. Het mag de heer Crone toch niet ontgaan zijn dat de VVD-fractie het kabinet ondersteunt en dat er wat ons betreft geen 5000 nachtvluchten aan de orde zijn.

De heer **Crone** (PvdA): Ik val slechts terug op alle voorgaande plannen, in 1994 officieel hier in de Kamer besproken. Daarvoor zijn er zelfs plannen geweest met nog veel meer nachtvluchten voor de expres-scenario's. De VVD heeft altijd gezegd: die vluchten moeten, want dat is goed voor het werk en anders is er geen rentabiliteit. U kunt dus niet ontkennen dat als er hier een besluit had voorgelegd, waarin stond dat er 5000 vluchten moesten komen, omdat het anders niet rendabel is, u daar "ja" tegen had gezegd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er zijn in de loop van de laatste twintig jaar heel wat studies verricht, met heel wat wetenschappelijk onderbouwde scenario's met meer en minder nachtvluchten, maar u kunt niet al die scenario's en al die studierapporten van al die universiteiten als hét standpunt van de VVD beschouwen. Wij hebben nu een standpunt waar wij over spreken en wat de VVD ervan vindt moge duidelijk zijn. Ik hoop dat dat ook bij u en uw fractie het geval is.

De heer **Crone** (PvdA): Ik schaam mij er niet voor om hier te zeggen dat ik een compromis heb gesloten dat niet is wat ik wilde. Het is overigens niet zozeer een compromis waarbij wij veel hebben ingeleverd voor de VVD – dat doen wij soms wel en daar is niets mis mee – maar een compromis met de werkelijkheid is. De werkelijkheid is nu eenmaal zo dat je de prijzen van het vliegen niet zodanig hoog kunt maken door internationale omstandigheden enzovoort en dat je alleen met dagvluchten een rendabele luchthaven hebt. Dat is een gegeven waarmee wij moeten omgaan. Ik vind het nooit erg om compromissen met anderen, coalitiepartijen of

tegenstanders, te sluiten. Dat was in dit geval overigens niet het doorslaggevende argument. Het doorslaggevende argument was dat wij dat zelf niet op een geloofwaardige manier zouden hebben kunnen doen. Het zou u sieren als u zou zeggen: wij hebben nu iets anders gedaan dan een aantal jaren geleden. U bent er toch ook blij mee; het zou dan toch ook niet zo'n punt hoeven zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De heer Crone refereerde eraan dat de luchtvaart ook op de regionale luchthavens een booming business is. Hij meldde dat helemaal niet is uitgesloten dat de exploitatie op een veel eerder moment veel gunstiger zal worden. Suggereert hij impliciet dat de discussie over de nachtvluchten die hij nu accepteert, dan heropend zou moeten worden om te kijken of deze al dan niet gefaseerd afgebouwd zouden moeten worden?

De heer **Crone** (PvdA): Na één inleidende zin zal ik mijn motie voorlezen, dan kunt u teruglezen hoe wij daarmee willen omgaan. De motie is bedoeld om het plafond van 950 nachtvluchten vast te leggen in de aanwijzing. Het debat of dat juridisch handhaafbaar is, zal nog wel enige tijd voortduren. Het komt op z'n minst terug als wij de Luchtvaartwet en alles wat daarmee te maken heeft, evalueren. Volgens de afspraak zal dat eind 1997 gebeuren. Wij moeten zien of dit wel of niet handhaafbaar is als onderdeel van de totale handhavingssystematiek. Vooral nog willen wij de politieke inzet helder maken, net als bij Schiphol, zodat het een onderdeel is bij het opstellen van het jaarlijkse bedrijfsplan. Het bedrijfsplan en de zonering zijn wel handhaafbaar en controleerbaar op naleving. Als onderdeel daarvan willen wij het aantal nachtvluchten opnemen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de nachtelijke geluidshinder bij vliegveld Maastricht zo beperkt mogelijk dient te blijven;

Crone

overwegende, dat door de komst van stillere vliegtuigen het op lange termijn mogelijk kan worden dat binnen de vastgestelde LAeq-geluidszone meer gevlogen kan worden dan nodig is ten behoeve van de rentabiliteitseis;

van mening, dat de komst van stillere vliegtuigen bij vliegveld Beek te allen tijde tot minder geluidshinder in de nacht dient te leiden;

verzoekt de regering het aantal nachtvluchten waarvan in de berekening wordt uitgegaan in de aanwijzing op te nemen, als beperking ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 14 (25089).

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Kan de heer Crone het standpunt van de PvdA-fractie wat preciseren? Het lijkt mij veel helderder om te pleiten voor een wetswijziging, zodat binnen de Luchtvaartwet de mogelijkheid wordt gecreëerd om een maximumaantal vluchten vast te leggen.

De heer Crone (PvdA): Ik heb dat overwogen en gisteren in mijn fractie gezegd dat wij misschien een initiatief tot wijziging van de wet moeten nemen om dit soort dingen wat beter te regelen. Wij hebben dit allemaal pas afgesproken in 1994 en deels zelfs nog later. Wij hebben afgesproken dat dit in 1997 wordt geëvalueerd. Ons standpunt is nu dat wij dit politieke uitgangspunt vastleggen. Wij evalueren in 1997 de juridische stand van zaken, de naleving, enzovoorts, voornamelijk naar aanleiding van de ervaringen op Schiphol. Als dat nodig blijkt c.q. wenselijk is, zullen wij niet aarzelen om dan een initiatiefwetsvoorstel in te dienen of amendementen om de wet dusdanig aan te passen dat wij daarover tevreden zijn. Ik reken op voorhand op uw steun.

Voorzitter! Ik ben al wat punten kwijtgeraakt in de interrupties.

De voorzitter: Ja, u hebt nog een minuutje.

De heer Crone (PvdA): Voorzitter! Ik heb tussentijds al even gemeld dat wij toch zijn teleurgesteld in de positie van D66. Over het principiële standpunt van de fractie is nooit onhelderheid geweest, maar wij zijn er trots op dat de Partij van de Arbeid binnen en buiten het kabinet een eensgezinde strategie heeft gevoerd om zo dicht mogelijk bij nul uit te komen. Er is zeer zware politieke druk geweest, zoals ons een- en andermaal is verweten, maar daarmee is het ons wel gelukt om te komen waar wij nu zijn. Ware het mogelijk geweest om nog meer druk uit te oefenen, dan was dat misschien niet eens nodig geweest, als in het kabinet van stonde af aan een meerderheid van Partij van de Arbeid en D66 klip en klaar had gezegd: geen nachtvluchten.

Als je stemt voor een partij, is het goed om te weten hoe de fracties zich opstellen in de Kamer en in het kabinet. De vraag van de consistentie zal ik verder niet beoordelen, want dat doen de kiezers wel.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Ik moet mij beheersen om mijn woede niet te laten stijgen door de ondermaatsheid van de opmerkingen van de heer Crone, want dan ben je niet meer redelijk. Er zijn meerdere dossiers in behandeling in de Kamer, zoals over de HSL en het drugsdossier, waarbij de Partij van de Arbeid heel duidelijk een positie inneemt tegenover haar eigen kabinetsleden. Het is een dualistisch systeem dat wij in de Kamer willen betrachten. Ik merk dat hij niet gewend is om een bestuursrol te spelen, waarbij het toch van belang is dat een bestuur een bepaald voorstel moet doen, wat te maken heeft met het sluiten van compromissen. Wij hebben in de Kamer als fracties, als politieke groeperingen een eigen verantwoordelijkheid. Dat weet de heer Crone. Wij controleren het kabinet. Wij kunnen een eigen initiatief nemen.

De fractie van D66 kiest voor een eigen lijn in de Tweede Kamer. Wij prijzen de heer Wijers omdat hij met een voorstel is gekomen, waardoor men uit de impasse van twintig jaar kon komen. Dat betekent niet dat wij meteen akkoord moeten gaan met het voorstel zoals het er nu ligt. Het staat nu op de agenda. Wij betreuren de inhoud van het akkoord zoals het er ligt, omdat naar onze mening dit niet het compromis moet zijn. De

voorwaarde is: geen nachtvluchten. De heer Crone denkt nu dat hij uit de school van het kabinet kan klappen en kan zeggen dat dé D66-ministers voor nachtvluchten waren. Dat kan hij helemaal niet weten!

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik klap niet uit de school van het kabinet. Het is een unaniem besluit geweest. Zo is het ook naar buiten gebracht.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Dat is gebruikelijk. Dat gebeurt altijd met kabinetsbesluiten. Ik mag hopen dat er een discussie in het kabinet heeft plaatsgevonden.

De heer Crone (PvdA): Niemand hoeft uit de school van het kabinet te klappen. Je hoeft alleen maar te luisteren naar de persconferentie toen dit compromis werd gepresenteerd. Door iedereen werd gezegd dat minister Wijers het compromis had bedacht. Dat was overigens ook de enige reden waarom hij persoonlijk aanwezig was bij de persconferentie, want bij alle vorige debatten over Beek was hij niet aanwezig, ook niet op de persconferentie. Minister Wijers heeft bedacht dat met deze optie toch nog een economisch rendabele situatie ontstaat. Ik respecteer dat. Het is prima dat hij dat heeft gedaan. Het is zijn rol om als lid van het kabinet, maar ook als minister van Economische Zaken, over dit thema een standpunt in te nemen. Ik klap dus niet uit de school van het kabinet. Ik constateer wel dat als ik de kranten nalees vanaf kerst vorig jaar, minister Wijers voortdurend heeft gezegd: 2800 nachtvluchten, dat moet dan maar; daarna ging het om 2000, dat moet dan maar; toen ging het over 1500, dat moet dan maar. Ik klap niet uit de school. Ik constateer alleen wat er in de kranten staat. Ik constateer uit de meerderheidsopvatting van het kabinet dat er geen meerderheid is die heeft gezegd nul nachtvluchten te wensen, wat ook de consequenties daarvan zijn. De D66-bewindslieden hebben dus niet gezegd: nul nachtvluchten en dan maar de luchthaven opheffen.

Ik respecteer het standpunt van de ministers. Ik respecteer het standpunt van de fractie van D66. Ik zeg niet dat het niet mag. Integendeel, dat mag in het dualisme zeer wel. Alleen, als dualisme ertoe leidt dat de fractie de ene kant opgaat en de

Crone

bewindslieden van die partij de andere kant, dan is dat ook dualistisch, maar of het effectief is? Dat denk ik niet. Als het enige standpunt van de fractie van D66: wij willen nul nachtvluchten en er mag helemaal niets, dan is dat geen basis voor onderhandelingen om ergens op uit te komen. Dat stel ik gewoon vast!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Bij andere dossiers geldt kennelijk niet voor de heer Crone dat hij een andere positie kiest dan het kabinet. Kennelijk is het kiezen van positie in dit geval op een andere manier aan de orde. Ik begrijp absoluut zijn redenering niet.

De heer **Crone** (PvdA): Voor ons geldt ook dat wij als fractie ons het recht voorbehouden op alle punten af te wijken van het kabinetsbeleid, nog afgezien van hetgeen in het regeerakkoord staat en zelfs dwars tegen de eigen bewindslieden in te gaan. Als dat nodig is, zullen wij dat ook doen, nu, gisteren en in de toekomst. Ook dan moet iedereen maar beoordelen of dat zo effectief is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De PvdA-fractie mag dat kennelijk wel en de D66-fractie niet.

De heer **Crone** (PvdA): Het mag staatsrechtelijk. Het mag politiek. Het vergroot absoluut niet de druk op het kabinet. Noch het optreden van de fractie, noch van de bewindslieden vergroot de druk op het kabinet. Je weet uiteindelijk nooit waarom je een compromis met elkaar sluit. Waarom sluiten bewindslieden een compromis met elkaar? Omdat zij weten dat zij daarmee een draagvlak in de Kamer opbouwen bij coalitiepartijen. Dat is het grote verschil tussen coalitiepartijen en oppositiepartijen. Ook dat is staatsrechtelijk volstrekt normaal en zelfs wenselijk. Ik verwijt niemand iets gedaan te hebben wat niet mag.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nog een laatste opmerking hierover. Waarom kiest de PvdA-fractie voor de gebundelde variant, de Bosvariant, bij de HSL en niet voor de A1-variant die het kabinet zo graag wil? Waarom zet de heer Crone die keuze door? Waarom kiest hij niet voor hetgeen het kabinet zo moeizaam als compromis tot stand heeft gebracht

met nog 900 mln. erbij? Dat is ook een gevoelig dossier.

De heer **Crone** (PvdA): Omdat ik net als mevrouw Van 't Riet voor dualisme ben. Van geval tot geval bepalen ook wij of het compromis van het kabinet, waar onze bewindslieden onderdeel van uitmaken, voor ons aanvaardbaar is of niet. Ik herhaal dat ik het niet erg vind wat de fractie van D66 gedaan heeft. Ik vind het niet onjuist. Ik vind het niet verkeerd. Ik vraag alleen of het effectief is of niet. Kun je die keuze uitleggen als je zegt er trots op te zijn dat paars tot stand is gekomen en blij te zijn dat je als D66 regeringsverantwoordelijkheid draagt? Gebruik dan die regeringsverantwoordelijkheid! Dat is het enige wat ik zeg.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dit begint werkelijk een beetje op een politieke klucht te lijken. Dualisme is goed totdat het de grenzen van de effectiviteit heeft bereikt. Dat betekent dus dat de heer Crone ook bij de HSL – daar ga ik gewoon van uit – door de pomp gaat, als het niet effectief meer is, de eigen minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu te steunen. Dat is eigenlijk zijn standpunt.

De heer **Crone** (PvdA): Wij bepalen ons eindstandpunt over de HSL op het moment dat dit dossier hier weer ter behandeling komt. Daar ga ik nu verder niks inhoudelijks over zeggen. Het enige wat ik over de HSL wil zeggen, is dat de heer Rosenmöller daarbij heeft kunnen zien dat wij als fractie een eigen en onafhankelijke positie innemen ten opzichte van de compromissen die het kabinet aan ons voorlegt. Het was natuurlijk niet uitgesloten dat de fractie van de PvdA had gezegd het Beekcompromis niet te willen en het dus af te wijzen. Dat was staatsrechtelijke mogelijk en dat was politiek mogelijk. De heer Rosenmöller vindt het zelfs wenselijk. Het was dus "all in the game". Ik zeg alleen maar dat een regeringspartij in de Kamer én in het kabinet zit. Het is dan voor iedereen helder als men dezelfde lijn voert. Dat is hier dus niet zo. "That's all!"

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Crone moet het onderscheid tussen Kamer en kabinet iets

nadrukkelijker maken. De PvdA zit niet in de Kamer en in het kabinet. Dat zijn toch te onderscheiden verantwoordelijkheden? Waarom kan de heer Crone met betrekking tot de HSL het pleidooi voor de Bosvariant kiezen? Dat kan omdat er nog niet besloten moet worden! Dit is nog niet de week van het besluit over de HSL. Dat is pas over drie weken. Ik geef de heer Crone op een briefje dat als de redenering van de fractie van de Partij van de Arbeid die van de genoemde effectiviteit is en die van een eigen verantwoordelijkheid van de minister van dezelfde politieke kleur in het kabinet, er het volgende zal gebeuren. Er komt straks een brief van het kabinet met daarin de keiharde keuze voor de A1-variant: een stukje onder en een stukje door het Groene Hart. Vanuit de genoemde effectiviteit zal de heer Crone dan moeten kiezen voor die variant. Dat is de enige conclusie die uit deze redenering valt te trekken.

De heer **Crone** (PvdA): Wij besluiten toch niet op de basis van wel of geen dualisme of wij het eens zijn met het kabinet? Dat betekent dat wij tegen alles moeten zijn wat het kabinet wil! Wij maken van geval tot geval een inhoudelijke beoordeling. De vergelijking gaat procedureel in die zin op dat ik vorige week hier heb gezegd met een eenmalige subsidie van de nachtvluchten af te willen. Als dat niet kan, kies ik voor de kabinetsvariant met aanpassingen. Ik heb dat vorige week klip en klaar gezegd. D66 heeft in het HSL-debat gezegd te kiezen voor de Bosvariant, maar als het kabinet vasthoudt aan de andere variant, laat men het kabinet, wat huiselijk gezegd, niet vallen voor een spoorlijntje. Bij dit dossier is D66 dualistisch, maar houdt deze fractie rekening met twee opties. Dat verwijt ik hun dus niet. Ik vind het echter raar dat zij mij wel verwijten dat ik wat ik vorige week heb gezegd nu effectueer. Zij meten dus met twee maten. Zij meten zichzelf met een andere maat dan zij mij meten.

De **voorzitter**: Dit is de laatste interruptie. Het lijkt mij een herhaling te worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is geen verschil met vandaag. Ook collega Van Heemst en de fractievoorzitter van de PvdA hebben

Crone

al gezegd dat het kabinet niet zal vallen over de HSL.

Mijn vraag is de volgende. De heer Crone gaat nogal tekeer tegen de fractie van D66, die inderdaad in mijn optiek haar rug recht houdt met betrekking tot de nachtvluchten. Geeft dat niet een heel raar beeld van de verhoudingen in de coalitie? Hij heeft immers geen enkel kritisch woord meer aan het adres van de VVD. Hier is de PvdA dus gewoon op uitgekomen. De VVD en de PvdA steunen het kabinet en de D66-fractie wordt bij dit soort gevoelige milieuthema's bekritiseerd. Dat is toch...

De voorzitter: Nee, dit heeft u al eerder naar voren gebracht.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb zonet precies en helder gezegd wat mijn positie is ten opzichte van de VVD. Ik heb de VVD bekritiseerd omdat zij met een motie hebben geprobeerd om zelfs iets boven de 950 vluchten uit te komen. Dat heb ik vorige week ook al gedaan. Mijn positie tegenover de VVD is dus volstrekt helder. Overigens, het is een groot voordeel als een partij niet alleen in de Kamer zit, maar ook in het kabinet. Zo kan men soms meer bereiken dan in de Kamer mogelijk is. Dat is voor mensen ook een afweging bij het ontwikkelen van hun stemgedrag, ten voordele of ten nadele. Soms moet men dan andere dingen doen dan men in de oppositie zou doen.

Voorzitter! Ik heb nog een motie. Ik kan daar heel kort over zijn. Die motie betreft de regionale luchthavens. Wij willen volstrekt vasthouden aan het standpunt dat er bij andere regionale luchthavens geen nachtvluchten mogen plaatsvinden. Dat hebben wij steeds gezegd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat starts en landingen van vliegtuigen in de nacht in de omgeving van luchthavens veel hinder opleveren;

overwegende, dat op de regionale en kleine luchthavens momenteel geen nachtvluchten plaatsvinden;

spreekt uit dat op de Nederlandse

vliegvelden met uitzondering van Schiphol en Maastricht geen starts en landingen in de nacht dienen plaats te vinden (behalve ingeval van calamiteiten);

verzoekt de regering de nota Relus op dit uitgangspunt te baseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de heer Crone. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (25089).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dit bijna een gotspe. Gaan wij nu onder leiding van de Partij van de Arbeid een motie aannemen om geen nachtvluchten toe te staan op regionale luchthavens? Volgens mij liggen er al heel veel uitspraken van de Partij van de Arbeid hierover. Met de inhoud ben ik het natuurlijk eens. Ik begin alleen echt te twijfelen aan de bedoeling van de Partij van de Arbeid. Straks komen wij bijvoorbeeld bij het vliegveld in Rotterdam. Daar zijn nachtvluchten. Krijgen wij daar dan hetzelfde circus en theater te zien als wat er tot nu toe is opgevoerd? De Partij van de Arbeid is tegen, men heeft zelfs een motie ingediend, door de Kamer ondersteund, en vervolgens gaat men toch weer praten over de individuele luchthavens. Op dit moment vind ik het bijna onfatsoenlijk om zo'n motie in te dienen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik vind dit dus echt onzin. Twee jaar geleden, tijdens het debat over de vaststelling van de luchtvaartnorm, hebben wij de Kamer voortdurend gezegd dat wij een nachtnorm vaststelden die alleen voor Beek en Schiphol gold. Toen zei ook iedereen dat men dat niet wilde voor de andere luchthavens en dat is ook de beleidslijn van het kabinet. Dat werd vorige week nog herhaald. Een aantal woordvoerders, bijvoorbeeld de heer Schutte, zei vervolgens dat zij daarmee hadden ingestemd en dat zij daarom niet akkoord konden gaan met de optie dat er geen nachtvluchten op Beek mochten plaatsvinden. Dat zei de heer Schutte twee jaar geleden, maar nu draait hij het helemaal om. Hij is er nu alleen niet, dus hij kan zich niet verdedigen. Wij doen dat dus niet. Wij houden vast aan de optie dat er op Maastricht geen

nachtvluchten mogen komen. Ik heb net herinnerd aan wat ik twee jaar geleden heb gezegd. Ik zei toen dat wij de eindafweging op die dag zouden maken. Ik heb nooit gezegd dat het anders zou gaan bij andere luchthavens. Dus ik begrijp uw opmerking absoluut niet.

De voorzitter: Mijnheer Rosenmöller, ik sta alleen een interruptie over deze motie toe.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja. Ik heb er een heel concrete vraag over. De minister heeft tijdens het debat van vorige week gezegd dat er in Rotterdam zo'n 550 nachtvluchten plaatsvinden. Moet dat bij aanneming van deze motie tot het onmogelijke gaan behoren?

De heer **Crone** (PvdA): De manier waarop Rotterdam verder zal gaan, is een groot probleem. Dat is een van de zaken die het kabinet zal aangeven in de nota Relus. Er is voor Zestienhoven nog steeds geen aanwijzing vastgesteld. Het is dus al twijfelachtig welke juridische grondslag er is om daar nachtvluchten te hebben. Als dat debat er komt, zullen wij het tegenhouden. Dat is altijd het standpunt geweest van de PvdA-fractie en dat zullen wij ook volhouden.

De voorzitter: De laatste interruptie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij hebben hier nu juist een debat over wat altijd al het standpunt van de PvdA-fractie is geweest. Maar los daarvan, ik wil weten wat mij te wachten staat als ik steun verleen aan wat ik toch een beetje een schaamlapmotie noem. Maar goed, een schaamlap kan ook interessant zijn. Betekent aanneming van deze motie een politiek signaal aan het kabinet om de huidige nachtvluchten in Rotterdam te beëindigen?

De heer **Crone** (PvdA): Ja, natuurlijk. Als ik dit zo neerleg, kan er toch geen twijfel bestaan over wat ons standpunt is en wat tot nu toe altijd en overal onze uitspraken zijn geweest.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat moet dan ook per ommegaande gebeuren. Het gaat mij om de feitelijke situatie.

De heer **Crone** (PvdA): Zo snel

Crone

mogelijk, maar dat is natuurlijk voortdurend aan de orde in de onderhandelingen rond Zestienhoven. U forceert met uw motie uitstel voor nachtvluchten op Beek. Dat verweet u mij twee jaar geleden.

De **voorzitter**: Nee, meneer Crone, het gaat alleen over deze motie.

De heer **Crone** (PvdA): Wij zullen wel zien hoe die dingen lopen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Aannemen van deze motie betekent dus per saldo dat nachtvluchten in Rotterdam per ommegaande moeten worden gestopt.

De heer **Crone** (PvdA): Dat moet zo snel mogelijk gebeuren, maar ik zei al dat er geen aanwijzingsbesluit is. De vraag is dus welke juridische titels er zijn. Dat moet allemaal uitgezocht worden. Ik kan nu niet zo hardop "ja" zeggen als ik zou willen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik zei het net al. Dit was de laatste interruptie, anders gaat het de hele dag door en gaat u de nacht in.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik vertrouw erop dat mijn bijdrage wat minder discussie zal oproepen dan die van de vorige sprekers. Ik hoop en vertrouw erop dat de SGP op dit punt in ieder geval niet op inconsistentie kan worden betrapt.

Mijn fractie heeft met name op twee punten kritiek gehad op de besluitvorming ten aanzien van Beek. In de eerste plaats is onze kritiek dat het besluit ten aanzien van Beek, in het bijzonder wat betreft de nachtvluchten, niet ingebed was in een bredere visie op de toekomst van de regionale luchthavens in ons land, en de minister weet dat ik al daar al jaren voor pleit. Dat betekent ook – ik zeg het meteen maar voor het geval dat de heer Crone mij op dit punt wil interrumpen – dat ik nachtvluchten op regionale luchthavens nooit heb uitgesloten en ook nu niet uitsluit, als het maar ingebed is in een bredere beleidsvisie. Die moet eerst op tafel liggen en dan moeten wij duidelijke keuzen maken. Die visie is er tot nu toe niet

en daarom vind ik dat deze keuze op dit moment niet verantwoord is.

Dan kom ik bij mijn tweede kritiekpunt. Ik vind dat het voorstel van de regering slecht onderbouwd is op het punt van de financiële en economische risico's. Het is voor mij in ieder geval volstrekt onduidelijk of met het geschetste besluit een economisch rendabele situatie zal ontstaan. Wij voelen er absoluut niet voor – ook dat hebben wij steeds duidelijk gemaakt – om overheids-geld voor een langere termijn in onrendabele situaties te stoppen. Als er al geld in moet worden gestopt, dan is het de vraag of dit ook de beste impuls is uit een oogpunt van kwalitatieve werkgelegenheid. Wij hebben het besluit dus sterk gekritiseerd. De laatste brief van de minister verandert daar in die zin niets aan, dat er voor ons op deze punten geen duidelijker situatie ontstaat. Integendeel, recente persberichten roepen zelfs vragen op over de kwalitatieve onderbouwing van het besluit van de regering. De wijze waarop het volgens die persberichten gegaan is en de manier waarop adviezen van bepaalde organisatiebureaus erbij betrokken zijn, vergroten mijn vertrouwen in de kwaliteit van dit besluit niet. Dit lijkt broddelwerk.

Onze conclusie blijft dan ook dat er sprake is van een besluit dat onvoldoende doordacht is en dat ook ten opzichte van het Limburgse, gelet op de daar levende gerechtigde wensen, vlees noch vis is. Ook de vorige keer heb ik al gezegd dat het kabinet dit huiswerk moet overdoen. Dit deugt niet. Vandaar dat mijn fractie van harte de motie van de heer Rosenmöller heeft medeondertekend.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! In de afgelopen tien jaar ben ik zelden tevreden geweest over de resultaten waarmee vakbonds-onderhandelaren naar voren kwamen. Ik bedoel nu de mensen die in de kantine op de tafel klimmen en dan roepen: beste mensen, we mogen nu zelf onze rusttijden gaan indelen en zelf onze gebroken diensten bepalen; de directie doet dat niet meer. Op die manier worden gebroken diensten als een overwinning naar voren gebracht. Zo ongeveer staat de heer Crone,

voormalig vakbondsman, hier zijn verlies als overwinning te boeken.

In 1979 heeft de regering de plannen van de provincie Limburg voor een nieuwe oost-westbaan onderschreven. Dat is zeventien jaar geleden. Als ik de Volkskrant mag geloven – en waarom zou ik dat niet doen – zijn de berekeningen van het kabinet thans gebaseerd op ongeveer 48 uur werk. Zet dat maar eens af tegen zeventien jaar praten over dit onderwerp.

De heer Crone gebruikte de uitdrukking "en gaat over tot de orde van de nacht". Dat was bedoeld als grap, maar er zit iets bitters in. Er is namelijk onderhandeld over de nachtrust van mensen. Ik ben van mening dat daarover in feite niet te onderhandelen valt. Regionale vliegvelden geen nachtvluchten; dát moet het uitgangspunt blijven. De heer Crone stelde op 13 oktober 1994 dat het standpunt van zijn fractie was: geen nachtvluchten. Daar wenste hij aan vast te houden. Ik stel nu vast dat hij volledig uit de bocht vliegt, zonder een verdediging die neerkomt op: ja, coalitieafspraken, we kunnen niet anders. Nee, voorzitter, de PvdA wordt nu, als partij, verantwoordelijk voor de nachtvluchten op een regionaal vliegveld. Dat moeten wij vaststellen. Deze nederlaag boeken als een overwinning doet mij denken aan de genoemde vakbondsman. Wat mij betreft is de Kamer er met dérgelijke vakbondsmensen niet beter op geworden.

Voorzitter! Wij hebben de motie op stuk nr. 8 ingediend, waarin wordt bepleit om het geld dat nu in nachtelijke herrie dreigt te worden gestoken, te besteden om vormen van werkgelegenheid te creëren in Zuid-Limburg die daar hard nodig zijn. De motie die door de heer Rosenmöller namens een groot gedeelte van de Kamer is ingediend, hebben wij onderschreven. Dit betekent niet dat wij de motie op stuk nr. 8 intrekken. Wij houden deze motie aan. Eerst wil ik wel eens zien hoe de hazen gaan vliegen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Poppe stel ik voor, zijn motie (25089, nr. 8) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.



Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Dit debat had moeten gaan over Limburg en zijn belangen. Echter, wie de vorige week en deze week het debat heeft gevolgd, moet concluderen dat het een droevige, beschamende vertoning is van Haags politiek gekonkel. Bezien wij de standpunten van de coalitiepartijen, dan blijkt dat de PvdA de kroon spant, met het gedraai van de heer Crone. De vorige week trachtte hij de achterban te contenteren en een mooi milieugezicht op te zetten, door met een eigen motie te komen die het mogelijk zou moeten maken om Beek zonder nachtvluchten rendabel te houden. Dat gebeurde echter op een zó onrealistische manier, dat die motie op een gemakkelijke manier door het kabinet kon worden afgeschoten. Nu maakt de heer Crone een zeer scherpe bocht, weer terug in het hok. Over D66 kan ik kort zijn. Je kunt zeggen dat ze consequent eerder ingenomen stellingen handhaven. Maar de werkgelegenheid speelt voor D66 klaarblijkelijk absoluut geen rol, getuige de vage uitspraken over de nieuwe plannen die er dan maar in Limburg moeten komen, zonder subsidies en zonder oost-westbaan. Dan is er maar één conclusie mogelijk: geen luchthaven meer in Zuid-Limburg, 2300 arbeidsplaatsen sowieso naar de filistijnen en absolute onduidelijkheid over wat het verder oplevert.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hier ben ik eigenlijk al voldoende op ingegaan in een interruptiedebatje met mevrouw Verbugt, maar weet u hoeveel mensen er op de luchthaven werken?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat mij erom wat op dit moment de directe en indirecte effecten van de luchthaven op de werkgelegenheid zijn, en dan hebben wij het over ongeveer 2300 arbeidsplaatsen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar is veel discussie over, in het ene rapport staat er iets anders over dan in het andere.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Op dit punt zijn er niet veel verschillen tussen de rapporten te vinden. Noemt u dan eens een rapport dat hiervan een ander beeld geeft.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het rapport van de Wetenschapswinkel in Limburg. Ik weet dat er discussie over is, maar daarin wordt een aantal van 400 genoemd. En op de luchthaven zelf werken 48 mensen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Volgt D66 die redenering ook als het om Schiphol gaat, dat alleen de werkgelegenheid op Schiphol zelf van belang zou zijn? Heeft u uiteindelijk niet de beslissing over Schiphol mede verdedigd, omdat juist de indirecte werkgelegenheid zo gigantisch belangrijk is? Ik raad u aan om eens bij uw eigen minister Wijers op cursus te gaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Natuurlijk zijn er indirecte werkgelegenheidseffecten, maar u kunt ook niet precies aangeven welke bedrijven voor het concept van de luchthaven gaan kiezen en hoeveel arbeidsplaatsen dat gaat opleveren, net zomin als ik kan aangeven hoeveel arbeidsplaatsen een bedrijvenlocatie kan genereren. Dat is mijn keuze, ik zet het nog maar eens met grote letters neer. Het zijn soortgelijke concepten, alleen kiest de een wat meer voor duurzaamheid dan de ander.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dit slaat toch werkelijk alles, en dat is precies wat ik bedoel met "een droeve vertoning voor Limburg". Moet men in Limburg nu blij zijn met een debat van dit niveau? Natuurlijk kan niemand tot op de arbeidsplaats nauwkeurig aangeven wat de ontwikkelingen zullen zijn, maar het is uw en onze verantwoordelijkheid om voorwaarden te scheppen voor het ontstaan van werkgelegenheid. Wie een beetje inzicht in de werking van de economie heeft, weet dat er vestigingsplaatsfactoren nodig zijn om bedrijven aan te trekken. Voor buitenlandse investeerders is een luchthaven een buitengemeen belangrijke vorm van infrastructuur. U schuift dat maar terzijde door te zeggen dat er maar op een andere manier werkgelegenheid moet komen. Ze zullen in Limburg blij zijn met dit standpunt!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik probeer het nog een laatste keer. Je kunt ook kiezen voor een andere infrastructuur.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Zoals

wegen die nergens naartoe leiden? Nu leiden ze naar een luchthaven, daar gaat het om.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zet niet in op de luchthaven, niet op uitbreiding door de aanleg van een oost-westbaan, maar op een bedrijvenlocatie.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Bedrijvenlocaties, dat is steeds het toverwoord van mevrouw Van 't Riet, maar bedrijfsterreinen moeten ergens op gericht zijn. Mevrouw Verbugt heeft dit terecht aangegeven. Als een bedrijfsterrein aan een luchthaven gerelateerd is, komen er bedrijven naar Limburg. Maar het zal zonder mogelijkheden van vrachtvervoer al een hele klus worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter!...

De **voorzitter**: U heeft deze discussie ook al met mevrouw Verbugt gevoerd en u heeft straks nog een termijn, dus nu geef ik de heer Poppe gelegenheid voor een interruptie.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Als ik de redenering van mevrouw Van Rooy volg, zou ik tot de conclusie moeten komen dat het gelet op de werkloosheid in Nederland goed zou zijn om overal vliegvelden aan te leggen. Zij heeft uit interviews met de betrokken bedrijven kunnen opmaken welke binding zij met het vliegveld hebben. Er zijn maar een paar bedrijven die vinden dat zij aan het vliegveld gebonden zijn. Waarom maakt mevrouw Van Rooy op deze manier misbruik van de werkloosheid in Zuid-Limburg om de vliegveldlobby erdoor te drukken? Er is op geen enkele wijze aangetoond dit de enige juiste manier zou zijn om in Zuid-Limburg werkgelegenheid te creëren. Er zijn veel betere manieren; zet daar nu op in, want dat is beter voor het milieu en beter voor de gezondheid van de omwonenden. Wij kunnen de nachtrust van die mensen toch niet inleveren voor waarschijnlijk slechts enkele extra banen?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De heer Poppe heeft blijkbaar slecht geluisterd naar wat mevrouw Verbugt zeer terecht op dit punt naar voren heeft gebracht. Ik



De heer Crone (PvdA)

zou het allemaal wel kunnen herhalen, maar ik raad hem aan om er de Handelingen op na te lezen, want ik ben het eens met de zeer terechte opmerkingen van mevrouw Verbugt op dit punt. En als je de ontwikkelingen op Schiphol volgt, dan zie hoe belangrijk luchthaveninfrastructuur is. Natuurlijk alleen op de plaatsen waar het kan, het zou idioot zijn om in het hele land luchthavens aan te leggen. Maar een luchthaven is een buitengewoon belangrijke trekker van werkgelegenheid. Wij maken ons hier druk om omdat de werkgelegenheid ons een zorg is.

De heer **Poppe** (SP): Dit is een slecht argument. Zuid-Limburg is een van de dichtstbevolkte gebieden in Nederland. Als daar een vliegveld kan, kan het overal. Dat kan dus geen argument zijn. Mijn interruptie richting mevrouw Van Rooy was uiteraard ook in de richting van mevrouw Verbugt, maar vanwege de tijd doe ik het in één keer.

De **voorzitter**: Daarmee is dit afgehandeld. Mevrouw Van Rooy kan haar betoog voortzetten.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik zal mij nog even wenden tot de PvdA, die werkelijk een schoolvoorbeeld getoond heeft van politiek gedraai. Een motie indienen die niets anders

is dan luchtfietsen, die op geen enkele manier een reële basis creëert om de doelstelling die de heer Crone wilde bereiken, geen nachtvluchten, te realiseren en tegelijkertijd een duidelijke financiële basis voor de luchthaven. Dat is door het kabinet bij het vorige kabinet al heel stevig onderuitgehaald. Blijkbaar was dat alleen maar een schaamlap om uiteindelijk toch de draai naar het kabinetsstandpunt te nemen. Het was wat duidelijker geweest, mijnheer Crone, als u dat meteen verleden week gesteld had.

De heer **Crone** (PvdA): Bent u het met de inhoud van mijn standpunt eens?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Nee. Het moge uit het debat de vorige week duidelijk geworden zijn dat de CDA-fractie inhoudelijk een ander standpunt heeft. Maar dat ontnemt mij natuurlijk niet de mogelijkheid om opmerkingen te maken over de wijze waarop u in dit huis politiek bedrijft.

De heer **Crone** (PvdA): Het is wel mijn ervaring dat als je beiden op een weg loopt, de één de ene kant op en de ander de andere kant op, het niet zoveel zin heeft om naar een compromis te zoeken. Dat maakt dus wel uit.

Maar ook bij uw aantal nachtvluchten zou je kunnen voorstellen om dat als een plafond vast te leggen. Vindt u dat ook niet prettig?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wij hebben heel duidelijk uitgesproken, ook verleden week in het debat, dat wij het eens zijn met de minister dat de structuur van de wetgeving zich er niet voor leent om een plafond voor het aantal vluchtbewegingen aan te brengen. Dat zou ook een buitengewoon verkeerd precedent scheppen voor Schiphol.

De **voorzitter**: Ik wil deze discussie nu afkappen. Die heeft u in eerste en tweede termijn gehad. Dit heeft niets te maken met de aanleiding voor de derde termijn. U heeft nog een halve minuut, mevrouw Van Rooy.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik neem aan dat ik evenveel spreektijd heb als alle voorgaande collega's.

De **voorzitter**: Zeker. Ik hanteer dezelfde klok.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U was niet bij het eerste deel van het debat.

De **voorzitter**: Gaat u door. Gaat u alstublieft niet in discussie met de voorzitter.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik zal dat niet doen, maar ik wil nog wel toevoegen dat de CDA-fractie zeer benieuwd is of dit debat wat de PvdA betreft een generale repetitie is van wat wij straks mogen verwachten bij het debat over de HSL. Collega Leers is aanwezig om te kijken hoe het op dit punt gaat en of wij het over drie weken op dezelfde manier mogen verwachten.

Dit brengt mij bij een ander punt, namelijk de opstelling van het kabinet zelf. Paars had toch de nieuwe verfrissende aanpak dat het er nu eens zeer dualistisch aan toe zou gaan, dat hier in het parlement de discussie zou plaatsvinden op basis van standpunten van het kabinet. En als de parse partijen of een meerderheid in de Kamer er anders over dachten, zou dat mogelijk moeten zijn. Het is dan wel buitengewoon bizar om in die rondslingerende notulen van de ministerraad te moeten lezen dat de minister-president er blijkbaar al van uitgegaan is dat het in het parlement

Van Rooy

wel eens tot een andere meerderheid zou kunnen leiden en dat dit vervolgens voor de uiteindelijke aanpak van het kabinet geen enkele betekenis zou mogen hebben. Desalniettemin zal dat het kabinet er niet van weerhouden, zo zegt de minister-president, thans aan te vangen met het opstellen van een milieueffectrapportage. Kortom, het kabinet gaat door op de weg die het heeft ingezet.

Is dit de wijze waarop dit kabinet omgaat met de discussie in het parlement? Betekent dit niet dat wij hier alleen een debat voor de bühne hebben gevoerd, dat het een debat was voor spek en bonen en dat, wat er ook uitkomt, het kabinet zijn eigen lijn zal doorzetten? Dit is toch werkelijk een buitengewoon serieuze inkijk in wat het kabinet echt vindt van het belang van een parlementair debat in dit huis. Ik vind het beneden peil als in het kabinet op die manier over parlementaire discussies wordt gesproken. Ik ben dan ook zeer benieuwd wat de beide ministers op dat punt zeggen.

Ik wil er nog aan toevoegen, dat in diezelfde notulen van de minister-raad door de minister-president het belang van een goede informatieverstrekking aan de regeringspartijen in de Tweede Kamer benadrukt wordt. Dat is een staatsrechtelijk unicum. Ik dacht dat het kabinet het parlement informeert en dat er geen aparte informatiekanaalen bestaan naar de regeringsfracties. Dat geeft toch een heel bijzondere kijk op wat paars onder dualisme verstaat. Ik zou willen concluderen, voorzitter, dat de hele gang van zaken rondom Beek een voorbeeld is van paars op zijn slechtst!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw Van Rooy heeft meer te maken gehad met notulen van de ministerraad. Ik zie die inderdaad echt voor het eerst. Mevrouw Van Rooy, is het vanuit uw eigen ervaring in het verleden een trendbreuk dat eerst fractievoorzitters van de regeringspartijen worden geïnformeerd alvorens de Kamer? Ik vraag het in alle neutraliteit, want ik weet het gewoon niet. Misschien dat ik het later nog eens te weten kom, maar dan zullen wij eerst verkiezingen nodig hebben.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het kabinet zegt: wat er ook gebeurt, wij gaan door. Ik kan mij eerlijk gezegd

niet een dergelijke ervaring herinneren waarbij zo helder gezegd werd: wat de Kamer ook doet, wij gaan door. Wanneer er zich dergelijke situaties voordeden, werden die gecommuniceerd naar de Kamer. Klip en klaar werd dan gezegd dat de situatie onaanvaardbaar was voor het kabinet.

Verder verwijs ik naar de start van dit paarse kabinet. Toen is gezegd: wij gaan het anders aanpakken; wij hanteren het dualisme; dat wil zeggen dat de discussie in de Kamer plaatsvindt op basis van door het kabinet verstrekte informatie. Afgaande op die uitspraken vind ik het vreemd als er blijkbaar aparte informatiekanaalen bestaan. Ik herinner mij met name debatten met de VVD, waarin gezegd werd dat het achterkamertjesgedoe nu voorbij was! Daaraan refereer ik, voorzitter.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb het natuurlijk ook allemaal gelezen en er iets over gezegd. Het verbaasde mij dat inderdaad de drie fractievoorzitters van de regeringspartijen geïnformeerd werden vóór de persconferentie. Dat gold ook voor de directeur van de luchthaven en de gouverneur. Een dag later is de Kamer geïnformeerd. Dat is in uw optiek iets nieuws, mevrouw Van Rooy? Nogmaals, ik vraag het in alle neutraliteit, want ik weet het niet. Is dit een vorm van informeren van een deel van de Kamer die in het verleden zo niet gebeurde?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat erom dat het parlement geïnformeerd wordt. Als betrokkenen een halfuur eerder geïnformeerd worden, vind ik dat eerlijk gezegd niet het meest wezenlijke punt. Het gaat mij er echter om dat, wanneer wij hier in de Kamer een debat voeren, alle partijen over dezelfde soort informatie dienen te beschikken. Blijkbaar is de extra informatieverstrekking aan de Partij van de Arbeid zo succesvol geweest, dat die tot de draai van de PvdA geleid heeft.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Het meeste is nu wel gezegd. Ik wil echter ingaan op twee punten, waaruit blijkt dat wij dit debat eigenlijk op een verkeerde manier voeren.

De heer Van den Berg heeft heel terecht gevraagd waarom wij geen

discussie voeren over de positie van de regionale luchthavens in zijn totaliteit. Waarom bespreken wij Relus niet in zijn geheel, met Beek als onderdeel daarvan?

Het punt is namelijk dat deze manier van behandelen ons zal gaan opbreken, omdat wij een visie moeten ontwikkelen ten aanzien van de vraag wat wij in de toekomst met de luchtvaart willen. Daarom heeft de fractie van D66 destijds een motie ingediend, waarin uitgesproken wordt dat ook de regionale luchthavens en de kleine luchtvaart bij die visie horen. Die visie ontbreekt bij het kabinet en bij een groot deel van de Kamer. Als wij nu kiezen voor de ontwikkeling van Beek zoals wordt voorgesteld door het kabinet, kiezen wij namelijk voor een ongewenste groei van regionale luchthavens. Behalve van een overlast van nachtvluchten is er sprake van een versnippering van luchtvaart over heel Nederland. Daarom heeft premier Kok een tijdje geleden waarschijnlijk gezegd: laten we dit onderwerp betrekken bij de totale discussie over de toekomst van de luchtvaart.

Ik ben heel benieuwd hoe we nu verder met Relus moeten omgaan. Ik heb begrepen dat daarin nachtvluchten überhaupt niet aan de orde zijn, maar alleen de financieel-bestuurlijke relatie met de regionale luchthavens. Dat betekent dat in de discussie over de toekomst van de luchthavens het onderhavige punt wel degelijk aan de orde komt. Ik weet niet of u Beek nog een regionaal vliegveld vindt, maar misschien kunnen wij ten aanzien van de ontwikkeling van de verschillende luchthavens een conclusie trekken. Het is namelijk bekend dat wij nu spreken over een uitgangspunt. Er wordt onderhandeld met de exploitant. Eind 1998 gaan wij over de definitieve aanwijzing praten.

Mijn volgende punt betreft het Europese beleid. Daarover wil ik kort iets zeggen. Dat beleid wordt nu gewoon niet gevoerd. Limburg ligt tussen grenzen met andere landen en je vraagt je af of die grenzen al dan niet onzichtbaar zijn. Nu lijkt het erop dat die grenzen tot in de wolken reiken. De afstemming met Luik is er gewoon niet. We hebben brieven gekregen van burgemeesters in België. Zij zeggen dat er absoluut geen enkele vorm van communicatie met hen is. Er worden Europese

Van 't Riet

fondsen aangeboord voor luchthavens die 25 kilometer van elkaar liggen. Een afstemming ontbreekt dus en er is geen enkel concept waarmee wordt aangegeven hoe wij in de toekomst omgaan met ons milieu en überhaupt euregionaal met luchthavens. Het kan toch niet zijn dat twee luchthavens zich tot internationale luchthavens gaan ontwikkelen terwijl zij slechts 25 kilometer van elkaar liggen. Bovendien: als dit wel gebeurt, gaan zij elkaar doodconcurreren.

Voor de verandering komen er ook nog eens twee HSL-stations. Hadden wij ons als Kamer niet ingezet op substitutie, beperking van de luchtvaart in de toekomst en niet op het accommoderen van de groei van de luchtvaart? Maken wij ons op dit punt nog zorgen voor de ontwikkelingen in de toekomst?

De heer **Crone** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Van 't Riet heeft vorige week aangekondigd dat D66 via het Europees Parlement ervoor zou zorgen dat geen subsidie voor Beek meer beschikbaar kwam. Zoals mevrouw Van 't Riet zojuist ook zei, zou niet zomaar subsidie gegeven moeten worden aan vliegvelden die dicht bij elkaar liggen. Is het D66 al gelukt om de subsidie voor Zuid-Limburg ingetrokken te krijgen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die kans bestaat, maar de vraag in Europees verband was als volgt: past het bij het milieubeleid van de Europese Commissie als twee luchthavens die dicht bij elkaar liggen ieder 39 mln. voor uitbreiding krijgen? Dat was de vraag. Het antwoord daarop komt nog. Wij stellen deze vraag ook, vanwege het feit dat wij deze zaak contrair vinden.

De heer **Crone** (PvdA): Maar u zult vast nagedacht hebben over de consequenties van het mogelijke antwoord. Aangezien Luik met de ontwikkeling al verder is en toezeggingen binnen heeft, maar Beek nog niet, kan alleen maar het besluit zijn: gelet op de vorderingen bij Luik is dit een gelopen race, laten wij voor Beek maar niets doen, want dan ontstaat er in die regio veel concurrentie. Hebt u al aan die stap gedacht of is dit weer teveel speculatie?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar waar u op doelt zou gebruikt worden

voor de oost-westbaan. U kunt gevoeglijk aannemen dat wij niet voor de aanleg van de oost-westbaan zijn. Dus wat dat betreft laat ik geen tranen.

De heer **Crone** (PvdA): Dan bent u dus blij dat Zuid-Limburg niet extra geld krijgt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar dat was voor die baan bedoeld.

De heer **Crone** (PvdA): Ja, maar dan is dit volstrekt helder.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik meen sowieso dat mijn standpunt helder was.

Voorzitter! Ik meen dat ik bij interruptie genoeg heb gezegd over de duurzaamheid van het besluit en over de keus van D66. Ik twijfel nog wel aan de voornemens voor de toekomst, zelfs als ik voor nachtvluchten zou zijn. Op dat punt heb ik ook veel zorgen. Uit de dossiers en de onderzoeksrapporten blijkt dat er sprake is van een moeilijk economisch-financieel verhaal. D66 verwacht – voor dit kabinet hoop ik dat deze verwachting niet zal uitkomen – dat niet de veronderstelde werkgelegenheid gerealiseerd wordt. Wij vragen ons ook af of de grenzen die nu aangegeven worden in de toekomst blijven gelden. Aan de minister vraag ik: kan Beek inderdaad een rendabele luchthaven worden met een break-evenpoint in 2011, gelet op de 100 mln. die erbij kan komen en de kwestie van de structurele exploitatiebijdrage? Die bijdrage zou er niet komen.

Voorzitter! Ik wil nog kort iets zeggen over de tamtam van de heer Crone met betrekking tot de positie van onze bewindslieden. Hij maakte een vergelijking tussen onze bewindslieden en de bewindslieden van zijn partij. In het programma van de Partij van de Arbeid staat ook dat er geen nachtvluchten zullen zijn op regionale luchthavens en dat hiervoor geen overheidssubsidie zal worden gegeven. Zoals ik zojuist heb gezegd vind ik het eigenlijk ondermaats om aan deze discussie mee te doen, maar ik kan de bal hard terugspelen: de PvdA en D66 hebben de meerderheid in het kabinet en zij komen toch met een ander voorstel. De ministers Kok en Melkert hebben zich eveneens uitgesproken voor nachtvluchten. Daaraan is de PvdA net zoveel debet als D66. Het is dan

ontzettend flauw ons aan te spreken op de gang van zaken.

Voorzitter! Ik wil ten slotte mijn motie intrekken. Deze intrekking wil ik ten goede laten komen aan de motie die de heer Rosenmöller zojuist heeft ingediend.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van 't Riet (25089, nr. 11), de motie-Rosenmöller (25089, nr. 5) en de motie-Crone/Van Gijzel (25089, nr. 7) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Hoewel de Kamer veel tijd heeft gebruikt voor haar derde termijn, heb ik het gevoel dat de meeste vragen niet aan het kabinet, maar aan elkaar werden gesteld. Ik heb het gevoel dat ik in mijn beantwoording redelijk kort kan zijn.

In derde termijn zijn een aantal onderwerpen aan de orde geweest waarop we vorige week waarschijnlijk onvoldoende zijn ingegaan. Ik begin met de notulen van de ministerraad, met daarin een groot aantal uitspraken. Voorzitter! U zult begrijpen dat ik er helemaal niets voor voel te reageren op notulen van de ministerraad die per saldo geheim zijn, en die hier dus helemaal niet horen te liggen. Ik heb het vermoeden dat daarover nog enige actie zal worden ondernomen. Ik wil best herhalen – dat heeft overigens niets te maken met de ministerraad – wat ik vorige week tegen mevrouw Van Rooy gezegd, namelijk waarom financiële informatie op dit moment nog niet heel accuraat kan zijn, omdat wij moeten onderhandelen met de regio en met de exploitant over de bijdragen en de exploitatieresultaten. Om die reden alleen al heb ik niet voldoende informatie om exact te kunnen zeggen wat straks de rijksbijdrage zou kunnen zijn. Dat moeten we straks afwachten, nadat de onderhandelingen hebben plaatsgevonden. De Kamer heeft aangegeven gekregen hoe het zit met de mogelijke exploitatietekorten. De verdeling zal blijken na onderhandelingen met de exploitant. Overigens moeten we de zaak natuurlijk verder uitwerken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over een ander onderdeel heeft u vorige week ook iets gezegd,

Jorritsma-Lebbink

namelijk over de optie nul nachtvluchten. U heeft gezegd dat dat onder uw politieke grens ligt. Mag ik datgene wat ik uit de ministerraad heb geciteerd, uit de mond van de minister-president, zo verstaan dat het kabinet daarmee inderdaad niet zou kunnen leven en voort zou gaan op wat de minister-president zegt, namelijk MER en alles wat daarmee te maken heeft?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het spijt mij: ik ga hier echt niet bevestigen of ontkennen wat er in de ministerraad is gezegd. Als u daarvan van de minister-president een bevestiging wilt hebben, haalt u hem zelf maar naar de Kamer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is flauwekul. U spreekt namens het hele kabinet, en ik ga geen individuele leden van het kabinet tegenover elkaar uitspelen. U bent op zijn minst medeverantwoordelijk voor het laten rondslingeren van notulen van de ministerraad. Dat kunt u mij niet kwalijk nemen. U zou als Kamerlid niet anders gedaan hebben. U heeft in de tweede termijn gezegd het in politieke zin niet aanvaardbaar te vinden als de Kamer uit zou spreken geen nachtvluchten te willen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb daarover vorige week gezegd wat ik daarover heb gezegd, en daaraan heb ik niets toe te voegen, dus ook geen reactie op een citaat van u uit de notulen van de ministerraad.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In de ministerraad is dat standpunt al ingenomen. Ook al zou de Kamer zich uitspreken voor geen nachtvluchten, dan zou het kabinet gewoon het traject van de nieuwe MER, met nul, 950 of 1500 nachtvluchten voortzetten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik reageer niet op vragen over de notulen uit de ministerraad. Punt uit! U kunt eindeloos vragen blijven stellen, maar u krijgt daarop geen antwoord van mij.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan moet u zorgen dat die dingen niet rondslingeren!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zullen in ieder geval na laten trekken hoe dit kan. Ik vind het werkelijk niet

te geloven dat u mij vraagt of ik commentaar geef op notulen van de ministerraad. Vorige week en vandaag heb ik daarover gezegd wat ik heb gezegd, en meer doe ik niet. Ik ga zeker niet bevestigen wat een ander heeft gezegd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Laat ik het dan zo vragen. Als de Kamer uitsprekt wat in de redelijk breed ondertekende motie is gebeurd, voert het kabinet zo iets dan uit, of zegt het: we voeren de MER uit volgens planning?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet aan de orde. Er is geen aangenomen motie. U krijgt pas een reactie als de motie is aangenomen; als ze niet wordt aangenomen, krijgt u geen reactie.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik vind het niet zo sterk van u dat u, nu de notulen zo heel duidelijk zijn uitgelekt, daar in het geheel niet op ingaat. Ik wil u een algemene vraag stellen. Vindt u het passen in een dualistisch systeem dat een kabinet bij voorbaat zegt: wat ook de uitkomst van het parlementair debat is, wij leggen ons daar niet bij neer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan soms nodig zijn om een compromis te bereiken. Dat heeft niets te maken met paars of dualistisch, want dit is niet besproken met de fracties. Dualisme ging immers om wat wordt gedaan in samenspraak met regeringsfracties of niet. Volgens mij heeft een of andere afspraak in het kabinet, als daarover niet van tevoren een afspraak met de fracties is gemaakt, helemaal niets te maken met dualisme of paarsachtige dingen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dualisme houdt volgens mij in dat het kabinet voorstellen doet en dat daarover vervolgens een parlementair debat plaatsvindt. Tijdens dat debat kan de discussie zodanig lopen dat een andere uitkomst daarvan het gevolg is, anders dan het oorspronkelijke voorstel van het kabinet. Als het kabinet dat om bepaalde redenen onacceptabel vindt, dan moet het kabinet in het openbaar, in het parlement zeggen dat een andere uitkomst onaanvaardbaar is. Vindt de minister het aanvaardbaar dat dit niet in het openbaar wordt gezegd, terwijl de regeringsfracties er in feite

wel van op de hoogte zijn dat een dergelijke uitkomst niet acceptabel is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou niet weten waarom de regeringsfracties iets zouden moeten weten wat de andere fracties niet weten. Ik geloof niet dat wij van tevoren iets hebben meegedeeld aan de regeringsfracties, noch aan de andere fracties, over wat voor discussie in het kabinet dan ook. Daar komt bij dat dit altijd op basis van argumenten moet. Het is natuurlijk niet zo dat elke discussie in het kabinet met niets eindigt. Wij zullen elke keer aan het eind van de rit moeten afwegen wat wij doen. Dualisme houdt overigens ook niet in dat het kabinet altijd doet wat de Kamer zegt. Zo is het niet. Het kabinet zal aan het eind van de rit, als er moties zijn aangenomen, moeten beslissen of die al of niet worden uitgevoerd. Dat hoort ook bij het dualistische systeem.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Precies! Na afloop van het debat moet op basis van argumenten worden besloten. Past het echter ook in het dualistische systeem als het kabinet, voordat het debat heeft plaatsgevonden, de positie inneemt dat het toch doorgaat, wat er ook uit het debat komt? Dan is het debat toch zinloos?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat heel interessant, maar dat is niet aan de orde. Voorzover ik het nu kan overzien, is er straks geen sprake van een aangenomen motie. Dus die kwestie is niet aan de orde. Ik heb overigens het gevoel dat deze theoretische discussie ook wel eens in andere kabinetten aan de orde is geweest.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat kan de minister wel zeggen, maar als ik de notulen van de ministerraad helder op mij laat inwerken, dan constateer ik dat die kwestie op 1 november wel heel duidelijk aan de orde was. Toen vreesde het kabinet terecht dat er wel eens een andere meerderheid zou kunnen uitkomen wat betreft het kabinetsbesluit. Vandaar dat de minister-president opmerkte dat het kabinet toch zou doorgaan. Dat vind ik geen dualisme.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik vind het een schande dat ik de uitgelekte notulen niet heb gekregen.

Jorritsma-Lebbink

Er is overigens maar één politiek relevante vraag aan de orde. Staat het kabinet nog achter het besluit dat in diverse brieven aan de Kamer is neergelegd en dat de bewindslieden diverse keren hebben uitgelegd? Zo ja, dan is er geen probleem. Als dat niet het geval is, dan hebben wij een probleem.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Het kabinet staat nog volledig achter dat besluit. Ik wijs er overigens op dat dit een besluit van het kabinet is en geen compromis van de heer Crone. Het lijkt erop alsof hij deze oplossing heeft bedacht, maar het zijn de heer Wijers van D66, mevrouw De Boer van de PvdA en ikzelf geweest die deze oplossing hebben bedacht. Het gehele kabinet heeft deze oplossing vervolgens geaccordeerd. Ik krijg zo langzamerhand de indruk dat die oplossing hier is bedacht, maar zo is het toevallig niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als de minister toch uit de school klapt over de ministerraad, dan wil ik nog wel haar standpunt horen over wat ik de minister vragenderwijs heb voorgehouden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niet uit de ministerraad geklapt. Deze informatie hebben wij altijd naar buiten gebracht, ook tijdens de persconferentie. Dat heeft niets te maken met discussies in het kabinet, maar met het proces zoals dat is verlopen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Van tweeën één. Als ik vraag naar de geestelijke vader of moeder van iets dat in het kabinet tot stand is gekomen, dan geeft de minister alleen maar antwoord als dat in haar belang is. Blijkbaar heeft zij er belang bij om minister Wijers en minister De Boer ten tonele te voeren als de ministers die dit kabinetsbesluit, samen met haar, hebben verzonnen. Als ik echter de notulen van de ministerraad heb, als ik de minister daar vragenderwijs iets over voorhoud, dan vind ik het niet sterk dat de minister dan zegt: geen commentaar. Dat is altijd heel zwak.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan natuurlijk geheim houden dat dit een kabinet is van VVD, PvdA en D66, maar volgens mij wisten de mensen

in het land dit allang. Je zou af en toe niet zeggen dat dit zo is, maar...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat laatste ben ik ook met u eens. Ik geloof dat vrij veel mensen weten dat het kabinet bestaat uit die drie partijen. U noemt de personen die als de verzinders van het compromis kunnen worden betiteld. Ik stel u vervolgens een vraag op grond van notulen van de ministerraad. Ik kan mij voorstellen dat het voor u buitengewoon pijnlijk is dat ik beschik over die notulen. Als u Kamerlid zou zijn, zou u die vraag echter ook stellen en dan zou u het geen sterk nummer vinden van de bewindspersoon als op dat selectieve moment de reactie is: geen commentaar.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Precies. Dan zou ik hetzelfde reageren als u en daarna zou ik gaan zitten. Zo werkt dat nu eenmaal, mijnheer Rosenmöller. Het is absoluut geen sterk nummer, maar zo werkt het wel. Overigens, alle informatie die naar de regeringsfracties is gezonden, is ook naar de Kamer gezonden. U heeft niet voor niets gesproken over het feit dat er een brief naar de Kamer is gezonden waarin vooral informatie ten behoeve van de fractie van de Partij van de Arbeid is opgenomen. Overigens zou ik in de richting van mevrouw Van Rooy willen zeggen: misschien is het wel een compliment aan de oppositie!

Vervolgens kom ik te spreken over de motie die de heer Rosenmöller heeft ingediend. Mijns inziens is de motie niet geheel consistent, maar dat zal wel te maken hebben met het feit dat zij van zoveel handtekeningen is voorzien. Er staan overigens een aantal dingen in waar ik het wel mee eens ben. Dat geldt bijvoorbeeld de uitspraak dat het een wezenlijke taak is van de overheid om burgers te beschermen tegen geluidshinder van vliegtuigen, zeker in de nacht. Wij hebben er ook een keurige wet voor die daarvoor zorgt en op basis waarvan isolatie wordt aangebracht en nachtzones worden ingesteld, zodanig dat de volksgezondheid van mensen in de buurt van een luchthaven niet in gevaar komt. Een wet waarvoor Kamerbrede steun is geweest. Wat betreft het in de motie gedane verzoek om heroverweging, sluit ik mij aan bij wat de heer Crone daarover heeft gezegd, namelijk dat

het tot uitstel zal leiden, terwijl allang uit onderzoeken blijkt dat het niet mogelijk is om Maastricht Aachen Airport van een oost-westbaan te voorzien zonder een zeer beperkt aantal vluchten in de randen van de nacht. Uitvoering van de motie betekent dat gekozen wordt voor het sluiten van de huidige noord-zuidbaan en dus van Maastricht Aachen Airport.

Mevrouw Van 't Riet zegt dat onvoldoende is bekeken of er alternatieve werkgelegenheid is. Welnu, er is zeer goed naar gekeken, zowel door de provincie Limburg als door het kabinet. Het blijkt niet mogelijk om op een alternatieve wijze voldoende werkgelegenheid te creëren. Op het moment waarop je de luchthaven sluit, gaan er in eerste instantie al zo'n 1000 arbeidsplaatsen verloren. Het is erg gemakkelijk om te zeggen dat er maar 48 mensen op de luchthaven werken. Dan gaat het om het personeel dat de vliegtuigen op en neer doet gaan. Er zitten op de luchthaven ook winkeliers, afhandelaars, agenten namens transporteurs, kantoorpersoneel en onderhoudspersoneel. Bovendien zijn er indirect nu al ongeveer 1300 arbeidsplaatsen. Met een relatief kleine investering, zeker in vergelijking met datgene waarover wij ten aanzien van Fokker nadenken, wordt een aantal van rond de 3300 arbeidsplaatsen in de toekomst mogelijk. Het is dan wel erg eenvoudig om te denken dat de Rentmeesters in Maastricht wel met alternatieven wat betreft de werkgelegenheid kunnen komen. Mevrouw Van 't Riet, u moet wel een serieus debat voeren. U kunt niet beweren dat met dezelfde investering een gelijke en even duurzame werkgelegenheid gecreëerd kan worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister zegt dat er wel degelijk gekeken is naar alternatieve werkgelegenheid. Ik ken die rapporten echter niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zijn ook geen rapporten over.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U heeft alleen rapporten gemaakt die zijn gerelateerd aan de luchthaven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er liggen series rapporten uit een verleden vanuit het Limburgse, waarin nagedacht is over hoe je het

Jorritsma-Lebbink

beste structurele werkgelegenheid kunt ontwikkelen. Wij hebben eerlijk gezegd geen onafhankelijke rapporten nodig. Wij hebben deskundigen op het ministerie van Economische Zaken zitten die weten hoe het gaat met de werkgelegenheidsontwikkeling, die weten hoe het gaat als je gewoon een bedrijventerrein neerlegt. U mag daarvoor kiezen en dat neem ik u niet kwalijk, maar u moet niet beweren dat zonder een luchthaven eenzelfde soort werkgelegenheidsontwikkeling gemakkelijk te realiseren is. Daarvoor is de Limburgse economie een veel te monomane en veel te risicovolle economie. Die heeft juist diversificatie nodig en daar speelt die luchthaven nu juist zo'n belangrijke rol in.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik constateer en houd vol dat er onvoldoende gekeken is naar de werkgelegenheid zonder de luchthaven. Ik baseer dat ook op een opmerking die de gedeputeerde Tindemans heeft gemaakt in een debat op de radio. Hij zei toen dat hij inzette op de luchthaven en niet bereid was om naar iets anders te kijken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik constateer dat mevrouw Van 't Riet met terugwerkende kracht eigenlijk zegt: bij de mijnsluiting had niet als alternatief een luchthaven Beek moeten worden aangelegd. Toen is al gezegd en geconstateerd dat de enige wijze waarop je echt behoorlijk wat werkgelegenheid kunt creëren, die luchthaven was. Helaas is dat vandaag de dag nog steeds een feit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dit een inspelen op demagogie en sentimenten, waar ik gewoon niet op in wil gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U mag mij demagogie verwijten, als uzelf met goede en feitelijk onderbouwde verhalen komt. Daar komt u echter niet mee.

De heer **Poppe** (SP): Volgens de redenering van de minister zou een intercontinentaal vliegveld Groningen Vledder Airport natuurlijk erg goed zijn voor de werkgelegenheid in het noorden van het land. Daar is niet zoveel bebouwing als in Zuid-Limburg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Allereerst is daar door de regio helemaal geen aanvraag voor gedaan. Verder wonen er in die regio heel wat minder mensen, zodat je daar niet zo iets moois kunnen maken. Ik kan niet verhelen dat ik graag zou willen dat het anders was. Konden wij maar iets bedenken dat zoveel werkgelegenheid opleverde in dat Oost-Groningse. Helaas kan dat niet. Dan heeft een luchthaven weinig zin, aangezien er toevallig heel weinig mensen in die buurt wonen, niet alleen in het Groningse, het Friese en het Drentse, maar ook in de gebieden aan de overkant van de grens. Konden wij maar zo'n mooie motor voor de werkgelegenheid daar bedenken.

De heer **Poppe** (SP): Voordeel van een vliegveld in een dunner bevolkt gebied is dat er minder problemen zijn dan in een dichtbevolkt gebied.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En ook minder passagiers.

De heer **Poppe** (SP): Het zou wel werkgelegenheid aantrekken. Nu pleit ik daar niet voor, dat begrijpt u natuurlijk wel, maar uw redenering gaat mank als u zegt dat voor Zuid-Limburg de enige redding van de werkgelegenheid dit vliegveld is. U investeert er veel in, de regering heeft er in de loop van de jaren miljarden in geïnvesteerd. Dat zou dus ook in het noorden van het land kunnen. Ik pleit daar echter niet voor, maar uw redenering gaat mank.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, uw redenering gaat mank. Ik zou graag willen dat wij een project konden bedenken, waardoor wij in bijvoorbeeld Oost-Groningen een prachtige banenmachine zouden kunnen creëren. Helaas helpt een luchthaven daar niets, omdat er geen mensen wonen. Althans een grote luchthaven helpt niet voor de werkgelegenheid. Overigens op zijn eigen schaal zal de kleine regionale luchthaven daar wel degelijk aan bijdragen.

De heer **Poppe** (SP): Ik vind dit werkelijk zo'n onzin wat de minister hier zegt: daar wonen geen mensen en daarom kan er geen vliegveld komen. Vliegvelden kunnen dus alleen maar komen in dichtbevolkte gebieden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn antwoord was duidelijk.

Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft vragen gesteld over de systematiek van de Luchtvaartwet. Wij hebben in de brief aangegeven hoe het staat met de Luchtvaartwet. De heer Crone zei het al, volgend jaar gaan wij de Luchtvaartwet evalueren. Ik moet u zeggen dat ik graag een complete evaluatie voor mij zou willen zien, om te bepalen of het verstandig is – ik sluit dat niet uit – om de keuze te maken voor aantallen in plaats van zonerings. Beide kan overigens niet. Daar ben ik zelf zeer van overtuigd. Wil je een instrument hebben om te zorgen dat men zo zuinig mogelijk omgaat met de geluidsruimte, dan moet je juist bevorderen dat men ook een zuinige zone krijgt en daarmee probeert steeds stillere vliegtuigen te stimuleren. Volgens mij houdt het een het ander tegen. Maar het is misschien goed om die discussie ten fundamente te voeren bij de evaluatie van de Luchtvaartwet, ook wat betreft de handhaafbaarheid van instrumenten. Dan kunnen wij wellicht een stap verdergaan. Ik heb ook aangegeven dat 950 bij de huidige systematiek van de Luchtvaartwet alleen een symbool is, dat niet handhaafbaar is. Laten wij dan maar verder discussiëren of daarvoor instrumenten te bedenken zijn in de toekomst.

De heer **Crone** (PvdA): Het is iets meer dan een symbool. Ik deel de opvatting dat dit allemaal terugkomt als wij de evaluatie maken. Rond Schiphol is 44 miljoen passagiers vastgelegd in het aanwijzingsbesluit. Dat is op zichzelf niet handhaafbaar, maar het is een signaal voor de exploitant om er rekening mee te houden bij de opstelling van het jaarplan enzovoorts. Als het zover is, moet er iets gebeuren. Dat geldt hier ook. Het is een politiek signaal dat voor de exploitant van buitengewoon groot belang is, omdat het een rol speelt bij het beleid dat hij moet voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het kabinet is ervan overtuigd dat wij misschien 38 miljoen kunnen accommoderen binnen de huidige geluidszonering op Schiphol, waarbij wij niet praten over het aantal vliegtuigbewegingen, maar over het aantal passagiers. Het is al moeilijk genoeg om met de groei die wij op

Jorritsma-Lebbink

dit moment zien, binnen de zones te blijven. 44 miljoen is weliswaar als grens genoemd, maar de risico's dat wij daar bij de huidige geluidszoneering tegenaan lopen, zijn uitermate klein. Sterker nog, zij zijn wat mij betreft helemaal niet in zicht.

Als het gaat om 950 bewegingen, heb ik in de brief aangegeven dat de kans hierop buitengewoon klein is binnen de zone die straks wordt vastgelegd. De heer Rosenmöller zei dat het misschien in het midden van de volgende eeuw zo is. Dat kan ik niet uitsluiten, maar ik heb het gevoel dat discussies over deze onderwerpen tegen die tijd allang verder zijn gevoerd.

Ik heb het gevoel dat wij allemaal denken dat de situatie in Europa tot in eeuwig en dage ongewijzigd zal blijven. In andere Europese landen komt de discussie over het nachtelijk gebruik van luchthavens langzamerhand ook op de politieke agenda. Ik sluit niet uit dat hierover op enig moment een Europese discussie gaat plaatsvinden. Wanneer dat gebeurt en er standpunten over worden ingenomen, kan het zijn dat Beek een veel betere concurrentiepositie krijgt dan het nu heeft. Daarom moet je nooit zeggen dat je nooit meer over iets wilt praten. Ik vind dat je in principe elke keer weer over iets zou moeten praten, afhankelijk van de feitelijke situatie van de luchthaven en van de omgeving in Europa wat de concurrentie betreft.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik ben het met de minister eens dat je niet vanuit de huidige situatie moet extrapoleren naar de toekomst. Je moet een dynamiek inbouwen die verschillende kanten op kan gaan. Het is evenzeer denkbaar dat de techniek in de toekomst een verdere ontwikkeling zal doormaken, die tot beduidend geluidsarmere vliegtuigen zal leiden, met grotere toestellen en lagere emissies. De minister zal het met mij eens zijn dat je dat niet moet uitsluiten. Voor de korte termijn is een luchthaven als Dortmund, die verder ontwikkeld wordt en waar charters dag en nacht mogelijk zijn, een heel forse concurrentie voor Limburg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is ook de reden waarom wij toestaan wat wij toestaan. Ik weet niet of u die discussie volgt, maar het gaat niet helemaal zonder horten of stoten.

De heer Crone heeft nog een motie ingediend over nachtvluchten op regionale luchthavens. In Rotterdam wordt inderdaad 's nachts gevlogen. Daar is bovendien een geldige aanwijzing voor. De Kamer kan deze niet zomaar opzijzetten. Daar is een nieuwe procedure voor nodig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bij de Kamer bestaat hierover onduidelijkheid. Kunt u ons deze aanwijzing zo snel mogelijk doen toekomen, liefst voor de behandeling van de begroting?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is een heel oude aanwijzing. De exploitant is bezig met een MER-procedure om te komen tot een zonering. Die zonering is nieuw. Deze is in het laatste structuurschema Burgerluchtvaartterreinen afgesproken. Daarvoor was er ook een aanwijzingssysteem. Dat was gebaseerd op dag- en nachtvluchten, overigens zonder enige beperking. Rotterdam is nu bezig om te komen tot een zonering en een aanwijzingssysteem. Wij moeten er later over spreken waar dat op uitkomt.

De **voorzitter**: Ik sta nog één interruptie toe en daarna wil ik ze tot bijna nul beperken, want anders komen wij er niet door deze dag. U weet wat er nog op de agenda staat. Ik wil het onze voorzitter niet aandoen op de laatste dag en nacht van zijn werkzaamheden tot vier uur 's nachts te moeten voorzitten.

De heer **Crone** (PvdA): Wij hebben in de wetgeving over de normering Schiphol en Beek aangewezen voor nachtvluchten, maar niet Zestienhoven. Als zonering in het kader van deze wetgeving plaatsvindt, kan Zestienhoven toch niet doorgaan met nachtvluchten, tenzij het kabinet ons komt vragen om ontheffing voor Zestienhoven. Ik heb vorige week begrepen dat de minister niet de bedoeling had dat te doen voor een regionale luchthaven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarin heeft de heer Crone gelijk. Ik kan echter niet vandaag tegen Rotterdam zeggen dat men moet ophouden met nachtvluchten. Er is een bestaande aanwijzing. Men is bezig de volgende voor te bereiden. Pas op het moment dat die voor besluitvorming gereed

is, is die discussie aan de orde en niet nu.

Voorzitter! Er is weer gesproken over de ontbrekende visie van het kabinet. Ik maak daar zo langzamerhand ernstig bezwaar tegen. Alles waar wij vandaag mee bezig zijn, komt voort uit het vigerende structuurschema Burgerluchtvaartterreinen van 1988 dat met toestemming van de Kamer verlengd is. Ik werp verre van mij dat wij nu dingen doen die daaraan contrair zijn. Er is een langetermijnvisie. Helaas is het bij luchtvaartterreinen zo dat de besluitvorming zo lang duurt, dat de Kamer blijkbaar vergeten is dat die besluitvorming ooit heeft plaatsgevonden. Het gaat mij veel te ver om te zeggen dat er geen visie is. Dat is flauwekul. Wij denken nu na over hetgeen op de lange termijn in de sfeer van de nationale infrastructuur moet gebeuren. Natuurlijk houd je elke keer weer de bestaande beleidsvisie tegen het licht. Het is niet zo dat wij een besluit ad hoc nemen zonder dat daaraan een langetermijnvisie ten grondslag ligt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik moet de minister op dit punt echt bestrijden. Het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen is een ruimtelijk instrument. Dat gaat over de ruimtelijke keuzes. Het structuurschema is niet het primaire kader voor een visie uit oogpunt van luchtvaartpolitiek of vanuit economische belangen, bijvoorbeeld over de positie van regionale luchthavens in relatie tot één centrale luchthaven. Die dimensie zit er niet in! Ik ben er zelf bij betrokken geweest. Het gaat mij om die beleidsvisie op dat brede terrein. De ruimtelijke planning is een ander verhaal.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van den Berg kan mij ontzettend veel wijsmaken, maar wij hebben het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen niet vastgesteld zonder dat daaraan een visie ten grondslag lag! Hij wil mij dat toch niet wijsmaken? Je begint met een visie en die visie is ruimtelijk vertaald in het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Als hij zegt dat dit niet zo is, heeft hij destijds wel een raar debat gevoerd. Het staat ook uitgebreid in de memorie van toelichting bij dat structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat geldt niet voor nachtvluchten en dat soort discussies.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het staat er gewoon in!

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet, ik kan u geen interruptie meer toestaan. U bent straks woordvoerder bij de begrotingsbehandeling voor Verkeer en Waterstaat. Om te voorkomen dat u een geweldige nachtvlucht maakt, krijgt u nu geen interrupties meer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet heeft gesproken over het Europese beleid en de afstemming daarop. Ik weet dat Limburg heel graag wil afstemmen met de andere kant van de grens. Maar afstemming is erg moeilijk als je zelf niet weet waar je aan toe bent. Ik ben ervan overtuigd dat er natuurlijk afstemming zal plaatsvinden, overigens niet op de wijze zoals de vorige keer door mevrouw Van 't Riet is aangegeven: overdag vliegen op Beek en 's nachts op Bierset. Ik heb geprobeerd mij dat voor te stellen. Ik zag toen een vliegtuig landen op Beek, over de A1, via de stadstraverse naar Bierset rijden en daar weer opstijgen. Dat lijkt mij geen wijze van werken. Natuurlijk zal men over het doel van de luchthaven best verder met elkaar praten, al was het maar omdat wij zien dat Bierset zich ontwikkelt tot een expresluchthaven, iets wat bij Beek absoluut niet aan de orde is. Dat was in feite allang niet meer aan de orde.

Ik ben tamelijk ongelukkig met de wijze waarop D66-parlementariërs in het Europees Parlement omgaan met de aan Limburg toegezegde subsidies voor de luchthaven. Als het zou betekenen dat door een dergelijke actie die gelden gevaar lopen, dan vind ik dat een buitengewoon gevaarlijke en rare actie als een meerderheid in dit parlement van mening is dat de luchthaven Beek er wel degelijk moet komen, beter gezegd: dat de oost-westbaan er wel degelijk moet komen. Ik hoop dat de Commissie zo verstandig is, en daar ga ik ook van uit, daar niet op in te gaan.

Mevrouw Van 't Riet heeft tot slot gezegd dat er zo aan getwijfeld wordt of Beek ooit wel rendabel wordt. Wij zijn afgegaan op onderzoeken die uitgevoerd zijn.

Geen enkel onderzoek leidt tot absolute zekerheid. Dat is nu eenmaal het risico dat genomen wordt bij een investeringsbeslissing. Het is echter wel de grootste mogelijke zekerheid die ik heb kunnen krijgen. Ik moet zeggen dat ik, en ik neem aan ook mijn collega van Economische Zaken, meer vertrouwen hecht aan een rapport van echte deskundigen dan aan een rapport van de wetswinkel terzake.

□

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter! Er zijn niet heel veel vragen gesteld die direct betrekking hebben op mijn beleidsterrein. Mevrouw Van 't Riet heeft echter toch een aantal opmerkingen gemaakt waarop ik graag wil ingaan.

Mevrouw Van 't Riet heeft op enig moment gezegd dat D66 kiest voor duurzaamheid. Dat zijn woorden die mij als muziek in de oren klinken. Ik vind dat buitengewoon prettig. Als zij in relatie tot de vorige zinsnede echter spreekt over het ontwikkelen van bedrijvigheid in plaats van luchtvaart, kan ik mij dat wat minder goed voorstellen. Op dat ogenblik moet immers goed bekeken worden welke bedrijvigheid dan per definitie meer voldoet aan het criterium van duurzame ontwikkeling dan de luchtvaart. De luchtvaart is op zichzelf niet een milieuvriendelijke activiteit. Dat ben ik volstrekt eens met mevrouw Van 't Riet. Als zij als alternatief hiervoor distributie of een verruiming van de infrastructuur van de weg noemt, moet ik haar zeggen dat dit zich natuurlijk ook niet per definitie goed verhoudt met duurzame ontwikkeling. Ik wil graag van mevrouw Van 't Riet horen, als zij kiest voor duurzame ontwikkeling, wat in het kader daarvan ontwikkeld kan worden in Limburg dat goed scoort ten aanzien van werkgelegenheid, economisch rendement en duurzame ontwikkeling. Ik heb dergelijke voorbeelden nog niet gekregen uit Limburg. Ondanks het feit dat ik achter het standpunt sta dat het kabinet inneemt, ben ik, los van de activiteiten rond Beek, zeker bereid om met Limburg in discussie te gaan rond het bieden van ruimtelijke capaciteit als Limburg een bedrijfsterrein nodig heeft voor activiteiten die zich goed verhouden tot het criterium van duurzame ontwikkeling. Ik vind het echter iets te gemakkelijk om te zeggen dat men

kiest voor duurzaamheid en men vervolgens in de discussie een beetje laat hangen wat het betekent.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil een correctie aanbrenghen. Ik heb niet gezegd dat het per se om de distributiesector moet gaan. Ik heb alleen aangegeven wat er nu is. De distributiesector en de transportbedrijven aldaar hebben aangegeven dat zij de luchthaven niet nodig hebben, omdat zij meer geïnteresseerd zijn in de weginfrastructuur. Daar zijn voorbeelden van te geven.

Minister **De Boer**: Mevrouw Van 't Riet hoeft niet te verwachten dat de distributiesector met voorbeelden aan komt zetten die per se voldoen aan het criterium van de duurzame ontwikkeling. Als die sector met mogelijkheden komt aanzetten om er andere activiteiten te ontplooiën, ga ik er zonder meer van uit dat het activiteiten zijn die in het verlengde van de distributie liggen. Ik heb op zichzelf niets tegen distributieactiviteiten. Het is echter iets te kort door de bocht om die als duurzame ontwikkeling aan te merken.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, dit is uw laatste interruptie in dit hele debat.

De heer **Poppe** (SP): Dat is uitstekend.

Ik vraag aan de minister van VROM of zij het huidige standpunt van het kabinet als een overwinning voor haar beleid ziet. Ik refereer daarbij aan de vertrouwelijke brief van de minister aan het kabinet, die op 26 oktober in Vrij Nederland gepubliceerd is, en waarin de minister zich hevig verzet tegen nachtvluchten en waarin zij wijst op Straatsburg waar, ondanks druk uit de regio, nachtvluchten ook verboden zijn. Is het nu een overwinning, zoals de heer Crone die meent te kunnen boeken, of heeft de minister verloren?

Minister **De Boer**: Mijnheer Poppe, ik heb vorige keer in het debat al gezegd dat het mijn uitgangspunt is geweest dat er geen nachtvluchten moeten komen. Ik heb ook gezegd dat ik op 17 of 19 mei, daar wil ik van af zijn, in de regio al gezegd heb, in relatie tot een gesprek dat ik heb gevoerd over werkgelegenheid, dat ik bereid ben om mij in te zetten voor een luchthaven waar charter-

De Boer

vluchten mogelijk zijn en waar het concept van de intercontinentale vrachtluchthaven verlaten wordt. De inhoud van het kabinetsstandpunt spoot dus precies met wat ik in begin mei al in de regio aan de orde heb gesteld. Ik kan dus zeggen dat ik buitengewoon tevreden ben met dit voorstel, omdat het volstrekt gelijk is aan hetgeen ik eerder naar voren heb gebracht.

De heer **Poppe** (SP): Het staat hoe dan ook haaks op de opmerkingen in uw brief aan het kabinet.

Minister **De Boer**: Nee, mijnheer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Ja, dat staat echt haaks op de opmerking dat u geen nachtvluchten wilt.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister.

Minister **De Boer**: Wij hebben natuurlijk grote problemen met het feit dat stukken uitlekken, maar dat is onze verantwoordelijkheid en wij zullen proberen een aantal activiteiten te ondernemen waardoor dat voorkomen wordt.

Als u de totale brief zou hebben gelezen – ik dacht zelfs dat die brief helemaal gepubliceerd was – had u geweten dat de vluchten in de randen van de nacht voor mij bespreekbaar waren. Dan wordt charterluchtvaart mogelijk gemaakt en wordt werkgelegenheid gegeneerd. Dat was mijn standpunt. Ik heb gezegd dat ik bereid ben om een compromis te sluiten en dat is nou net het verschil tussen u en mij. Ik ben bereid om een compromis te sluiten in het kader van bestuurlijke verantwoordelijkheid voor dit land. Het is natuurlijk heel gemakkelijk om daar ontzettend duidelijke standpunten in te nemen als je die bestuurlijke verantwoordelijkheid niet hebt. Ik kies voor duurzame ontwikkeling en werkgelegenheid, omdat ik vind dat die twee zaken gecombineerd moeten worden.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Poppe, u had één interruptie, maar u ging vliegend over in een tweede en een derde. Het is gewoon afgelopen. Het woord is aan de minister.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik heb

nog één opmerking. De heer Crone had het nog even over de vrijwaringszone. Ik sta daar zeer positief tegenover, maar ik wijs erop dat de provinciale overheden daarvoor het initiatief moeten nemen. Het is dus aan Limburg om dat, net zoals in Noord-Holland, in de stukken op te laten nemen.

De beraadslaging wordt gesloten.

□

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen om 11.15 uur te stemmen over de moties.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het is het voornemen van de voorzitter, de heer Deetman, om na de lunchpauze te beginnen met de eerste termijn van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Zou u de lunchpauze willen benutten om te overwegen om de eerste termijn van de begroting van Verkeer en Waterstaat, die vermoedelijk zeer versnipperd aan de orde zal komen, vanmiddag niet te starten en ernaar te streven om er toch meer een blok van te maken? Het loopt anders, naar ons oordeel, volledig spaak.

De **voorzitter**: Ik heb het gevoel dat de overige leden die aan de interruptiemicrofoon staan, opmerkingen van gelijke strekking willen maken. Ik zal hetgeen u heeft gezegd aan de heer Deetman doorgeven. De vergadering van vanmiddag zal, zoals gebruikelijk, met een korte regeling van werkzaamheden beginnen en dan kan het punt in formele zin besproken worden. Er is nu geen regeling.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Misschien mag ik u voor het komende halfuur iets ter overweging meegeven. De minister van Verkeer en Waterstaat is volgende week vrijwel de gehele week verhinderd in verband met een rondreis door Europa. Dat betekent dat wij vandaag in versnipperde vorm de eerste termijn moeten behandelen en dat wij volgende week heel snel – daar zijn dan vier uurtjes voor – de eerste termijn van de zijde van de regering en de tweede termijn van Kamer en regering samen moeten doen. Dat

lijkt mij geen gedegen behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat te kunnen garanderen. Mijn voorstel zou zijn om de begroting van Verkeer en Waterstaat niet volgende week, maar de week erop integraal te agenderen, zodat er wel van een adequate afhandeling sprake kan zijn.

De **voorzitter**: Ook dit nemen wij mee bij de overwegingen in de lunchpauze. Ik stel u voor, hierop terug te komen bij de korte regeling van werkzaamheden om 13.25 uur.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 12.43 uur tot 13.25 uur geschorst.

Voorzitter: Deetman

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzake ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het Presidium heeft de termijn waarbinnen de verslagen omtrent de suppletore begrotingen, samenhangende met de Najaarsnota 1996, moeten worden vastgesteld, nader bepaald op dinsdag 10 december te 12.00 uur. De beantwoording van de vragen dient plaats te vinden uiterlijk maandag 16 december. De plenaire behandeling kan dan plaatsvinden in de laatste vergaderweek voor het kerstreces.

Met het oog op de agenda voor de vergaderingen van vandaag en morgen wijs ik de leden erop dat in de loop van deze middag, op een vast tijdstip, naar ik meen 16.45 uur, de vergadering hoe dan ook wordt geschorst. De vergadering wordt vervolgens om 18.45 uur voortgezet. Voorts zullen morgen, om 11.15 uur precies, stemmingen plaatsvinden.

Mij was meegedeeld dat de behandeling van het verslag van het algemeen overleg inzake de lokale lastendruk slechts een halfuur zou