

## Koekkoek

ter! Ik begrijp de minister van Binnenlandse Zaken niet helemaal. In het interview in de Nieuwe Revu, waarvan ik ook maar een kopie heb ± dat begrijpt u wel ± zegt hij: de vraag of de projecten Betuwelijn en hogesnelheidslijn werkelijk al het geld moeten kosten dat wij ervoor hebben uitgetrokken, beantwoord ik niet met een volmondig ja. Is dat nu kritiek op de kabinetsbesluiten of niet?

Ik voeg hier nog een vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat aan toe. Zij heeft gezegd dat de zuidkant ons groot geld zal kosten. Mag ik dit begrijpen als een toezegging om te zoeken naar oplossingen voor de knelpunten bij Prinsenbeek en Zevenbergschen Hoek?

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Die zin mag niet beschouwd worden als kritiek, maar wel als een zekere twijfel. Er staat: niet volmondig ja. Dat betekent wel "ja", maar niet "volmondig". En daar zit die twijfel een beetje in verscholen. Wie is bij zo'n belangrijk dossier echter geheel zonder twijfel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb zo even gewezen op de tracékeuze die gemaakt is. De heer Koekkoek weet dat in een vroeger stadium een geheel andere tracékeuze voorlag, te weten dwars door de Wouwse Plantage heen. Vanwege het feit dat wij nu een andere keuze gemaakt hebben, moet er veel geld betaald worden. Dat heb ik willen zeggen.

Voor de knelpunten Zevenbergschen Hoek en Prinsenbeek/Breda hebben wij prima oplossingen aangedragen. Bij Prinsenbeek/Breda proberen wij met het gemeentebestuur tot samenwerking te komen om daar een zeer strakke bundeling van de A16 met de hogesnelheidslijn te bereiken. Dat geeft zowel voor Prinsenbeek als voor Breda fantastische mogelijkheden om extra ruimte te creëren. Verder hebben wij afgesproken dat bij Zevenbergschen Hoek een gehele rij woningen gesaneerd zal worden om ervoor te zorgen dat de geluidshinderproblematiek op een goede manier wordt opgelost. Bij de inpassing van de details zal geprobeerd worden om

nog een aantal verbeteringen aan te brengen. Die oplossingen kosten in beide gevallen overigens veel geld. Ik heb evenwel al gezegd dat er per locatie heel goed gekeken is naar de oplossing van problemen, met de financiën die daarbij horen. Natuurlijk maak je vervolgens een afweging.

We zullen die discussie overigens, naar ik hoop, nog voeren bij de normale behandeling van de planologische kernbeslissing in den brede, waarvan ik heb begrepen dat de Kamer haar eigen voorbereiding heel intensief zal doen. Daar ben ik heel blij mee; prima, dat debat zullen we graag met de Kamer aangaan.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Hoewel wij over het algemeen waardering hebben voor de vrije wijze waarop de minister van Binnenlandse Zaken zich in het publieke verkeer begeeft, mag ik toch hopen dat zijn antwoord op vragen van collega Koekkoek niet betekent dat hij zich niet voluit verantwoordelijk houdt voor het gehele kabinetsbesluit, inclusief de extra uitgaven die zijn gemaakt.

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Die vraag kan ik volmondig met "ja" beantwoorden.

---

**Vragen van het lid Rosenmöller aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over de nachtvluchten op Maastricht-Aachen Airport (vliegveld Beek).**

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Nog voor de zomer zal het kabinet een knoop moeten doorhakken over zo ongeveer het laatste hete milieuhangijzer, namelijk de vraag of op vliegveld Beek ± u heeft de officiële benaming gebruikt ± in Zuid-Limburg nachtvluchten worden toegelaten of niet. Minister De Boer en minister Jorritsma hebben lange tijd lijnrecht tegenover elkaar gestaan. Mevrouw De Boer wilde terecht ± zij heeft daarvoor altijd onze steun gehad ± geen nachtvluchten, en mevrouw Jorritsma wilde dat wel. Maar op 17

mei jl., tijdens een werkbezoek aan de luchthaven, lijkt minister De Boer overstag te zijn gegaan. In het blad Pro, van de Partij van de Arbeid, zegt zij: "Ik heb mij tegen dat enorme aantal nachtvluchten op Beek verzet. Het ziet er nu naar uit dat er een compromis kan worden bereikt, waarin geen sprake zal zijn van nachtvluchten voor het zware vrachtverkeer. Er wordt onderzocht of vliegveld Beek in die omstandigheden rendabel kan zijn." Ook dagbladen in de regio melden een vergelijkbare koerswijziging van de minister.

Dat leidt tot een aantal vragen mijnerzijds. Is er inderdaad een compromis in de maak, waarbij passagiers en/of nachtvluchten wel worden toegestaan? Heeft de NV Luchthaven Schiphol daarbij een bepaalde betrokkenheid? Is er een plan van Schiphol en van Beek aan de minister gepresenteerd? Wat voor nachtvluchten, en hoeveel vindt de minister nu dan wel maximaal aanvaardbaar? Waarom is zij van haar oorspronkelijke standpunt, namelijk geen nachtvluchten voor regionale vliegvelden, afgestapt? Waarom is verstoring van de nachtrust van tienduizenden mensen in dit dichtbevolkte gebied ± voor mensen die niet zo met dit onderwerp bekend zijn: het is een gebied dat dichter bevolkt is dan de Randstad ± nu wel volgens haar acceptabel? Op het congres over milieu en economie pleitte de minister nog voor een stringent milieubeleid. Op het PvdA-congres in februari zei zij letterlijk: "De regionale luchthavens zullen zich moeten beperken: geen widebodies en geen nachtvluchten". Zou de minister dat standpunt vandaag willen herhalen? Zo ja, dan zullen wij haar blijven steunen.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik begin met de laatste vraag van de heer Rosenmöller: ik wil graag een aantal zaken herhalen.

Ik denk dat het goed is dat we nog even teruggaan naar de situatie op 7 oktober 1994. Toen hebben wij de Kamer een brief gestuurd, waarin wij hebben gezegd dat de definitieve besluitvorming over nachtvluchten plaats zou vinden in het kader van de nota Relus, op basis van de alsdan beschikbare meest actuele cijfers over de economische rentabiliteit



Mevrouw De Boer, Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

van de luchthaven Maastricht. Daarna hebben wij een presentatie gekregen van het zogenaamde businessplan van Beek, wat in het kabinet niet tot acceptatie heeft geleid. Daarna is er een bereidheid tot samenwerking ontstaan tussen Schiphol en Beek, wat geresulteerd heeft in een voorstel aan het kabinet. Over dat voorstel heeft nog geen overleg plaatsgevonden, noch interdepartementaal, noch in het kabinet. Daarover is dus nog geen enkel oordeel geveld.

De uitspraken van mijn kant wil ik zeker herhalen. Ik heb op het congres van de Partij van de Arbeid op 10 februari inderdaad gezegd: Aan nationale luchthaven lijkt mij meer dan voldoende, en de regionale luchthavens zullen zich moeten beperken: geen widebodies, en geen nachtvluchten.

Op 7 mei heb ik in het interview met het PvdA-blad Pro naar aanleiding van het businessplan van Beek gezegd ± toen hadden we het nieuwe voorstel nog niet ± wat de heer Rosenmøller al heeft geciteerd. Ik heb mij verzet tegen het enorme aantal nachtvluchten en gezegd dat het ernaar uitzag dat er een compromis tussen Beek en Schiphol bereikt kon worden, waarin geen sprake zou zijn van nachtvluchten voor het zware vrachtverkeer. De vraag van de interviewer was: dus wel mogelijkheden voor nacht-

vluchten voor passagiers? Ik heb gezegd: dit zou kunnen; het is niet mijn wens, maar wel het uitdrukkelijke verlangen van veel mensen (partijgenoten) in Limburg.

Op 17 mei heb ik een werkbezoek aan Limburg gebracht. Ik heb toen een gesprek gehad met een delegatie van het provinciaal bestuur en een delegatie van het vliegveld. Bij die gelegenheid is een persbericht uitgegeven waarin ik heb aangegeven wat voor mij buitengewoon belangrijke elementen zijn bij de besluitvorming rond het vliegveld. De oost-westbaan moet leiden tot beperking van de overlast voor de inwoners van Limburg. De noord-zuidbaan moet geen functie meer hebben. Voor Beek moeten dezelfde milieurandvoorwaarden gelden als voor Schiphol. Ik heb bezwaar tegen nachtvluchten, met name tegen de nachtvluchten van grote vrachtvliegtuigen, want die geven de meeste overlast. Daarmee heb ik de voorwaarden aangegeven waaronder ik de discussie voer.

Er is gevraagd of er een compromis in de maak is. Ik heb al gezegd dat er door Schiphol en Beek een compromis gepresenteerd is. In het kabinet is daar nog niet over gesproken. Het is echter wel duidelijk dat Schiphol erbij betrokken is. Ik kan nu niet zeggen wat er zal gebeuren. Wij hebben er in het kabinet nog niet over gesproken en dit betekent dat

de uitgangspunten die ik zoëven geformuleerd heb, mijn uitgangspunten zijn.

□

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! De minister zegt dat er nog geen overeenstemming in het kabinet is bereikt. Het compromiskarakter slaat op het feit dat er een gezamenlijk voorstel is van de NV Luchthaven Schiphol en Beek. Wanneer zal het kabinet een concreet besluit nemen en wanneer krijgt de Kamer dat te horen? Ik heb informatie dat op zeer korte termijn een beslissing zal worden genomen.

Ik krijg al angst voor slappe knieën als ik de minister na haar werkbezoek hoor zeggen dat er geen nachtvrachtvluchten toegestaan zullen worden, terwijl zij op het PvdA-congres nog gezegd heeft dat er geen nachtvluchten op Beek mogelijk waren. Bij een verbod van nachtvluchten mogen er ook geen passagiersvluchten in de nacht toegestaan worden. Ik ben tegen het instemmen met een al dan niet beperkt aantal nachtvluchten. Ik hoop dat de minister haar rug en vooral haar knieën recht kan houden. Als zij straks in het kabinet instemt met een compromis om wel een beperkt aantal nachtvluchten mogelijk te maken, moet zij niet wild om zich heen gaan slaan in de richting van GroenLinks of van de milieubeweging als wij dat besluit fors attaqueren. Er is wel degelijk een stevige basis om op dit regionale vliegveld niet tot nachtvluchten over te gaan.

Ik vraag de fracties van PvdA en D66 om de minister te tonen dat er ook een stevige parlementaire basis is om af te zien van nachtvluchten op Beek. Is de fractie van D66 ± deze vraag geldt ook voor de fractie van de PvdA ± nog steeds van mening dat er geen nachtvluchten op vliegveld Beek mogen plaatsvinden? Als dat het geval is, geven twee van de drie coalitiepartners steun aan de VROM-minister bij haar discussies in het kabinet. Ik hoop werkelijk dat dit leidt tot een besluit dat het milieu de winst geeft die het zo verdient.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik kan nu niet zeggen wanneer het concrete voorstel gepresenteerd zal worden. Er is nog geen agenda opgesteld

## De Boer

voor de behandeling van het stuk dat vorige week tijdens mijn afwezigheid is gearriveerd. Ik kan absoluut nog niet zeggen wanneer het kabinet overgaat tot besluitvorming terzake. Dit zal overigens niet langer duren dan strikt noodzakelijk is. Hoe eerder dit onderwerp is afgerond, des te beter.

Ik heb een- en andermaal gezegd dat de grootste problematiek bij nachtvluchten in Limburg ligt in de vrachtluchten; de widebodies. Deze toestellen komen op zeer ongelegen uren binnen. Ik heb zoëven al gezegd dat passagiersnachtvluchten ook niet mijn wens zijn, maar het allerergste zijn de nachtvrachtluchten, die het meest storend zijn in een regio. Hetgeen ik naar voren heb gebracht, zijn de uitgangspunten waar ik voor sta.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): D66 is tegen nachtvluchten op Beek/ Maastricht-Aachen Airport. Wij wachten het standpunt van het kabinet af en zullen dat objectief-kritisch beoordelen.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Gelet op de aanwezigheid van de heer Rosenmeijer op ons congres en op het feit dat hij ons ledenblad gelezen heeft, beveel ik hem de invulbon voor nieuwe leden aan. Ons standpunt verandert overigens in het geheel niet. Wij zijn niet aan de beurt en wachten het kabinetsstandpunt rustig af.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Het harde "nee" van minister De Boer tijdens het congres van de Partij van de Arbeid, waarnaar ook de heer Rosenmeijer verwees ± dus in het geheel geen nachtvluchten ± is inmiddels in een wat zachter "nee" veranderd. Dat is voor de heer Rosenmeijer verlies, maar van onze optiek uit gezien is dat enige winst, omdat er toch een realistischer compromis mogelijk is; niet omdat wij zo graag nachtvluchten willen, maar omdat dit van belang is voor de rentabiliteit en de werkgelegenheid. Ik hoop dat minister De Boer nog meer naar haar partijgenoten in Limburg luistert, die op dit punt heel duidelijk ook het

belang van de werkgelegenheid naar voren brengen.

De minister zegt dat de besluitvorming niet langer zal duren dan strikt noodzakelijk. Ik vind dit een onbevredigend antwoord en ook niet fair ten opzichte van het parlement. Het onderwerp is zo vaak aan de orde geweest, dat de Kamer toch wel van de minister mag verwachten dat als het rapport binnen is, daarvoor in de agenda ruimte wordt gemaakt en dat zij ervoor zorgt dat de Kamer nog voor het reces geïnfomeerd wordt over het definitieve standpunt. Dat is niet alleen van belang voor de Kamer, maar vooral voor de inwoners van Limburg, die langzamerhand toch wel eens mogen weten waar zij aan toe zijn.

Wat betekent deze vertraging voor de Europese financiering, die voor een deel relevant is voor dit project? Uitstel op uitstel is niet almaar mogelijk, want dan is uiteindelijk het gevolg het verlies van die Europese gelden.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Wij behandelen het voorstel zo snel als mogelijk. Ten aanzien van de Europese financiering kan ik op dit ogenblik geen uitspraken doen, maar ik zal aan dat punt aandacht besteden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Kent minister De Boer de onderzoeken naar de exploitatie van de luchthaven bij Maastricht? Uit kranteberichten naar aanleiding van haar laatste werkbezoek aldaar ben ik daar toch een beetje aan gaan twifelen. Hoe beoordeelt de minister de conclusie, dat zonder nachtvluchten de luchthaven bij Maastricht niet rendabel te exploiteren is en dat met een beperkt aantal nachtvluchten de luchthaven kan uitgroeien tot een economische motor voor de regio, met veel nieuwe arbeidsplaatsen?

Minister **De Boer**: Voorzitter! Elke minister is lid van het kabinet, dus eenieder draagt verantwoordelijkheid voor de totale besluitvorming. Tegelijkertijd heeft iedere minister ook een speciale verantwoordelijkheid voor het beleidsterrein waar hij

of zij voor is ingehuurd. Ik kijk in eerste instantie vanuit de milieuoptiek naar het voorgestelde. Dat is voor mij het allerbelangrijkste bij de besluitvorming rond het vliegveld Beek. Mijn zorg gaat eerder uit naar de milieukwaliteit van de regio Limburg en naar de relatie met de eventuele nieuwe ontwikkelingen dan dat ik naar de exploitatiebaarheid kijk.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! De minister was op het PvdA-congres glashelder: geen nachtvluchten, maar ik moet helaas vaststellen dat zij vandaag zegt dat passagiersvluchten in de nacht tot de mogelijkheden behoren. Dat betekent een aantasting van de milieukwaliteit. Dat levert geluidsoverlast op voor de inwoners. Kan de minister aangeven wat haar beweegreden is om die opening te maken naar de passagiersvluchten in de nacht?

Minister **De Boer**: Ik heb zoëven al gezegd dat elke minister, elk lid van het kabinet, een verantwoordelijkheid heeft voor de totale besluitvorming. Ik heb ook gezegd dat ik het buitengewoon belangrijk vind om de milieukwaliteit van Limburg hoog te houden. Het gaat om het totaal van activiteiten die daar plaatsvinden. Er is immers nog een aantal andere activiteiten die de milieukwaliteit daar beïnvloeden. In relatie daarmee moet de ontwikkeling van het vliegveld bekeken worden.

Met het oog daarop vind ik nog steeds dat nachtvrachtluchten een buitengewoon zware milieudruk leggen op die hele regio. Je kunt dat relateren aan eventuele andere mogelijkheden, bijvoorbeeld het leggen van de nadruk bij het vliegveld op andere activiteiten zoals passagiersvluchten. Dan creëer je een andere situatie. Dat betekent niet dat ik op dit ogenblik zeg: het toestaan van nachtvluchten, dus ook passagiersnachtvluchten, is een zaak die zonder meer geëffectueerd kan worden. Het betekent alleen het volgende. Als je een situatie zou kunnen creëren waarbij charters een rol zouden kunnen spelen, dan zet ik dat in relatie tot de nachtvrachtluchten en zeg ik: dan is het ene toch nog iets meer acceptabel

## De Boer

dan het andere, wat dus niet acceptabel is.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik neem toch wat schuivende geluidspanelen waar bij de Partij van de Arbeid. De minister was faliekant tegen nachtvluchten en ook de woordvoerder van de Partij van de Arbeid, de heer Crone, was daar in het debat over de oost-westbaan tegen. Op de vraag van de heer Rosenmüller aan zowel D66 als de PvdA, zegt D66 dat zij tegen nachtvluchten is. Dat heb ik de heer Crone echter niet zo duidelijk uit horen spreken. Ik wil toch graag van hem horen of hij zijn standpunt uit het debat van vorig jaar ± of misschien was het nog langer geleden ± nog steeds gestand doet.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb glashelder gezegd dat onze inzet was zoals hier in de Kamer is verwoord. De heer Poppe kan, wat dat aangaat, dus volstrekt van ons standpunt op aan.

---

**Vragen van het lid Schutte aan de minister van Binnenlandse Zaken en staatssecretaris Kohnstamm van Binnenlandse Zaken, naar aanleiding van kritische uitspraken van de staatssecretaris over de gang van zaken rond de benoeming van een commissaris van de koningin in Groningen, gedaan tijdens een toespraak in Assen op 5 juni jongstleden.**

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Het staat zo duidelijk in artikel 131 van de Grondwet. De commissaris van de koning en de burgemeester worden bij koninklijk besluit benoemd. De benoemingsprocedure is zorgvuldig en democratisch. De staten schetsen een profiel, de vertrouwenscommissie doet een aanbeveling. Tot op het hoogste niveau van onze regelgeving is dus verzekerd dat de keuze van het provinciaal bestuur zwaar weegt.

Nu, vergeet het maar! Al maanden gonst het van geruchten over een politieke deal ter verdeling van een aantal commissarisposten. Maar, zoals zo vaak, het zijn geruchten.

Naar buiten toe doet ieder alsof er niets aan de hand is. Ieders naam is desgevraagd "haas". Dat was het geval, totdat het staatssecretaris Kohnstamm vorige week te gortig werd. Voor zijn partijgenoten in Assen maakte hij melding van het bestaan van een deal tussen enkele grote partijen. Wat hij in Assen zei, kan hij ook hier herhalen en toelichten.

Daarom vraag ik hem: welke deal, waarin de positie van de commissaris in Groningen betrokken was, had hij precies op het oog? Wie hebben die deal zoal gesloten? Welke posten en welke partijen waren erbij betrokken?

Aan de minister, die politiek verantwoordelijk is voor elke kroonbenoeming, heb ik de volgende vragen.

1. Is hij en/of zijn andere bewindslieden betrokken geweest bij het sluiten van de deal? Zo ja, heeft hij daarbij enig voorbehoud gemaakt ten aanzien van de kandidaten en van het oordeel van de vertrouwenscommissie, ook als deze commissie de logische vraag zou stellen, te mogen oordelen over meer kandidaten uit meer partijen?

2. Is de minister het eens met zijn staatssecretaris dat gemaakte afspraken open en bloot moeten worden meegedeeld. Zo ja, wil hij dan de inhoud van de afspraken bekendmaken, nu wat betreft de afspraak waarbij Groningen betrokken is en in de toekomst ten aanzien van elke afspraak die gemaakt wordt?

3. Is hij het ook met de staatssecretaris eens dat, als in een afspraak een post aan een bepaalde partij is toegewezen, die partij moet zorgen voor meer benoembare kandidaten? Zo ja, wat heeft hij dan gedaan toen hij bemerkte dat dit in Groningen kennelijk niet het geval was? Zo nee, wiens positie was dan het meest te beklagen: die van de vertrouwenscommissie die geen keus had, die van de benoemde die het stempel opgedrukt kreeg "bij gebrek aan beter" of die van hemzelf als politiek verantwoordelijke voor het hanteren van de stempelautomaat onder het benoemingsbesluit?

Staatssecretaris **Kohnstamm**: Mijnheer de voorzitter! Misschien is het dienstig voor de antwoorden in

de richting van de heer Schutte als ik herhaal wat...

De **voorzitter**: U heeft samen vijf minuten voor de beantwoording van de vragen.

Staatssecretaris **Kohnstamm**: Waarom zegt u dat altijd als ik net aan het woord ben?

Ik denk dus dat het dienstig is om in korte bewoordingen te herhalen wat ik in Assen heb gezegd. Het eerste wat ik heb gezegd, is dat ik niet, eenmaal benoemd tot staatssecretaris, van mijn geloof ben gevallen. Dat zal de heer Schutte mij niet euvel duiden. Ik ben dus nog steeds voor de gekozen burgemeester.

Het tweede wat ik heb gezegd ± dat sluit aan bij de eerste opmerking van de heer Schutte ± is dat totdat de Grondwet anders luidt, ik de huidige Grondwet als een gegeven aanvaard en dus ook artikel 131 daarvan.

Het derde wat ik heb gezegd, is dat er afspraken zijn gemaakt in het kabinet over het feit dat er een kroonbenoeming blijft bestaan ± die opstelling wordt overigens ruimschoots gedeeld hier in de Kamer ± waarbij een aantal sturende elementen een rol zou spelen. Het gaat dan om een voorkeursbehandeling voor vrouwen, politieke spreiding en horizontale en verticale doorstroming van zittende burgemeesters. Daarnaast zou de positie van de vertrouwenscommissie worden versterkt in procedurele zin. Dat is ook uitvoerig met de Kamer besproken.

Het vierde wat ik in Assen heb gezegd, is dat er een frictiepunt optreedt tussen de wensen vanuit de verantwoordelijkheid voor de kroonbenoeming aan de ene kant en de inspraak en het oordeel van de vertrouwenscommissie aan de andere kant. Dat kan op een gegeven moment tot problemen aanleiding geven, zoals overigens uit kranteberichten bleek, zowel ten aanzien van Groningen als, toen ik in Assen sprak, ten aanzien van Den Haag. Ik heb gezegd in Assen dat ± ik herhaal dat hier ± mijns inziens bij de evaluatie van de nieuw ingezette procedure, let wel, bij de evaluatie van de nieuw ingezette procedure het te overwegen zou zijn om, mede gehoord de reacties uit Den Haag en Groningen, indien het per se een vrouw moet zijn of indien het