



De heer Rosenmöller (GroenLinks)

mag niet ten koste van het eerste gaan.

Vragen van het lid Rosenmöller aan de minister-president en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over **nachtvluchten op het vliegveld Beek**.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het debat over de nachtvluchten op vliegveld Beek is de afgelopen week volop voortgezet. Als de schijn niet bedriegt, lijkt er een stevig meningsverschil te ontstaan tussen een niet onaanzienlijk deel van de Kamer en het kabinet. Vanuit de Kamer hebben immers de afgelopen week de collega's Wolffensperger en Wallage in duidelijke bewoordingen aangegeven namens hun fractie tegen nachtvluchten op vliegveld Beek te zijn en te blijven als het kabinet daartoe onverhoopt wel zou besluiten. En daar lijkt het op.

Mevrouw De Boer, minister van VROM, is alleen tegen vrachtvliegtuigen 's nachts, alsof het wel een redelijk prettig gevoel geeft als je wakker schrikt van een chartervlucht! De minister-president maakte dat verschil allemaal niet zoveel uit eind vorige week. Hij zei: of het nu

passagiers- of vrachtvluchten betreft, zij moeten vooral plaatshebben in de randen van de nachtrust. Omdat ik eerlijk gezegd op dat tijdstip meer bekend ben met de rand van mijn bed dan met de rand van de nachtrust gaf hij voor mij en voor alle Nederlanders nog eens een definitie van de betekenis. Hij zei: randen van de nacht zijn de uren dat je nog niet zo vast slaapt of al weer bezig bent wakker te worden. Kortom: vliegtuigen als slaapliedje of als wekkerradio!

Voorzitter! Ik wil hierover in eerste instantie een paar vragen stellen aan mevrouw De Boer.

1. Zijn de uitspraken van de genoemde collega's voor haar toch geen reden om aan het oorspronkelijke standpunt: geen nachtvluchten, vast te houden?

2. Hoe geloofwaardig is het, als zij nu zegt niet verder op te schuiven?

3. Wat vindt zij van de uitspraak van de minister-president die geen onderscheid maakt tussen passagiers- en vrachtvluchten?

4. Hoe kijkt zij aan tegen het huidige nachtverbod tussen 23.00 en 6.00 uur op Beek?

Aan de minister-president stel ik de volgende vragen.

1. Wat is zijn reactie op de uitlatingen van de collega's Wallage en Wolffensperger? Hij wil hun toch niet verwijten lichtvaardig om te springen met de werkgelegenheid?

2. Wat vindt hij van de passage in het verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid, waarin duidelijk staat dat nachtvluchten verboden moeten worden op regionale luchthavens?

3. Kan hij een nadere toelichting geven op dat eerlijk gezegd wat lachwekkende onderscheid tussen de randen van de nacht waarin wel gevlogen mag worden en het holst van de nacht waarin niet gevlogen mag worden?

4. Wanneer komt er een kabinetsstandpunt over dit vraagstuk?

□

Minister **Kok**: Voorzitter! De stand van zaken rond dit onderwerp is de volgende. Op basis van aan ons door Schiphol en Maastricht-Aachen Airport voorgelegde stukken worden enkele vragen nog nader beantwoord. Die vragen hebben betrekking op de financiële kant: wat kost het de schatkist en vanuit welke invalshoek ga je dan met andere partners praten, waaronder de provincie Limburg.

Een tweede vraag is hoe je eventueel de totstandkoming van een oost-westbaan kunt versnellen, vooropgesteld dat je die oost-westbaan voor beide vluchtmogelijkheden, dag en nacht, wilt benutten.

Een derde vraag is hoe is het mogelijk, binnen de randvoorwaarden van de rendabele exploitatie, de hinder in de nacht tot het uiterste te beperken? Het is duidelijk dat het daarbij niet alleen gaat om de mate waarin, maar vooral om de tijdstippen van de nacht waarop gevlogen wordt. Wij hebben niet allemaal uniforme patronen voor het gaan slapen en weer wakker worden. Maar men kan zich misschien een beetje voorstellen wat het verschil is tussen het holst van de nacht en de grens van de nacht. Bovendien zijn daarvan bij andere gelegenheden, bijvoorbeeld rond Schiphol, ook interessante voorbeelden aan te geven.

De heer Rosenmöller vraagt mijn reactie op de opstelling van de fractievoorzitters in de Kamer. Die opstelling is politiek belangrijk en zij zal zeker in hoge mate worden meegewogen bij de standpuntbepaling in het kabinet.

Het verkiezingsprogramma van de partij waarvan ik deel uitmaak, is een belangrijk gegeven, zeker voor de

Kok

fractie. Dat bepaalt waarschijnlijk mede de houding die collega Wallage over dit punt inneemt.

De heer Rosenmüller spreekt over een lachwekkend onderscheid tussen het holst van de nacht en de randen van de nacht. Ik vind dat onderscheid helemaal niet lachwekkend. Het is heel serieus. Het is minder serieus als je vindt dat zo'n luchthaven met nachtvluchten er niet moet komen. Je sluit je dan ook af voor de mogelijkheid dat er toch een vrij massieve versterking van de werkgelegenheid in Limburg kan zijn. Mijn invalshoek is dat die versterking zeer de moeite waard is. Wij moeten bekijken hoe wij die kunnen bevorderen. Als je eenmaal de eerste mijl in die richting hebt afgelegd, toegeeft dat het voor de regionale, economische ontwikkeling van zo'n gebied van groot belang is echt de mogelijkheden van een rendabele luchthaven uit te testen, waarvoor nachtvluchten in een zo beperkt mogelijke omvang noodzakelijk zijn, dan ga je puzzelen om na te gaan hoe je die overlast tot het uiterste beperkt kunt houden. Dat is natuurlijk het wankele avontuur waar een minister-president zich in begeeft als hij gaat kijken of er oplossingen zijn. Ik vind het niet lachwekkend, maar bloedserieus als er wordt geprobeerd om de meest kostbare uren van de nacht te ontzien en om, als er al iets moet gebeuren, dat meer in de randen van de nacht te laten gebeuren.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Vorige week heb ik ook al met de Kamer van gedachten mogen wisselen over dit buitengewoon boeiende en serieuze onderwerp. Ik kan de heer Rosenmüller zeggen dat ik niets afdoe en ook niets toevoeg aan mijn uitspraken bij de beantwoording van vorige week.

De standpuntbepaling van anderen, zoals collega-kabinetleden, kamerleden en partijgenoten, vind ik van buitengewoon belang, omdat wij in het kabinet over deze zaak nog van gedachten wisselen. Die standpuntbepaling zal daarbij zeker worden meegenomen.

Wat vind ik van het huidige nachtverbod? Er is voor Beek een nachtverbod voor de noord-zuidbaan. Ik vind dat dat gehandhaafd moet blijven.

□

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Bij het kabinet wordt de nacht per dag een uurtje korter. Daar lijkt het een beetje op uit te draaien. De minister-president, nu wel heel voorzichtig glimlachend, zegt dat het een bloedserieuze kwestie is. Hij kwam uit Korea en ik moet eerlijk zeggen dat ik dacht: dan ben je misschien toch een beetje in de war, want dan is het misschien de rand van jouw nacht, terwijl je wel overdag landt op Beek of op Schiphol. Misschien is deze situatie daar deels uit te verklaren, maar uit de antwoorden van de minister-president blijkt dat geenszins: hij heeft geen last van een jetlag. Als het echt bloedserieus is, vraag ik mij af waarom wij voor Beek van 23.00 tot 6.00 uur een verbod op nachtvluchten hebben. Waarom wil de minister-president anderen een slaappatroon opdringen dat misschien het zijne is? Hoe kan hij zeggen dat hij de kostbare uren van de nacht wenst te ontzien als dat misschien zijn slaapuren zijn ± dat respecteer ik overigens ± maar niet de slaapuren van mensen die, zoals ik ook de vorige keer heb gezegd, wonen in een zeer dichtbevolkt deel van Nederland, dat dichter is bevolkt dan de Randstad?

Ik heb de volgende vraag aan de minister-president. Als datgene wat in het partijprogramma van de PvdA staat en datgene wat door de collega's is gezegd, allemaal belangrijk is, is dit dan, in politieke termen, een vrije kwestie? Zal het kabinet zich ook laten overtuigen als de meerderheid van de Kamer vindt dat er geen nachtvluchten op Beek zouden moeten zijn?

Ook aan minister De Boer heb ik nog enkele vragen. Ten eerste: als zij de standpunten van anderen in het kabinet zo belangrijk vindt, is het voor mij de vraag of die anderen in het kabinet ook haar standpunt zo belangrijk vinden, want zij wenst niet meer verder te gaan. Ten tweede: kan de Kamer het bij het kabinet voorliggende plan over Schiphol/Beek krijgen? Ten derde: klopt het dat het plan van Schiphol en Beek niet alleen onwenselijk ± als het gaat om de nachtvluchten op de noord-westbaan en alles wat daarover uitgelekt lijkt te zijn ± maar ook onuitvoerbaar is, gelet op de milieueffectrapportages die daarover nog moeten plaatsvinden?

Mijn slotvraag is een vraag aan de fractie van D66. Ik had die vraag aan collega Wolffensperger willen vragen, maar ik stel haar nu aan collega Van Boxtel. Wij kennen nu de posities in het kabinet zo ongeveer.

De **voorzitter**: Uw tijd is om. U hebt nog één zin.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat is de vraag: wat is, onder erkenning en wetenschap van het feit dat de heer Van Boxtel regelmatig met "zijn" bewindslieden overlegt, de positie van de bewindslieden van D66 in het kabinet? Zijn zij het eens met de standpuntbepaling van de fractie?

□

Minister **Kok**: Mijnheer de voorzitter! Ik hoef werkelijk niet een paar dagen in Korea te zijn geweest om zeer overtuigd te zijn van het belang van een goede regionale economische ontwikkeling, inclusief een stevig draagvlak voor duurzame werkgelegenheid, ook in Limburg. Gelet op de cijfers en de statistiek is de Limburgse economische structuur zwakker dan wij soms denken. Ik denk dat het van groot belang zou zijn als wij erin zouden slagen om aan de structuur van de Limburgse economie ook op langere termijn een goedfunctionerend vliegveld met een goede economische basis toe te voegen. Wat mij betreft gaat het niet om het opleggen van slaappatronen, want dat maakt iedereen zelf uit. Ik vind het nogal een zware verantwoordelijkheid om niet alle kansen proberen te benutten om alle afwegingen in aanmerking nemend, een goede oplossing te vinden voor dat dilemma ± werkgelegenheid in Limburg ± zonder een onaanvaardbare belasting van de nachtrust: de mate waarin en de tijdstippen waarop. Het is vooral de bezorgdheid over de vraag: laten wij geen kansen onbenut? Daarbij zijn zeer majeure meerderheidsopvattingen in Limburg zelf ook belangrijk. Hoe denken de Limburgers en de Zuidlimburgers daar zelf over?

Je kunt tegen grenzen oplopen die het beleidsinhoudelijk onmogelijk maken om dat door te zetten. Vandaar dat wij in het kabinet naast die twee andere onderwerpen ± financiën en tempo van aanleg ± ook hebben afgesproken de beïnvloedbaarheid van het gebruik van de

Kok

nacht ± de mate en de momenten van gebruik ± nader onder ogen te zien. Als wij praten over een termijn tussen nu en 2002 of 2004 dan moeten er volgens mij mogelijkheden zijn om ook met de aanbieders in de vrachtsector te spreken over de vraag of het werkelijk onontkoombaar is dat een of meerdere malen per nacht op die moeilijke uren geland of gestart wordt.

Zijn er mogelijkheden tot beïnvloedbaarheid op zo'n lange termijn? Ik zou dat dolgraag willen uitproberen. Dat kan inderdaad even duren, ook over de komende weken heen. Ik sluit allerminst uit dat het besluitvormingsproces vanwege die zorgvuldigheid nog iets meer tijd vraagt, maar wel steeds met de inzet om het bijna onverzoenbare toch verzoenbaar te maken. Ik heb mij dat zelf ten doel gesteld.

De vraag of als het straks in de Kamer tot beslissingen komt, al dan niet sprake is van een vrije kwestie, is in het licht van het voorgaande totaal niet aan de orde. Eerst een besluit en dan beoordelen hoe de politieke inzet vanuit de verdediging van dat besluit in de Kamer zal zijn. Daarover hoort de Kamer nader.

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter! De vraag van de heer Rosenmeijer of het standpunt van anderen voor mijn standpuntbepaling belangrijk is, beantwoord ik met "ja". Is mijn standpuntbepaling voor de anderen belangrijk? Ik kan daarop ook volmondig "ja" zeggen.

Kunnen de plannen die Schiphol en Beek bij het kabinet hebben ingediend, ook toegestuurd worden naar de Kamer? Afgezien van het feit dat ze al uitgelekt zijn en dat ik het gevoel heb dat de Kamer een redelijk inzicht heeft in die plannen, is het goed dat ik daarover eerst met de leden van het kabinet van gedachten wissel.

De heer Rosenmeijer vindt de plannen onwenselijk en onuitvoerbaar. Het kabinet moet hierover nog een standpunt innemen.

De heer **Van Boxtel** (D66): Voorzitter! De heer Rosenmeijer vroeg of wij onze bewindslieden wel eens spreken. Het antwoord daarop is: ja. De vraag of er in onze partij een vorm van dualisme is, is ook

volmondig met ja te beantwoorden. De bewindslieden maken een afweging vanuit het kabinet en wij vanuit de fractie. Het is zelfs zo dualistisch, dat het lijkt op de positie die de heer Rosenmeijer het afgelopen weekend leek toegedicht te krijgen ten opzichte van zijn eigen partij.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Bij het aantreden heeft de minister-president gezegd: wij spreken voortaan niet meer over traditionele economische groei. Milieu en economie moeten samengaan. Is deze forse investering in nieuw vliegverkeer in Nederland toch niet een vorm van traditionele economische groei? Zou dit bedrag niet in een ander type werkgelegenheid kunnen worden geïnvesteerd? Laat de minister-president hier geen kans liggen?

Mevrouw De Boer zei dat zij de plannen van Schiphol en Beek nog in het kabinet wil bespreken. Ze bevatten twee elementen die in haar opvatting onacceptabel zijn: 1500 nachtvluchten inclusief vrachtverkeer ± anders is het niet rendabel ± en op de huidige noord-zuidbaan 600 nachtvluchten. Zal de minister tegen deze twee punten nee zeggen?

Minister **Kok**: Voorzitter! Het zo goed mogelijk verenigen van economische groei met de zo belangrijke randvoorwaarden van ecologie en levenskwaliteit, betekent wat het kabinet betreft zeker geen afscheid van de luchtvaart. Natuurlijk kunnen er omstandigheden zijn waardoor je op een bepaald moment een nieuwe afweging moet maken en zegt: investeren in de luchthaven Beek levert de volgende financiële consequenties op en om die en die redenen zit dat er niet in, dus hoe gaan wij het anders besteden? Zolang van de onmogelijkheid van het bij elkaar brengen van de uitgangspunten rondom het vliegveld Beek nog niet is gebleken, blijven wij toch maar hardnekkig zoeken naar oplossingen die het een met het ander verenigen. Ik wil erbij zeggen dat, als het gaat om de toekomst van het luchtvrachtverkeer ± in het algemeen geldt het voor het luchtverkeer, maar zeker ook voor het luchtvrachtverkeer ± wij op een

termijn van zes à acht jaar rekening moeten houden met verscherpte internationale normen, onder meer ook ten aanzien van de zogenaamde widebodies. Het is van belang om terzake van de belasting van het milieu rekening te houden met de voortgaande techniek en met verdere internationale afspraken. Dat je een keer "au" moet zeggen bij het realiseren van een economisch project, ongeacht of het infrastructuur van allerlei aard betreft of een luchthaven in het zuiden van Limburg, is waar, maar dan moet je proberen de negatieve gevolgen tot het uiterste minimum beperkt te houden in de wetenschap dat duizenden arbeidsplaatsen wel degelijk ook tellen, voor ons allemaal en zeker voor de mensen daar.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Naar aanleiding van de vragen van mevrouw Vos moet ik herhalen wat ik zo even tegen de heer Rosenmeijer heb gezegd. Wat de nachtvluchten betreft, doe ik niets af en voeg ik niets toe aan hetgeen ik de vorige keer heb gezegd.

Ten aanzien van de nachtvluchten op de noord-zuidbaan die eventueel voorgesteld worden, kan ik zeggen dat het bestaande beleid wat mij betreft gehandhaafd moet worden.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De minister-president sprak over de kostbare uren van de nacht. De vraag is dan: voor wie zijn die kostbaar, voor de omwonenden of voor het vliegveld? De minister-president doet het voorkomen ± hij heeft kennelijk net zo weinig verstand van goede nachtrust als ik ± alsof die kostbare uren ergens zijn vast te stellen. Wij weten echter dat ouderen andere nachttijden hebben dan jonge kinderen. Dat ligt dus niet op dezelfde lijn. De minister van VROM stelt: geen nachtvluchten. Dit betekent dus: geen vluchten tussen 23.00 uur en 6.00 uur. Wil de minister-president knabbelen aan de wettelijk vastgestelde vliegnachten die al kort zijn, zeker voor kleine kinderen? Hoe wil hij een en ander regelen om te voorkomen dat andere regionale vliegvelden daarvan ook gebruik kunnen maken?

□

Minister **Kok**: Voorzitter! Ik ben niet in de positie om waar dan ook aan te knabbelen. Wij bereiden op basis van nog te maken afwegingen, voorstellen voor. Die zullen de Kamer bereiken. Ik loop daar niet op vooruit.

Als ik heb gesproken over kostbare uren, spreekt het vanzelf dat het gaat om omwonenden. Ik denk dat dit voor iedere goede verstander helder is.

Verder meen ik dat, afgezien van ieders individuele gewoonte om zijn tijd in te richten zoals men wil of kan, de bescherming van het hart van de nacht de eerste prioriteit heeft. Ik kan mij niet voorstellen dat als het hart van de nacht wordt aangetast op een manier die men te vergaand vindt, in de Kamer wordt gezegd: dat is geen probleem. Iedereen weet hoe hier de prioriteiten liggen. De eerste prioriteit heeft het zo veel en zo goed mogelijk, liefst het volledig beschermen van het hart van de nacht. Als er al een onvermijdelijke noodzaak is in het kader van het rendabel doen zijn van de luchthaven om iets in de vorm van nachtvluchten te doen ± passagiers- en/of vrachtvluchten; men kent de posities ± dan moet in ieder geval dat deel van de nacht zoveel mogelijk worden veiliggesteld.

Voor het overige loop ik op de besluitvorming en de mededelingen aan de Kamer daarover nu niet vooruit. Ik zeg dit ook in antwoord op wellicht nog komende vragen.

□

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Kan de minister-president ons uitleggen wat precies het hart van de nacht is en waarom het beter is in het hart van de nacht niet te vliegen? Ik heb altijd problemen met veel lawaai aan het begin en het eind van de nacht. In het hart van de nacht ben ik vaak diep in slaap.

□

Minister **Kok**: Het hart van de nacht is het midden en de grenzen zijn ervoor en erna!

Vragen van het lid Nijpels-Hezemans aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over **het verlagen van de lonen van oudere werknemers**.

□

Mevrouw **Nijpels-Hezemans** (groep-Nijpels): Voorzitter! In de Volkskrant van afgelopen zaterdag werd ik geconfronteerd met uitspraken die mij met enige zorg vervulden. "Demotie is het flauwekulstadium definitief ontgroeid." "Ouderen moeten minder gaan verdienen, op lagere posities gaan werken." "Dat is pijnlijk voor de babyboomers, maar onvermijdelijk. Die prop ouderen komt als een bulldozer over ons heen."

Dit zijn woorden opgetekend uit de monden van vakbonds- onderhandelaars en wetenschappelijke onderzoekers. Nu wisten wij al een poosje dat bij een aantal grote bedrijven als Philips, Heineken en Vendex de discussie over het terugzetten van ouderen in lagere posities tegen een lager salaris op gang was gekomen. Nu de bonden VHP en Unie niet bij voorbaat afwijzend staan tegenover het verlagen van lonen van oudere werknemers en de bonden ook akkoord zijn gegaan met het voorstel van Philips om het pensioen niet meer te baseren op het eindloon maar op het gemiddelde loon, lijkt het mij tijd geworden dat ook het kabinet een standpunt inneemt.

De discussie gaat op dit moment tussen grote bedrijven en bonden, maar de alledaagse praktijk schrijdt voort. Uit brieven die de ombudsman van Senioren 2000 ontvangt, blijkt een groeiend aantal klachten van oudere werknemers uit het midden- en kleinbedrijf die in salaris en positie teruggezet worden. Vandaar de volgende vragen aan de minister.

1. Is de minister het met mij eens, dat demotie haaks staat op een aantal aspecten van het kabinetsbeleid? Ik doel daarbij op het beleid inzake bestrijding van leeftijdsdiscriminatie. Daarnaast wil ik wijzen op het kabinetsbeleid dat toch beoogt om ouderen zo lang mogelijk aan het arbeidsproces te laten deelnemen.

2. Is de minister van oordeel dat de belangen van oudere werknemers nog voldoende behartigd kunnen

worden binnen de huidige afbakening van de sociale partners tot werkgevers en werknemers? Ik wijs de minister er nadrukkelijk op dat er bonden zijn die de oudere werknemers in de steek laten.

3. Wordt door deze opstelling van de sociale partners in onderhandelingen de positie van de oudere werknemers ondanks hun numerieke positie niet verzwakt?

4. Is de minister bereid te onderzoeken of de klassieke tweedeling van sociale partners nog wel voldoet? Is hij bereid te bezien of in de vergrijzende samenleving behoefte bestaat aan een derde groep sociale partners, bijvoorbeeld de ouderenbonden, zodat de belangen van deze groeiende groep ook door de eigen vrouwenslieden behartigd kunnen worden?

De **voorzitter**: Uw tijd is royaal om. Het woord is aan de minister.

□

Minister **Melkert**: Mijnheer de voorzitter! Ik kan mij op zichzelf goed voorstellen dat mevrouw Nijpels met grote belangstelling kijkt naar wat er in de samenleving gaande is, vooral ook in het verkeer tussen werkgevers en werknemers, in bedrijven en organisaties, op het punt van ouderenbeleid, beleid met betrekking tot de oudere werknemer en werkneemster. Er is ook alle aanleiding om daar verder over te discussiëren, eenvoudigweg om het gegeven dat in toenemende mate een grote groep mensen ouder zal worden in het werk. Het werk moet daarvoor ruimte kunnen bieden en erop afgestemd kunnen zijn.

Naar aanleiding van de specificatie van haar punten moet ik echt zeggen dat het wel de vraag is wat de overheid daaromtrent gevraagd kan worden. Zij heeft verwezen naar een artikel in de Volkskrant waarin een aantal voorbeelden naar voren kwamen, wat je daar dan verder ook van moge vinden, in het verkeer tussen werkgevers en werknemers. Mij lijkt dat, als daarover tussen werkgevers en werknemers wordt gesproken, met wat voor uitkomst dan ook, het in beginsel aan sociale partners op bedrijfsniveau of op bedrijfstakniveau is om daar beleid op te voeren. Ik moet dus terughoudend reageren op een aantal van de vragen die zij naar voren heeft gebracht.