



De heer Kok, Minister-President en Minister van Algemene Zaken

De **voorzitter**: Onder de aantekening dat noch het een noch het ander elkaar uitsluit, stel ik voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Lansink.

De heer **Lansink** (CDA): Voorzitter! Ik heb op 15 oktober bij de regeling van werkzaamheden aan minister Ritzen een brief gevraagd over het conflict dat in Tilburg ontstond tussen de universiteitsraad en het college van bestuur inzake de behandeling van de Wet modernisering universitaire bestuursorganisatie. Een commissie van goede diensten heeft een verslag uitgebracht. In dat verslag komen de minister en de Kamer ook voor. Aan de orde was de vraag of de minister de Kamer onjuist heeft ingelicht of voorgelicht. Die vraag is nog steeds niet beantwoord. Ik heb om een brief gevraagd. Die brief is 22 oktober binnengekomen, maar die stelt niks voor, er staat niks in. Het is een herhaling van hetgeen de minister eerder heeft gezegd. Ik vind dat dit zo niet kan. Het lijkt wel een soort minachting tegenover de Kamer.

Daarom vraag ik opnieuw een brief met een verslag van de

bijeenkomst op 16 september. Wij moeten weten wat er gaande is geweest. Het is best mogelijk dat de minister gelijk heeft en dat zij ginds ongelijk hebben. Het omgekeerde is ook mogelijk. Als hij niet antwoordt, is er nog altijd de verdenking. En daar moeten wij van af. Ik wil dus een brief, opdat wij hierover in de Kamer kunnen spreken.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Ik steun dit verzoek van de heer Lansink, temeer omdat de minister in zijn korte briefje verwees naar een uitspraak zijnerzijds, gedaan voor het verschijnen van het rapport van de commissie van de KUB. Mij lijkt dat geen correcte omgang met de Kamer.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

**Vragen** van het lid Te Veldhuis aan de minister-president over **een tweede nationale luchthaven**.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Schiphol lijkt sneller tegen haar maximale groeigrenzen aan te lopen dan verwacht. Schiphol lijkt dus een economisch succesnummer.

Minister-president Kok heeft vorige week in Flevoland dan ook terecht de discussie aangezwengeld over de mogelijke realisering van een tweede nationale luchthaven in Nederland; hij wil althans een snelle besluitvorming gaan voorbereiden. Hij noemde drie mogelijke locaties: de Markerwaard, de kustlocatie IJmuiden en de Maasvlakte.

PvdA-woordvoerder Van Gijzel koos al eerder voor de kustlocatie IJmuiden, maar dit weekend verklaarde een andere PvdA-woordvoerder, namelijk onze collega Crone, dat hij helemaal tegen de komst van zo'n tweede nationale luchthaven is. Kortom, er zijn nogal wat meningsverschillen en onduidelijkheid is troef.

Daarom heb ik de volgende drie vragen aan de minister-president.

1. De minister-president sluit zelf de ontwikkeling van een tweede nationale luchthaven niet uit zodra Schiphol is volgevlogen. Anders had hij niet voorgesteld nu al vast met de voorbereiding van de besluitvorming te beginnen.

2. Is hij het met de VVD-fractie eens dat er vooral nadelen voor Nederland ontstaan als wij eenzijdig besluiten om Nederland op slot te doen voor verder vliegverkeer naar Schiphol? Ik noem: verlies van nieuwe inkomsten, verlies van nieuwe werkgelegenheid en bovendien geen winst voor het milieu, want dan wordt er gewoon gevlogen op Brussel, Frankfurt, Parijs en Londen in plaats van op Nederland en dat levert geen milieuverbeteringen op.

3. Door de Markerwaard, een eiland voor de kust van IJmuiden en de Maasvlakte als drie serieuze opties aan te merken, staat hij dus in beginsel positief, of in ieder geval niet onwelwillend, tegenover de aanwinst van nieuw land om ruimtelijke knelpunten te helpen oplossen.

□

Minister **Kok**: Mijnheer de voorzitter! Ik beperk mij tot de beantwoording van de drie gestelde vragen.

## Kok

De eerste vraag is of ik met mijn opmerkingen heb aangegeven dat ik een eventuele tweede luchthaven niet uitsluit. Het antwoord is bevestigend, ik sluit dat inderdaad niet uit. Ik sluit het echter ook niet in, want ik zeg met het gehele kabinet dat thans wordt gewerkt aan de voorbereiding van de zogenaamde perspectievennota. In het begin van het volgend jaar zal in die nota worden aangegeven wat het afwegingskader is van waaruit een nut-en-noodzaakdiscussie kan worden gevoerd over de vraag of er, alles afwegend, wel of niet behoefte is aan een tweede nationale luchthaven. In het eventuele bevestigende geval zal dan natuurlijk ook moeten worden bekeken welke eventuele locaties daarvoor in aanmerking komen. Het is dus een open gedachteswisseling die moet worden gevoerd op basis van een goede analyse, met alle plussen en minnen verbonden aan de eventueel te maken keuzen.

Voorzitter! Hiermee heb ik ook het antwoord gegeven op de tweede vraag. Sprekend namens het kabinet maar ook vanuit een persoonlijke opvatting, ben ik nog niet zover om mij al dan niet te scharen bij opvattingen van een van de fracties, ook niet bij de fractie van de VVD. Die fractie heeft voor zichzelf kennelijk al een eindweging gemaakt. Zij heeft kennelijk al in voldoende mate berekend wat de voor- en nadelen zijn en zij weet dus wat de keuze moet zijn. Het kabinet heeft die keuze nog niet gemaakt en legt alle noodzakelijke elementen voor aan de Kamer en aan de samenleving teneinde een verantwoorde afweging mogelijk te maken.

De derde vraag ging over het noemen van een paar mogelijke locaties. Ik wil niet vooruitlopen op de beantwoording van de of-vraag. Die beantwoording heeft natuurlijk een zekere samenhang met de vraag wat de mogelijke locaties zijn. Die kun je niet helemaal van elkaar losmaken. Ik hoop dat het ook mogelijk zal zijn om bij de discussie over het of, ook het andere been voldoende tijdig bij te trekken. Met dat andere been bedoel ik de vraag: als het dan ja is, waar dan wel? Die vragen zullen echter in hun samenhang moeten worden gezien. Vooruitlopen op die uitkomst is nu niet aan de orde. Dat is ook niet mijn bedoeling. Het is mijn bedoeling om, nu Schiphol zo snel volloopt, sneller

nog dan wij dachten, en wetende dat wij heel snel met nieuwe afwegingen worden geconfronteerd, in een hoog tempo het materiaal te vervaardigen dat het mogelijk maakt om binnen het kabinet, in de Kamer en in de samenleving tot een brede afweging van voors en tegens rondom die keuzemogelijkheid te komen.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor zijn antwoorden. "Regeren is vooruitzien" en het lijkt erop dat de minister-president dat vorige week heeft uitgesproken.

In reactie op de opmerking van de minister-president wil ik aangeven dat de VVD-fractie niet uit de keuze voor de locatie is. Zij heeft echter wel een mening verkondigd die ik ook in mijn vraag aan hem heb voorgelegd. Die vraag heeft de minister-president niet beantwoord. Ik herhaal de vraag derhalve: ziet de minister-president, met de VVD-fractie, vooral nadelen als wij niet zouden besluiten tot een tweede nationale luchthaven? Die nadelen zijn: verlies van werkgelegenheid, verlies van nieuwe inkomsten en geen verbetering van het milieu, als tenminste de vliegbewegingen zouden doorgaan en als die dan zouden worden verplaatst naar vliegvelden rond Nederland.

Voorzitter! Ik heb nog een aanvullende vraag: acht de minister-president nog andere locaties denkbaar dan de drie die hij heeft genoemd? Zo ja, waarom heeft hij dan deze drie locaties genoemd?

Tot slot heb ik nog een vraag in de richting van de fractievoorzitter van de PvdA-fractie. Is hij het met ons eens dat het toch wel erg verwarrend werkt als er zoveel verschillende geluiden uit een fractie naar buiten komen? Op welke lijn zit de heer Wallage zelf? Is dat de open lijn van de minister-president? Of kiest hij voor de lijn-Van Gijssel, die zegt dat nieuw vliegverkeer op de locatie IJmuiden moet of, zoals hij gisteren zei, dat heel Schiphol eigenlijk de Noordzee in moet. Of zit de heer Wallage op de lijn-Crone, die zegt dat Nederland na Schiphol op slot moet voor nieuw vliegverkeer? Wanneer komt de PvdA-fractie met een lijn waaruit één geluid klinkt in plaats van het verdeelde geluid dat nu te horen is?

□

Minister **Kok**: Voorzitter! De heer Te Veldhuis gebruikte in zijn eerste vraag het woord "nadelen". Ik zie, wat dit onderwerp betreft, eigenlijk vooral nadelen die verbonden zijn aan het te laat beginnen met gestructureerd nadenken. Dat vind ik het grootste nadeel. Wij moeten de zaak vervolgens ook niet op z'n kop zetten. Als men de aandacht vestigt op het feit dat het kabinet met voortvarendheid de discussie over de eventuele tweede luchthaven wil voorbereiden, dan mag daaruit niet de indruk ontstaan dat er namens het kabinet al een eindantwoord is. Dat is er dus ook niet. Daarom wil ik ook ten tweede male niet een antwoord geven op de vraag zoals de heer Te Veldhuis die heeft gesteld. Ik ga nu niet op de vraag in of ik, samen met de VVD-fractie, alleen maar nadelen zie als er geen tweede luchthaven komt. Daar is het kabinet nog niet aan toe. De heer Te Veldhuis heeft mij, zo neem ik aan, als voorzitter van het kabinet uitgenodigd en hij krijgt dus geen antwoord op die vraag. Dat kan ook nog niet.

De vraag is of er ook andere locaties denkbaar zijn. Ja, natuurlijk zijn er nog andere locaties denkbaar. Waarom dan deze drie? Omdat dit drie vrij voor de hand liggende mogelijkheden zijn. Wat mij betreft is die opsomming niet per se limitatief. De zendtijd van de NOS heeft ook haar beperkingen, vandaar dus maar drie voorbeelden.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Wallage, om de vragen van de heer Te Veldhuis te beantwoorden.

□

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Ik vond het wat bizarre vragen. De fractie van de Partij van de Arbeid is geen voorstander van een tweede nationale luchthaven. Dat mag geen nieuws heten. Desalniettemin hebben wij de opmerkingen die de premier daarover heeft gemaakt, verwelkomd. Als je nut en noodzaak van zo'n tweede nationale luchthaven onderzoekt en jezelf dus openstelt voor de afweging, kan de uitkomst van de discussie ook zijn dat je concludeert dat wij geen nationale luchthaven moeten hebben. In dat opzicht verwelkomt de fractie van de Partij van de Arbeid zo'n serieus onderzoek. Laat ik het

## Wallage

simpel zeggen: hoe kan nu de VVD-fractie, die kennelijk al geconcludeerd heeft dat die tweede nationale luchthaven er moet komen en dat de discussie dus alleen nog gaat over de vraag waar die gaat komen, een andere partij verwijten dat die als uitgangspunt formuleert dat het beter ware dat zo'n luchthaven er niet komt? Van beide partijen wordt nu gevraagd om de open en zakelijke discussie te voeren die het kabinet heeft aangegeven. Nut en noodzaak moeten onderzocht worden. Daar is de fractie van de Partij van de Arbeid ten volle toe bereid.

□

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Het valt bij het kabinet steeds meer op dat allerlei problemen die in de toekomst op ons afkomen wel bediscussieerd worden, maar dat de oplossingen over de horizon van deze kabinetsperiode heen geschoven worden. Winst is het in ieder geval dat de minister-president nu klip en klaar erkent heeft dat Schiphol sneller volloopt en sneller de grenzen bereikt. Zo duidelijk hebben wij het in ieder geval van mevrouw Jorritsma nog steeds niet mogen horen. Het kabinet heeft in de zomer van het vorige jaar een planning gemaakt ten aanzien van de toekomst van de nieuwe luchthaveninfrastructuur. Die was, uitgaande van het vollopen van Schiphol in het jaar 2015, erop gericht om nog in deze kabinetsperiode een parlementair debat te hebben over de perspectievennota. Ook nog in deze kabinetsperiode zou de SBL-procedure, de PKB-procedure dus, gestart worden. Mijn vraag aan de minister-president is of hij nu nog steeds uitgaat van dit schema. Dat zou verbazingwekkend zijn, daar hij wel concludeert dat Schiphol sneller volloopt. Hoe moeten wij in dit kader zijn uitspraken zien dat de kiezer daar zijn oordeel over moet geven, als eigenlijk al voorgesteld is dat de SBL-procedure nog door dit kabinet naar de Kamer toegestuurd moet worden en dus gestart moet worden?

Ik voeg daar nog een volgende vraag aan de minister-president aan toe. Uitgaande van de huidige groei van Schiphol zou rond het jaar 2003, 2004, de grens van 44 miljoen passagiers al bereikt worden. Dat is de grens van de minister-president.

Het heeft ongeveer vijftien jaar geduurd om de vijfde baan aan te leggen. Hoe denkt hij dan in zeven jaar tijd met de huidige procedure de toekomst reëel in handen te krijgen? Moet dan niet ten minste een versnelling van de procedure gerealiseerd worden?

□

Minister **Kok**: Voorzitter! Dat zijn een heleboel vragen tegelijk. Voor een belangrijk deel hebben die vragen overigens betrekking op hetgeen in de vorige kabinetsperiode door de toenmalige collega's van het CDA en onszelf kon worden voorzien. Wij konden toen al voorzien dat als de groei er flink in zou komen, men in een heel snel tempo bij de 44 miljoen passagiers komt. Wat nu als eerste geldt, is dat het kabinet met voorrang werkt aan de perspectievennota. Die perspectievennota zal in het prille begin van het volgende jaar gereed zijn. Die perspectievennota gaat in de allereerste plaats over de vraag hoe het staat met nut en noodzaak voor wat betreft het vervolg, gegeven de analyses die nu moeten worden gemaakt. Wij zullen juist vanwege het tempo van het vollopen van Schiphol daarbij de vraag moeten betrekken: indien de discussie over nut en noodzaak zou leiden tot een "ja" wat een tweede luchthaven betreft, over welke locatie spreken wij dan? Dat is logisch, want een abstracte discussie over de vraag "wel of geen tweede luchthaven?" is vrij theoretisch. Men kan vanuit een aantal algemeen geldende gezichtspunten daarop een antwoord formuleren, maar ik denk dat vragen als "waar eventueel?" en "wat zijn de effecten daarvan op korte en langere termijn?" een hoge mate van relevantie hebben.

Ik kan op dit moment niet zeggen wat de precieze technische procedure zal zijn in het vervolg op de behandeling van de perspectievennota, de discussie over nut en noodzaak en de afwegingen rond de eventuele locatie. Daarover kan de Kamer met het kabinet zeker spreken, bijvoorbeeld bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat over slechts enkele weken. Wat ik graag wil – en dat heb ik tot uitdrukking willen brengen in het interview vorige week – is dat tijdig voor de verkiezingen van 1998 voldoende informatie

beschikbaar is om zonder onnodig tijdverlies na ommekomst van die verkiezingen vervolgspraken over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur te maken. Iedereen ziet, als de periode voor de verkiezingen, de periode van de formatie van een nieuw kabinet en de periode erna te zeer gekenmerkt worden door windstilte, door een pas op de plaats, dat onvoldoende tempo kan worden gemaakt, nodig om – hoe de uitkomst van het overleg ook luidt – voldoende tijd gereed te zijn voor de toekomst.

De vraag over het eventueel moeten versnellen van geldende procedures is ook voor het kabinet van grote relevantie. Ik kan daar, zonder dat wij de perspectievennota in het kabinet hebben besproken, natuurlijk geen uitspraken over doen, maar ik maak mij, wil ik wel zeggen, grote zorgen of, zelfs als tijdig de richtinggevende keuzes zijn gemaakt, wij in staat zijn om de daarbij behorende besluiten in een zodanig tempo te nemen dat wij tijdig daar zijn waar wij willen uitkomen. Dit kan een nadere afweging ten aanzien van de aard, de doeltreffendheid en het tempo van de te volgen procedures nodig maken.

□

De heer **Bolkestein** (VVD): Voorzitter! Ik zou mijn collega Wallage een kleine verduidelijking willen vragen. Hij heeft net gezegd dat zijn fractie niet geporteerd is voor een tweede nationale luchthaven. Dat is een stelling die al eerder door de heer Crone is verkondigd. Het schijnt dat in het jaar 2002 dan wel in het jaar 2005 het niveau van 44 miljoen passagiers per jaar op Schiphol is bereikt. Moet ik uit het standpunt van de heer Wallage afleiden dat zijn fractie van mening is dat, wanneer dat niveau eenmaal is gehaald, er in Nederland geen ruimte meer zal zijn voor internationale vliegbewegingen, met andere woorden dat de groei van het luchtverkeer van en naar Nederland, afgezien van regionale vluchten, moet stoppen en dat Nederland wat dat betreft op slot gaat? Of heb ik dat verkeerd begrepen en wil de fractie van de heer Wallage dat een regeling wordt getroffen met een naburig land dan wel dat Schiphol toch wordt uitgebreid? Kortom, wat is het standpunt van zijn fractie ten opzichte van een groei boven 44

## Bolkestein

miljoen passagiers per jaar op Schiphol?

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! De PvdA-fractie heeft zich in de eerste plaats ingezet voor het plafond aan de groei van Schiphol, omdat zij meent dat een groei boven dat plafond niet op een goede, milieuverantwoordelijke manier kan worden opgevangen. Er is bij gelegenheid van die uitspraak al gezegd dat dit bij de discussie over wat er daarna moet gebeuren voor de PvdA-fractie betekent: niet op Schiphol. De minister-president heeft de afgelopen week gezegd dat hij het van groot belang vindt om na te gaan hoe dat dan wel zou kunnen, of dat moet worden geaccommodeerd en, als een en ander moet worden opgevangen, waar dat dan zou kunnen. Wij hebben daarop positief gereageerd, omdat wij ons niet aan die discussie willen onttrekken. Wij hebben daarbij wel een uitgangspunt, zoals de fractie van de VVD ook een uitgangspunt heeft. De VVD-fractie vindt het nodig die meergroei op te vangen in ons land. Dat is kennelijk de opvatting van de VVD-fractie. En het is onze opvatting dat dit om een reeks van redenen niet wenselijk is. Maar laten wij nu ondanks deze verschillende uitgangspunten het aanbod van het kabinet accepteren en inderdaad zo'n zakelijke verkenning van de voor- en nadelen van het opvangen van het meerdere in ecologisch en economisch opzicht afwachten. Ik denk dat de vraag of het wenselijk en verantwoord is, door alle fracties onder ogen gezien moet worden. Iedereen gaat dat debat in met het standpunt dat wij nu kennen; het onze is dat het in ecologisch opzicht niet verantwoord is, Schiphol uit te breiden en dat er bij uitbreiding elders opnieuw grote ecologische vraagstukken zouden opdoemen die wij in ieder geval eerst zouden moeten bestuderen. Wij hebben geen voorkeur voor zo'n tweede nationale luchthaven, maar wij onttrekken ons geenszins aan een zakelijk debat waarin de voor- en nadelen zorgvuldig in kaart worden gebracht.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! De fractie van GroenLinks

vindt net als die van de PvdA dat de nadelen van zo'n tweede nationale luchthaven aanmerkelijk groter zijn dan de voordelen. Nu heb ik zorgvuldig naar de minister-president geluisterd, ook eind verleden week, en ik heb eigenlijk niets nieuws in zijn woorden bespeurd. Is het nu een politiek signaal van hem dat minister Jorritsma te weinig vaart zet achter de discussie over dit onderwerp? En als dat niet zo is, wat ik me bijna niet kan voorstellen, wat is dan de politieke betekenis van wat hij verleden week en mogelijk ook vandaag gezegd heeft? Is dat toch gericht op besluitvorming die wel lijkt over te hellen naar een tweede nationale luchthaven op een van de drie genoemde plaatsen? Of is het nog een geheel open afweging waarbij de nuloptie, namelijk geen tweede nationale luchthaven, voor hem ook in politieke zin nog wel degelijk bespreekbaar is?

Minister **Kok**: Voorzitter! Hoe komt zo iets tot stand? Een werkbezoek aan Lelystad.

Reporter: "Mijnheer Kok, u staat hier op luchthaven Lelystad; de baan wordt hier verlengd tot 1800 m. Wordt dit de nieuwe tweede nationale luchthaven?"

Antwoord: "Nee, want ze kunnen in Lelystad zelf alleen maar vliegtuigjes gebruiken die bijna geen lawaai maken, zweefvliegtuigen die een klein beetje lawaai maken."

Reporter: "Maar moet er binnenkort toch niet een wat nadere discussie worden gevoerd over een tweede nationale luchthaven?"

"Ja, natuurlijk. Natuurlijk is dat hard en hard nodig, want Schiphol loopt sneller vol dan wij dachten. Dat is een bonus van de groei, maar een nadeel daarvan is dat wij sneller geconfronteerd worden met de grenzen van wat er nog kan. En ik vind het van het grootste belang dat wij daar tijdig, snel en grondig over nadenken."

"Waar zouden dan eventueel locaties kunnen worden gevonden?"

"Wel, bijvoorbeeld hier vlakbij, in de Markerwaard. Of op een eiland voor de kust, bij IJmuiden, of misschien moeten wij toch wel denken aan de Maasvlakte. Wij zullen daar snel aan werken en het tempo van de ontwikkeling van Schiphol dwingt ons dat tempo verder te verhogen."

Daarna een journaaluitzending, krantenberichten en de vraag van de heer Rosenmüller, wat ik aan nieuws heb verteld. Niet zoveel, behalve misschien dat hiermee de aandacht erop gevestigd is dat nadenken toch urgent is. Maar er wordt op geen enkele wijze vooruitgelopen op een gewenste of geprefereerde invulling. Eenieder heeft daar natuurlijk gedachten en overwegingen bij, maar ik spreek voor het kabinet, en dat zal de discussie over nut en noodzaak bezien in samenhang met de vraag, wat bij een eventueel "ja" de mogelijke locaties zijn, wat de nadelen zijn, ook voor het milieu enz. En het zal daarbij ook de eventuele voordelen betrekken voor het misschien op termijn nog minder gaan gebruiken van het huidige Schiphol. Dat mag misschien bij de totale balans van plussen en minnen ook niet ontbreken. Dat is alles, niet meer en niet minder.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Het debat over de toekomst van de infrastructuur van de tweede nationale luchthaven moet nog komen. Dat heeft de minister-president ook duidelijk gemaakt, maar ik wil toch nog wat opheldering. Mij is nog niet duidelijk waar die kennelijk onbedwingbare aandrang vandaan kwam om op een zweefvliegveld antwoord te geven op vragen over een tweede nationale luchthaven, terwijl daar juist nog over nagedacht moet worden, waarmee ver voor de muziek uit werd gelopen. Normaal weet de minister-president toch wel te zwijgen als er vragen worden gesteld over kwesties waarover nog moet worden nagedacht, ook door het kabinet.

Vandaar de tweede vraag. De minister-president sluit een tweede nationale luchthaven niet in, maar ook niet uit. Hij heeft eigenlijk niets gezegd. Waarom is het dan niet beter te zwijgen en het debat met de Kamer af te wachten?

Minister **Kok**: Voorzitter! Soms is het beter om te zwijgen. Dat had misschien ook voor de laatste vraag van de heer Poppe kunnen gelden. Ik heb namelijk aan mijn antwoord aan de heer Rosenmüller niets toe te voegen.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister-president heeft gezegd dat de perspectievennota in april 1997 gereed zal zijn. Bewaakt de minister-president zelf dit dossier om eenzelfde langdurige, bijna besluitloze procedure te voorkomen als waarvan thans inzake Beek sprake is?

De minister-president heeft zojuist gezegd dat het mogelijk noodzakelijk is om tot een versnelde procedure over te gaan. Komt het kabinet in deze kabinetsperiode nog met voorstellen omtrent die versnelde procedure?

Ik heb nog een vraag aan de fractie van de Partij van de Arbeid. Zojuist is weer herhaald dat de inzet van die fractie is dat meer groei van luchtverkeer boven het plafond dat voor Schiphol is ingesteld niet wenselijk is. Dan rijst bij mij direct de vraag of dat spoort met het kabinetsbeleid van werk, werk en nog eens werk.

De fractie van de Partij van de Arbeid heeft ook gezegd dat zij bereid is een discussie te voeren over nut en noodzaak van een en ander. Dan zal zij in dit geval naar aanleiding van de discussie ook helder moeten aangeven dat zij een eventueel tweede nationale luchthaven of verdere groei niet uitsluit. Die fractie moet in dit debat dus helderheid geven.

□

Minister **Kok**: Voorzitter! In antwoord op een eerdere vraag heb ik gezegd dat de perspectievennota in het prille begin van 1997 verschijnt. Nu is april ook vroeg in het jaar, maar het is misschien zelfs mogelijk dat die nota in een nog priller stadium van het nieuwe jaar verschijnt. Ik heb namelijk geen enkele reden om te twijfelen aan de inzet en de mogelijkheden van de ministers die de eerste verantwoordelijkheid dragen voor die nota, om deze in goede samenwerking tot stand te brengen en voorts aan het kabinet voor te leggen. Daarna kan de nota in het parlement besproken worden.

Wat de procedures betreft, zullen wij bij de te maken analyses zeker ook de vraag betrekken van de houdbaarheid van de huidige procedures. Ik kan dus geen antwoord geven op de vraag van de heer Reitsma in die formulering.

Daarmee werd namelijk een beetje vooruitgelopen op de vraag of er voorstellen voor andere procedures komen. In elk geval zal wel de vraag aan de orde komen hoe bepaalde geformuleerde doelstellingen binnen de gestelde termijnen gerealiseerd kunnen worden. Deze vraag komt aan de orde naast de vraag hoe de geldende procedures daartoe kunnen bijdragen. Indien nodig, zullen wij daarbij passende afwegingen aan de Kamer voorleggen.

□

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma heeft ons een aantal vragen gesteld. Was het leven bestuurlijk en politiek maar zo eenvoudig als de heer Reitsma voorstelt en konden wij één van de doelstellingen van het kabinetsbeleid, namelijk werk, werk, werk, maar geïsoleerd realiseren! Kenmerkend voor de huidige fase is juist dat de inderdaad uiterst belangrijke en centrale doelstelling van werk, werk, werk moet worden afgewogen tegen wat het land ecologisch kan hebben, wat mensen kunnen hebben als het om geluid gaat en wat er qua veiligheid in een dichtbevolkt land mogelijk is. En precies dat soort afwegingen heeft de Partij van de Arbeid ertoe gebracht om zich in te zetten voor het stellen van een plafond aan de groei van Schiphol en om een uitgangspunt te formuleren over de tweede nationale luchthaven, dat ik zojuist heb weergegeven.

Wij moeten elkaar niet proberen te vangen door het stellen van kinderlijke vragen. Ik vraag de heer Reitsma ook niet of hij bij voorbaat uitsluit dat hij kan kiezen voor geen verdere groei van het luchtverkeer. Anders heeft de discussie namelijk geen zin. Hij moet mij dus ook niet op deze manier een vraag stellen over mijn uitgangspunt. Het kenmerk van een discussie is dat mensen opvattingen hebben. Welnu, dat is onze opvatting. Wij stellen ons echter wel open voor argumenten. En als nut en noodzaak vooropstaan, gaat de discussie allereerst over de vraag of iets nuttig en noodzakelijk is voor dit land. Dit geldt ook voor een tweede nationale luchthaven. Ieder van de partijen heeft daarbij haar uitgangspunt. Mijn pleidooi is ook om dat debat met elkaar te voeren en dan te bekijken of ieder van ons wellicht tot andere conclusies moet

en kan komen. Dat zou zelfs voor de CDA-fractie moeten gelden.

□

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik constateer dat de discussie over wel of geen tweede nationale luchthaven precies op het tijdstip komt waarop de directie van de NV Luchthaven Schiphol zelf heeft bedoeld. Ik hoorde bij de nieuwjaarsreceptie op Schiphol dat men hoopte dat de discussie in het najaar zou beginnen.

Mijn vraag is in hoeverre de minister-president bij de bedenksels ook rekening houdt met bijvoorbeeld het lonken van Schiphol naar regionale luchthavens. Denk aan het convenant tussen Schiphol en vliegveld Eindhoven.

□

Minister **Kok**: Mijnheer de voorzitter! Ik had die voorkennis van de nieuwjaarsreceptie van Schiphol niet, maar desondanks ben ik wakker gebleven.

Er is naar mijn mening geen bijzondere relatie in deze discussie over de tweede nationale luchthaven met het punt dat de heer Verkerk naar voren brengt. Natuurlijk heeft alles met alles te maken, als je het maar breed genoeg ziet. De vraag over de toekomst van een eventuele tweede nationale luchthaven zie ik hier los van.

---

**Vragen** van het lid Verbugt aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over **de positie van Maastricht-Aachen Airport**.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Al bijna twintig jaar wacht Limburg op duidelijkheid over de positie van de luchthaven Beek oftewel Maastricht-Aachen Airport. De uitbreidingsplannen zijn indertijd aan Limburg beloofd als compensatie voor de sluiting van de mijnen. Omdat er inmiddels al zo lang een politieke mist over deze luchthaven hangt, heeft de banengroei niet de verwachte vlucht kunnen nemen. Alle recente studies tonen echter onomstotelijk aan dat de luchthaven nog steeds potentie heeft om uit te groeien tot een banenmotor van