

□

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

Verbugt

formaat. Echter, een beperkt aantal nachtvluchten zal daarvoor onvermijdelijk zijn. Opeenvolgende provinciale besturen van Limburg hebben zich hiervoor sterk gemaakt. Het kabinet moet nu eindelijk knopen doorhakken. Verder uitstel kost geldt en banen.

De VVD-fractie maakt zich zorgen dat het al dan niet toestaan van nachtvluchten een prestigekwestie wordt, die ten koste gaat van een evenwichtige en zakelijke afweging van belangen. Gisteren lazen wij in het AD dat minister De Boer door de fractievoorzitter van de PvdA wordt opgeroepen om te volharden in haar standpunt tegen nachtvluchten. Mijn fractie heeft hierover de volgende vragen aan minister De Boer.

1. Bestaat deze vertrouwelijke brief waarvan gisteren door het AD melding werd gemaakt en waarvan het bestaan door kringen rond het kabinet en de fractie van de PvdA niet wordt tegengesproken?

2. Is minister De Boer bereid deze "Beste Margreet"-brief openbaar te maken?

3. Voelt de minister zich door deze brief gesterkt of is de minister in principe bereid om mee te werken aan het alsnog vinden van een goede balans tussen milieu enerzijds en banengroei anderzijds?

4. Zijn nachtvluchten voor de minister per definitie al tot een onbespreekbaar punt geworden, ook als het zou gaan om een zeer beperkt aantal dat nodig is om de banen-machine rendabel te maken?

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter! Ik heb deze week een persoonlijke brief ontvangen van de fractievoorzitter van de PvdA, waarin hij nog eens zei hoezeer hij achter mij stond. Die brief begon inderdaad met "Beste Margreet". Zo spreken wij elkaar aan, verder zijn wij nooit gekomen.

Is de minister bereid deze brief openbaar te maken? Wel, het is een persoonlijk brief en ik maak mijn persoonlijke brieven meestal niet openbaar. Dat wilde ik nu ook maar niet doen.

Voel ik mij gesterkt door die brief? Ik vind het altijd prettig als mensen mij brieven schrijven waarin zij zeggen hoezeer zij achter mij staan. Niets menselijks is mij vreemd. Ik vind het plezierig om dat te horen.

Ben ik bereid om eventueel nog compromissen te sluiten? Ik beantwoord ook maar meteen even de vierde vraag. Die vraag was: zijn nachtvluchten per definitie onbespreekbaar? In het voorjaar heb ik gezegd dat ik van mening ben dat er geen nachtvluchten moeten komen op regionale luchthavens. Men weet ook dat ik toen heb gezegd dat het mogelijk moet kunnen zijn dat chartervluchten een rol vervullen in het exploitabel maken van de luchthaven, omdat de charters een drieslag moeten kunnen maken.

Voor de rest is het belangrijk dat wij vrijdag in het kabinet deze discussie met elkaar kunnen afmaken, opdat de Kamer daarna zo snel mogelijk van ons verneemt wat er met Beek gaat gebeuren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik ben blij te horen dat minister De Boer nog niet helemaal het standpunt heeft geformuleerd dat wij soms vreesden dat al geformuleerd was. Dat biedt dus perspectief.

Hedenochtend hebben de Limburgse collega's via het dagblad De Limburger kunnen vernemen dat ook PvdA-senator Wöltgens zich weer in het debat mengt. Hij huldigt in een ingezonden brief het standpunt dat een "nee" tegen de luchthaven minder met het milieu, maar meer met de tegenstelling tussen de Randstad en de regio te maken heeft. Daar stel ik nog de volgende vragen over.

1. Hoe ziet de minister deze tegenstelling en is zij bereid met een constructief oor te luisteren naar de opvattingen van het provinciaal bestuur van Limburg?

2. Is de minister bekend met het feit dat er ook binnen de Limburgse milieubeweging stemmen opgaan om een beperkt aantal nachtvluchten onder stringente voorwaarden bespreekbaar te maken en, zo ja, hoe kijkt zij hiertegenaan?

3. Kan de minister ons toezeggen dat er aanstaande vrijdag een besluit komt?

Evenals andere collega's stel ik nog een vraag aan de heer Wallage. Denkt hij dat zijn brief, met als aanhef "Beste Margreet", een constructieve bijdrage levert aan de pogingen die premier Kok en minister Wijers aan het ondernemen zijn om een oplossing voor het conflict te vinden?

Minister **De Boer**: Voorzitter! Hoewel ik probeer ook de regionale kranten te lezen, moet ik tot mijn spijt zeggen dat ik vanmorgen De Limburger niet gelezen heb en dus niet weet wat de heer Wöltgens geschreven heeft. Als de heer Wöltgens de discussie over Beek plaatst in een tegenstelling tussen de Randstad en Limburg, dan betreur ik die uitspraak van hem – maar nogmaals, als hij dat geschreven heeft – want niets is minder waar, zoals mevrouw Verbugt zelf ook weet.

Zij vraagt of ik bereid ben met een constructief oor te luisteren naar de geluiden die mij uit Limburg bereiken. Zeker, dat doe ik al twee jaar. Daar ga ik gewoon mee door.

Mevrouw Verbugt stelt dat er op dit ogenblik binnen de Limburgse milieubeweging een beweging zou zijn om nachtvluchten bespreekbaar te maken. Ik heb dat nog niet vernomen, maar als het zo is, dan hoor ik dat wel. Overigens, zoals bij andere onderwerpen, ga ik ervan uit dat het vooral onze eigen verantwoordelijkheid is die telt. Ik vind het heel interessant als een milieubeweging opschuift richting nachtvluchten, maar ik houd toch nog maar even vast aan mijn eigen visies en standpunten in dezen.

Vrijdag komt er een besluit. Hoe dat besluit zal luiden, kan ik uiteraard niet zeggen. Maar er komt vrijdag een besluit.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Het wordt een drukke middag!

De brief, die ik in mijn hoedanigheid van fractievoorzitter heb geschreven, geeft de minister van Economische Zaken en de minister-president – de premier heeft er kennis van kunnen nemen – misschien iets meer houvast ten aanzien van de randvoorwaarden waarbinnen een eventueel compromis in ieder geval voor één van de drie regeringsfracties acceptabel zou zijn. In dat opzicht is de brief misschien wel behulpzaam bij het formuleren van een compromis.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik zal de heer Wallage twee vragen stellen.

Van Rooy

Blijkbaar heeft hij geen persoonlijke brief geschreven, maar een brief als fractievoorzitter. Is dit de nieuwe vorm van dualisme, waarvoor men in deze coalitie zo geporteerd is? Het was toch de bedoeling om dit soort politieke discussies hier open in de Kamer te voeren? Vanuit dat uitgangspunt zou het toch heel logisch zijn als de heer Wallage de brief die hij geschreven heeft, in de Kamer openbaar maakt? Als hij dat doet, kunnen wij er allemaal over meediscussiëren en ervan meegenieten.

Mijn tweede vraag aan de heer Wallage betreft zijn nieuwe insteek om de nachtvluchtproblematiek ineens te koppelen aan de discussie over de tweede nationale luchthaven. De discussie over de nachtvluchten rond Beek wordt toch gevoerd in de eerste plaats vanwege de werkgelegenheid en in de tweede plaats vanwege het rendabel maken van de luchthaven Maastricht-Aachen. Dat heeft toch in het geheel niets te maken met de discussie over de tweede nationale luchthaven? Heeft de heer Wallage niet veeleer deze escape gebruikt om de discussie opnieuw op de lange baan te schuiven? Daarmee laat hij Limburg in feite in de kou staan en vooral zijn eigen PvdA-mensen in Limburg.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! In antwoord op de eerste vraag merk ik op dat de brief niets anders deed dan rechtstreeks aan de minister kenbaar maken wat dezer dagen ook publiekelijk door de PvdA-fractie is gezegd. Ik vond het namelijk correct dat de minister het niet via de media hoefde te vernemen en ik heb haar dus nog even zwart op wit aangegeven welke stappen wij naar buiten toe zouden ondernemen.

In antwoord op de tweede vraag van mevrouw Van Rooy merk ik op dat ik een situatie voorzag en voorzie waarin door politieke meningsverschillen helemaal geen besluit wordt genomen. Mijn stap in de redenering was, ervoor te zorgen dat ten minste die baan wordt aangelegd. Dat was dus wel degelijk een besluit. Op het moment dat, zoals de premier heeft aangekondigd, een debat zal worden gevoerd over nut en noodzaak van een tweede nationale luchthaven, dringt zich ook de vraag op welke rol regionale luchthavens in het kader van de nationale luchtvaartplanning

eigenlijk vervullen. Daar hoort ook de vraag bij welk deel van de geluids-overlast van Schiphol je wil laten toestromen naar regionale luchthavens. Dat is wel degelijk een relevant besluit voor het al dan niet gebruiken van deze luchthavens in de nacht. Als de hoofdreden om eventueel 's nachts te vliegen op Beek, wordt ingegeven door het feit dat anders exploitatief de investering in de nieuwe baan niet kan worden waargemaakt, verkiest de PvdA de daaraan verbonden kosten nationaal af te dekken boven een situatie waarin vooruitlopend op de discussie over de vraag hoe moet worden omgegaan met een groei van meer dan 44 miljoen passagiers op Schiphol – wat is dan de functie van de regionale luchthavens? – bij één regionale luchthaven al met het beginsel wordt gebroken, dat wij geen nachtvluchten willen op de regionale luchthavens.

De heer **Van Rey** (VVD): Voorzitter! De minister-president sprak in het kader van de Relus-nota over een surplace voor verkiezingen en na het aantreden van een nieuw kabinet. Juist in die periode wordt er echter altijd over gesproken om de kloof tussen de burger en de politiek te verkleinen, ook door de PvdA.

Is de minister met mij van mening dat een discussie van 22 jaar met name voor de burgers in Limburg die kloof verkleint, of een discussie van 31 jaar over rijksweg 73, of een discussie van 38 jaar over rijksweg 68?

Voorzitter! Wij kennen de heer Wallage als een voortreffelijk collega, die niets geheim wil houden. Hij heeft zojuist gezegd dat zijn brief een samenvatting is van de standpunten die de PvdA in de media naar buiten heeft gebracht. Dan is er niets op tegen om die brief openbaar te maken. Ik wil hem dan ook namens mijn fractie dringend verzoeken om die brief nog hedenmiddag openbaar te maken, in ieder geval voor de discussie in het kabinet en de discussie die de heer Rosenmöller heeft gevraagd. Ik zag de heer Wallage al naar het kopieerapparaat lopen, maar ik wist niet of het daarvoor was.

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

hier nu iets langer dan twee jaar en ik ben van plan hier nog een tijd te blijven zitten ook, als dat mag. Maar als de heer Van Rey mij nu wil aansmeren dat ik medeverantwoordelijk ben voor de lengte van besluitvormingsprocessen rond Beek en de A73 – hij noemde periodes van 22 en 38 jaar – geeft hij mij toch teveel eer, want zo lang zit ik hier nog niet. Ik vind dat u zich even moet realiseren wat wij tot nu toe hebben gedaan. Dit kabinet heeft in twee jaar waarschijnlijk, al ontbreken mij op dit moment hierover harde gegevens, meer infrastructurele besluiten genomen dan het kabinet vóór ons in vier jaar.

De heer **Wallage** (PvdA): In deze termijn discussie geldt voor het CDA en de VVD het door mij bedachte, maar daarom niet minder ware, Chinese spreekwoord: "Wie lang wacht, zal veel haast krijgen."

Verder wijs ik erop dat niet de inhoud van de brief mij tot mijn standpunt brengt niet te publiceren, want dat zal geen enkel bezwaar opleveren, maar het principe. Ik vind dat fractievoorzitters en Kamerleden er niet per definitie van uit behoeven te gaan dat hun correspondentie met ministers openbaar is. Als daarvoor een algemene regel zou bestaan, waar ik overigens voorstander van zou zijn, zou ik mij daar onmiddellijk aan houden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Op dit beleidsterrein bestaan maar weinig overeenkomsten tussen de fractie van GroenLinks enerzijds en die van het CDA en die van de VVD anderzijds, maar een van die weinige is in ieder geval dat wij zeer geïnteresseerd zijn in de brief van collega Wallage aan mevrouw De Boer. Maar enfin, hij moet zijn eigen afwegingen maken, net zoals zij haar eigen afwegingen moet maken.

De minister heeft een en ander maal gezegd dat er geen nachtvluchten mogen plaatsvinden, waarbij zij die concessie voor charters heeft gedaan. Zou zij willen reageren op mijn volgende stelling: "Als het kabinet aanstaande vrijdag kiest voor nachtvluchten, verliest het zijn minister voor milieu"?

Daarnaast wil ik graag van de minister weten of zij zich op het punt

Rosenmüller

van de noodzaak tot besluitvorming aangesproken voelt door het pleidooi van fractievoorzitter Wallage, die de zaak op de lange baan zou willen schuiven? Ziet zij dat ook als een besluit, of zegt zij dat hoe dan ook het nemen van een besluit betekent dat er tevens een uitspraak wordt gedaan over het wel of niet toestaan van nachtvluchten?

Minister **De Boer**: Die eerste stelling is aardig geprobeerd, maar daar ga ik op dit moment natuurlijk niet op in. Dat zult u wel begrijpen. Dat is nu juist zo'n zaak waar je één keer op ingaat en daarna niet meer. Mijn reactie op die stelling wil ik graag bewaren tot de discussie in het kabinet.

Als het kabinet aanstaande vrijdag besluit de besluitvorming over Beek te verdagen naar over anderhalf of twee jaar, is dat ook een besluit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De uitkomst van een in 1994 over dit onderwerp gehouden discussie is geweest dat de aanwijzing voor dagvluchten voor de oost-westbaan niet zou doorgaan, omdat eerst een onderzoek moest worden gedaan naar de rentabiliteit van de luchthaven met of zonder nachtvluchten. Uit alle vijf onderzoeken blijkt dat er zonder nachtvluchten geen rendabele luchthaven te exploiteren is. Ik krijg nu de indruk dat de Partij van de Arbeid terug wil naar af, de baan toch wil aanleggen en de exploitatie wil laten afdekken door de rijksoverheid. Mijn vraag aan de heer Wallage is of hij zich dat heeft gerealiseerd. En mijn vraag in dit verband aan mevrouw De Boer is of zij bereid is de exploitatietekorten van de luchthaven op langere termijn af te dekken, als alternatief voor geen of slechts enkele nachtvluchten.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Die vraag is nu niet aan de orde, dus die beantwoord ik op dit ogenblik niet. Als de vraag ooit wel aan de orde zal komen, is er in ieder geval geen discussie mogelijk over de vraag of het tekort uit mijn begroting kan worden betaald.

De heer **Wallage** (PvdA): De eerste prioriteit die de fractie van de Partij van de Arbeid in deze discussie voor zichzelf heeft geformuleerd, is dat het politieke debat er niet toe mag leiden dat de noodzakelijk verbetering van het vliegveld Beek, in de vorm van de aanleg van de nieuwe baan, geblokkeerd zou raken. Ik heb eigenlijk alleen maar herhaald wat hierover al is gezegd door de vorige Kamerfractie van de PvdA is gezegd. Als om exploitatieve redenen de keuze zou zijn om 's nachts te gaan vliegen, dan wel de baan aan te leggen en het exploitatietekort daarvan landelijk aan te vullen, is de Partij van de Arbeid er een voorstander van dat laatste te doen. Dat vond de vorige PvdA-Kamerfractie en dat vindt ook deze fractie.

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Misschien noemt de minister de keuze van vrijdag om uit te stellen een besluit. Is het niet juist om te spreken van een non-besluit? Dat zou de helderheid van de keuze ten goede komen. Een besluit houdt immers in dat getracht wordt een probleem op te lossen. Ik heb de minister-president al een aantal keren horen zeggen dat dit kabinet daarvoor was. Iets voor je uitschuiven of iets afkopen is het nemen van een non-besluit. Ik sluit echter een non-besluit uit. Bij deze gelegenheid wil ik het kabinet overigens erg veel sterkte en wijsheid toewensen bij het nemen van een besluit, maar niet bij het nemen van een non-besluit.

Voorzitter! Aan het adres van de heer Wallage wil ik nog het volgende zeggen. Een fractievoorzitter die een brief schrijft aan een geestverwante bewindspersoon, schrijft een brief die voorzover ik kan overzien, behoort tot de uitzonderlijke categorieën. Zo'n brief is geen dagelijkse kost. Ik ken overigens de politieke cultuur bij de PvdA en de verhouding van mijn collega bij de PvdA met geestverwante bewindspersonen niet en als fractievoorzitter heb ik überhaupt geen ervaringen terzake van relaties met geestverwante personen in dit huis. Mijn voorgangers hadden die ervaringen echter des te meer, maar ik kan u verzekeren dat het schrijven van een brief van een fractievoorzitter aan

een geestverwante bewindspersoon tot iets uitzonderlijks behoorde. In zo'n geval was er meestal sprake van alarmfase 1. Ik zal nu al die brieven niet noemen, maar het zijn er maar weinig. Is de heer Wallage het met mij eens dat dergelijke brieven tot een uitzonderlijk politieke categorie behoren?

Verder vind ik dat deze Kamer de heer Wallage moet steunen bij het naleven van het beginsel dat politiek-persoonlijke correspondentie niet openbaar gemaakt moet worden. Zoals de heer Wallage weet, geldt voor elke regel een uitzondering. Daarom wil ik de volgende deal sluiten: wij steunen de heer Wallage met het naleven van het principe, maar wij ontvangen vanmiddag de brief.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Zo ken ik de heer Heerma eigenlijk niet: hij wil een ruiltransactie met principes doen.

Hij sprak over brieven die een fractievoorzitter schrijft. Waar hij hier op doelde is niet een brief die iedere week of iedere maand wordt geschreven. Dat kan wel voorkomen. Er zijn verschillende soorten brieven. Ik roep in herinnering de brief van fractievoorzitter De Vries. Die brief had voor 100% een politieke en het vertrouwen betreffende strekking. Er zijn ook brieven waarmee je een geestverwante bewindspersoon iets kenbaar maakt of waarmee je wijst op wat in een gesprek heeft gespeeld. Ik schrijf die brieven wel eens. In dit geval was de aanleiding dat bepaalde informatie publiekelijk aan de orde zou komen. Als hetgeen ik wil zeggen, telefonisch niet lukt, probeer ik met een kattebelletje duidelijk te maken hoe wij over het onderwerp denken. Dat wilde ik ook deze keer doen, niet meer en niet minder. Eigenlijk zijn dit de aardigste briefjes, want zij zorgen ervoor dat bewindslieden niet voor verrassingen worden geplaagd. Als zij openbaar worden, krijgen zij een politieke lading die de schrijver er in dit geval niet aan heeft willen geven.

Minister **De Boer**: Voorzitter! We hebben natuurlijk met woordspelletjes te maken. Als het verdagen wordt gekwalificeerd als het nemen van een non-besluit, kun je niet

De Boer

anders constateren dan dat vorige kabinetten inzake Beek heel veel non-besluiten hebben genomen.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik begrijp uit de woorden van de heer Wallage dat de Partij van de Arbeid de baan wil aanleggen, maar geen nachtvluchten wil toestaan. Hij realiseert zich dat er tekorten zullen optreden. Ik neem aan dat hij De Limburger leest. Als dat niet het geval is heeft hij in zijn fractie iemand die De Limburger leest. Daarin zegt de vorige fractievoorzitter van de Partij van de Arbeid, de heer Wöltgens, dat het subsidiëren van regionale vliegvelden in strijd is met het verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid. Dat programma, het programma voor de laatste verkiezingen, heeft hij ook ondertekend. Welke Partij van de Arbeid zit er in de heer Wallage?

□

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Voordat het landelijk bijplussen van een plaatselijk tekort plotseling tot iets heel bijzonders wordt gemaakt, wil ik op het volgende wijzen. Toen de VVD in deze Kamer ervoor pleitte om de A73 op een andere manier aan te leggen dan het kabinet dat deed, is er weinig gezegd over het feit dat de wijziging zo'n 400 mln. meer kostte. Kennelijk was zoiets toen heel gebruikelijk.

Voorzitter! Dan wil ik ingaan op de vraag. In het verkiezingsprogramma van de Partij wordt er inderdaad van uitgegaan dat na 2000 niet exploitatief meer moet worden bijgedragen voor de exploitatie van luchthavens. Het gebeurde is overigens het bewijs van het feit dat wij in de afgelopen weken serieus hebben gezocht naar een mogelijkheid om een deel van de oplossing in ieder geval nu te geven. Die hield in: leg wel die baan aan. Je zou op grond van het verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid kunnen zeggen: als aan de aanleg van de baan nachtvluchten vastzitten, moet zij er maar niet komen. Dat is echter niet ons standpunt. Ons standpunt is dat die baan op zichzelf verbeteringen van Beek mogelijk maakt en dat die dus moet worden aangelegd. Wij laten ons niet vangen in de patstelling die daar vervolgens over is ontstaan. Als men ons wil forceren nachtvluchten

te accepteren die ook een precedent scheppen voor regionale luchthavens elders en die in onze ogen qua milieu echt het verkeerde beleid inhouden, dan kiest men voor een eenzijdige invalshoek. Wij hebben genuanceerder gereageerd en komen daarbij in enige spanning met een onderdeel van ons verkiezingsprogramma, namelijk als het gaat om het wel of niet subsidiëren van regionale luchthavens. Als ik moet kiezen tussen de spanning wel of geen nachtvluchten en de spanning wel of niet een beetje bijdragen, dan denk ik dat het voor Limburg het belangrijkste is dat de baan wordt aangelegd. Daarmee nemen wij een standpunt in dat velen in deze Kamer die voor nachtvluchten reclame maken, zou moeten aanspreken. Zij zouden zelf nog eens moeten nadenken over de vraag of het echt wel nodig is om de milieuprijs te betalen, of dat je ook gewoon een financiële prijs zou kunnen betalen.

□

De **voorzitter**: Wij gaan thans over tot de stemmingen. Ik verzoek de leden hun plaatsen in te nemen. Er zal in ieder geval over een tweetal moties hoofdelijke stemming worden gevraagd. Derhalve vraag ik de leden of zij allen de presentielijst hebben getekend.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Voorzitter! Wilt u de stemming over de motie op stuk nr. 14 (24695, 24785) aanhouden?

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Ten Hoopen stel ik voor, zijn motie (24695, 24785, nr. 14) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de **stemming over een motie**, ingediend in het debat over **tracéinpassingen**, te weten:

- de motie-Verbugt/Reitsma over de verbreding van de A2 (24710, nr. 3).

(Zie vergadering van 22 oktober 1996.)

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Als in de motie van mevrouw Verbugt datgene had gestaan wat zij in haar mondelinge toelichting heeft aangegeven, namelijk dat het uiteindelijke oogmerk moet zijn om het aantal knooppunten op de ring van de A2 bij Den Bosch niet te vergroten, dan hadden wij willen overwegen voor haar motie te stemmen. Nu de motie niet uitsluit dat zij kan leiden tot een extra knooppunt, moet de PvdA-fractie daartegen stemmen.

In stemming komt de motie-Verbugt/Reitsma (24710, nr. 3).

□

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de VVD, het CDA, D66, het GPV, de SP, de groep-Nijpels, het AOV, de Unie 55+, de CD en het lid Hendriks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

Aan de orde zijn de **stemmingen over zeventien moties**, ingediend in het debat over **klimaatverandering**, te weten:

- de motie-Rosenmöller over een beperkte energieheffing voor grootverbruikers (24695, 24785, nr. 8);
- de motie-Rosenmöller over een jaarlijkse emissiereductie van 2% (24695, 24785, nr. 9);
- de motie-Rosenmöller over ook na 2000 het klimaatbeleid richten op emissiereductie (24695, 24785, nr. 10);
- de motie-Rosenmöller over aanwending van extra inkomsten als gevolg van groter energieverbruik (24695, 24785, nr. 11);
- de motie-Ten Hoopen over vasthouden aan de 3%-reductiedoelstelling voor het jaar 2000 (24695, 24785, nr. 12);
- de motie-Ten Hoopen over extra middelen voor het FES (24695, 24785, nr. 13);
- de motie-Stellingwerf over maatregelen om de 3% reductie voor het jaar 2000 te bereiken (24695, 24785, nr. 15);
- de motie-Stellingwerf over toepassing van wind- en zonne-energie (24695, 24785, nr. 16);