

Vermeend

bestaande wetgeving maatschappelijk aanvaardbaar is, in beginsel toepasbaar is. Binnen die grenzen kan een inspecteur afspraken maken. Ik zal die helderheid ook binnen de dienst nog eens kenbaar maken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De staatssecretaris heeft gezegd dat het wetsvoorstel over enkele weken naar de Kamer zal komen. Dat betekent dat de datum van 1 januari 1998 niet gehaald zal worden. Allen die op deze wetgeving zitten te wachten, willen natuurlijk per fiscaal jaar kunnen handelen. Betekent dat dat het wetsvoorstel terugwerkende kracht zal krijgen?

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik heb gezegd dat het wetsvoorstel over enkele weken naar de ministerraad zal gaan. De datum van 1 januari 1998 is voor dit wetsvoorstel niet relevant. Het kan op elk moment in werking treden.

De heer **Hoogervorst** (VVD): Voorzitter! Het sprak ons aan dat de heer Vermeend zei: zolang de wet niet is veranderd, blijven de bestaande regels gelden. Geldt dat ook voor de pensioenopbouw van de directeur-grotaandeelhouder? Blijft dat op 2,33% per jaar? Er bereiken ons geluiden dat sommige inspecteurs uitgaan van 2%. Wat kan de staatssecretaris doen om dat te corrigeren?

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! De wet is de wet en jurisprudentie is jurisprudentie. Het percentage van 2,33 staat niet in de wet, maar is gebaseerd op jurisprudentie. Zolang er geen nieuwe wetgeving is, geldt de bestaande jurisprudentie. Ik zal laten nagaan of daarvan wordt afgeweken.

Vragen van het lid Verbugt aan de minister van Economische Zaken, over de (niet) exploitbaarheid van Maastricht Aachen Airport.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Een jaar geleden heeft het kabinet na rijp beraad een besluit genomen over de toekomst van vliegveld Beek. Dit besluit voorzag in 950 vliegbewegingen in de inmiddels bekende randen van de nacht. De VVD-fractie heeft met zorg kennisgenomen van de resultaten van een gisteren verschenen onderzoek, waaruit blijkt dat op basis van dit besluit de luchthaven niet te exploiteren is. Ik stel vast dat er behoorlijk wat licht zit tussen de uitkomst van dit onderzoek en de uitkomsten van de onderzoeken op basis waarvan de minister van Economische Zaken vorig jaar het kabinet inspireerde tot het al genoemde besluit met 950 nachtvluchten. De VVD-fractie is nooit zonder twijfel over dit aantal geweest, maar daar stond tegenover dat de minister van Economische Zaken optimisme uitstraalde over de exploitatiekansen van de luchthaven. Uit de markt geredeneerd vond hij dat het kabinetsbesluit zelfs een goede propositie voor vele nieuwe bedrijfsvestigingen zou zijn, waaruit nog eens 3300 nieuwe arbeidsplaatsen zouden komen. Dat verdiende natuurlijk een kans. Nu blijkt echter dat de markt afhaakt, hetgeen ons tot de volgende vragen brengt.

1. Hoe kijkt de minister aan tegen de uitkomsten van het gezamenlijk onderzoek van de luchthavens Beek en Schiphol, waaruit blijkt dat 950 nachtvluchten per jaar onvoldoende mogelijkheden bieden om tot een sluitende exploitatie te komen?

2. Is de minister nog steeds optimistisch over de marktkansen van het kabinetsbesluit en, zo ja, kan hij dat optimisme dan ook toelichten?

3. Hoe kijkt de minister aan tegen het feit dat een structurele ontwikkeling van de zich snel ontwikkelende Oost-Westmarkt voor hoogwaardige producten binnen de randvoorwaarden van het kabinetsbesluit niet mogelijk zou zijn?

4. Welke conclusie verbindt de minister aan de constatering, dat er geen reële mogelijkheden zouden zijn voor combination carriers, oftewel maatschappijen die zowel

vracht als vakantiepassagiers aan boord vervoeren? Welke rol speelde dit vervoerssegment in het kabinetsbesluit?

5. Hoe kijkt de minister aan tegen het standpunt van de raad van commissarissen van Maastricht Aachen Airport, dat een gezonde exploitatie van deze luchthaven haalbaar is met een geactualiseerd scenario van 1500 nachtbewegingen per jaar?

Minister **Wijers**: Voorzitter! Hoe kijk ik aan tegen het onderzoek van Schiphol en de directie van luchthaven Beek? Uiteraard ben ik teleurgesteld over de resultaten van dat onderzoek. Op zichzelf is het interessant om vast te stellen dat we aan de ene kant lijken te vechten om de fantastische marktkansen een beetje in de hand te houden, terwijl aan de andere kant, op een kleine afstand van iets meer dan 200 kilometer, daarvoor in eens geen aanknopingspunten meer zouden zijn. Wat dat betreft zullen we in de procedure die voorligt de resultaten van het onderzoek goed moeten bekijken. Van mij kan op dit moment geen gedetailleerde informatie worden verwacht, wat mij overigens ook niet interessant lijkt. In het kader van de procedure-Beek is op 5 november 1996 aangegeven dat er een normale aanwijzingsprocedure doorlopen moet worden, die nu zo ver is gevorderd, dat binnenkort door de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat, die in dit geval het bevoegd gezag zijn, de richtlijnen voor de MER bekend kunnen worden gemaakt. Daarna kan de initiatiefnemer beginnen met het daadwerkelijk opstellen van de MER. In het kader van die MER zal ook een economisch onderzoek plaatsvinden, waarbinnen de bevindingen van Amsterdam Schiphol en Maastricht Aachen Airport zullen worden geverifieerd. Naar verwachting is dat onderzoek in het voorjaar van 1998 gereed, waarna het kabinet een definitieve beslissing kan nemen. Wij zullen dan bekijken in hoeverre er reden tot pessimisme of optimisme is. Dat het besluit van het kabinet de mogelijkheden op de Oost-Westmarkt zou beperken, wisten wij. De Kamer heeft het rapport dat SH&I destijds heeft gemaakt, toegestuurd gekregen, zodat zij daarvan op de hoogte is. Wij wisten natuurlijk dat als je in het

Wijers

hart van de nacht de vluchten onmogelijk zou maken, een bepaald segment van de markt minder goed behandeld zou kunnen worden. Maar zoals mevrouw Verbugt weet, heeft het kabinet geprobeerd in een buitengewoon complexe politieke situatie ergens het midden te vinden tussen bedrijfseconomische doelstellingen en milieu-doelstellingen. In het rapport van SH&I speelt dus inderdaad de combimarkt een vrij belangrijke rol. Ik heb vernomen dat Schiphol en Beek daarin minder brood zien dan het door mij zeer gerespecteerde bureau SH&I, dat in deze sector echt van wanten weet. Wij zullen dus goed kijken of de veronderstellingen van Maastricht Aachen Airport en Schiphol niet te pessimistisch zijn. Mevrouw Verbugt zal dus moeten wachten tot voorjaar 1998, want dan zal het kabinet zijn definitieve beslissing nemen op basis van al het onderzoek dat nog moet plaatsvinden. Daarbij zullen natuurlijk ook de resultaten van het onderzoek van Schiphol en Beek worden meegenomen.

Ten slotte wil ik mevrouw Verbugt nog op een klein detail wijzen: het gaat in dit geval niet zozeer om een rapport van de minister van Economische Zaken, maar om een zeer gewaardeerde samenwerking tussen de ministers van Verkeer en Waterstaat, VROM en EZ.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor zijn antwoord. Mijn fractie erkent dat de voorliggende materie weerbarstig en niet eenvoudig is. Zoals de minister zei, gaat het om een afweging tussen economische belangen en milieubelangen. Er zijn inmiddels al veel onderzoek en debatten aan voorafgegaan. Ik ben blij dat de minister heeft gezegd de resultaten van het onderzoek dat gisteren beschikbaar is gekomen, te willen bekijken. Ik denk dat dit een heel interessante propositie is. De minister heeft te kennen gegeven dat medio volgend jaar een compleet beeld van een en ander verkregen kan worden.

Ik stel wel vast dat wij binnenkort in de Kamer gaan praten over de positie van de regionale luchthavens. Derhalve zou ik de minister nog graag twee vervolgvragen willen voorleggen.

Is hij bereid om de Kamer een overzicht te doen toekomen op basis waarvan het onderzoek van de minister en het onderzoek van de luchthavens op hoofdpunten vergeleken kunnen worden, zodat de Kamer zich er een oordeel over kan vormen? Het lijkt er op het eerste gezicht namelijk op dat de verkeers- en vervoersontwikkelingen in beide onderzoeken sterk afwijken.

Ten slotte vraag ik de minister of wij een dergelijk overzicht nog tegemoet kunnen zien voordat wij het debat met de regering aangaan over de positie van de regionale luchthavens.

Minister **Wijers**: Nou, voorzitter, dat moet ik bekijken. Het is niet een beslissing die ik in mijn eentje kan nemen. Ik denk dat ik met mevrouw Jorritsma en mevrouw De Boer daarover even contact moet hebben teneinde te bezien hoe wij de Kamer in staat kunnen stellen om haar werk te doen. Wat betreft de timing, ik weet niet eens wanneer het debat plaatsvindt waarover mevrouw Verbugt het heeft. Ik stel dan ook voor dat mevrouw Jorritsma, mevrouw De Boer en ik de Kamer zo snel mogelijk schriftelijk een antwoord op deze vraag geven.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Naar aanleiding van de berichtgeving die gisteren naar buiten is gekomen over het vliegveld Beek, zou ik de minister willen vragen of de conclusies inzake de ondersteuning van regionale luchthavens, zoals verwoord in de nota Relus, volgens planning zullen worden gevolgd. Die dreiging zit wat ons betreft namelijk achter de hernieuwde, heropende discussie op dit punt.

Verder zou ik de heer Ten Hoopen of de CDA-fractie in algemene zin nog een vraag willen stellen. Gisterenavond hebben wij tijdens een debat op de luchthaven Schiphol over de luchtvaart ook gesproken over de regionale luchthavens, waaronder vliegveld Beek. Toen is bij monde van de heer Ten Hoopen namens de CDA-fractie gesteld dat wat hem betreft uitbreiding van het aantal nachtvluchten op vliegveld Beek niet aan de orde zal zijn. Ik zou gaarne willen dat vandaag hier

duidelijk wordt gemaakt of dat klopt. Deze uitspraak is namelijk nogal in tegenspraak met wat in het verleden door mevrouw Van Rooy op dit punt namens de CDA-fractie naar buiten is gebracht.

Minister **Wijers**: Voorzitter! Nu stelt de heer Stellingwerf mij een vraag die hij eigenlijk aan mijn collega van Verkeer en Waterstaat moet stellen, maar ik durf het wel aan om te zeggen dat het antwoord ontkennend is. Ik meen dat de uitgangspunten van de nota Relus gewoon worden uitgevoerd. Verder sprak de heer Stellingwerf van een hernieuwde, heropende discussie. Wat ik beschreef, was niets anders dan de procedure die de Kamer reeds in november vorig jaar in een brief van de collega's van Verkeer en Waterstaat en VROM is geschetst. Daarin wordt al het relevante milieumateriaal en economisch materiaal meegenomen.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Voorzitter! Er is door de CDA-fractie een heldere lijn uitgezet ten tijde van de discussie. Vervolgens is er een besluit genomen. Als een besluit is gevallen, is het wet en dient die gehandhaafd te worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik zou in de eerste plaats aan de VVD-fractie de vraag willen stellen waarom zij hier de minister van Economische Zaken heeft uitgenodigd en niet de minister van Verkeer en Waterstaat die naar mijn mening inhoudelijk op deze materie moet ingaan. Wat is exact de stellingname van de VVD-fractie, gegeven de situatie dat genoemd rapport er ligt? Moet Beek nu dicht of moet het openblijven? Moeten er nu meer nachtvluchten komen of moet er vastgehouden worden aan het kabinetsstandpunt?

Ik wil ook een enkele vraag stellen aan de minister van Economische Zaken. In het Algemeen Dagblad heeft gestaan dat hij een brief heeft gekregen van de minister van Verkeer en Waterstaat. Kan hij bevestigen dat in die brief staat dat de minister van Verkeer en Waterstaat grote zorgen heeft omtrent de

Reitsma

handhaafbaarheid van het huidige kabinetsstandpunt? Als het kabinet toch wil vasthouden aan de 950 vluchten in de randen van de nacht, wat kost dat dan? Welke bedragen zijn ermee gemoeid om een sluitende exploitatie te krijgen? De minister heeft kunnen horen dat GS hebben gezegd: aan mijn lijf geen polonaise. Naar mijn mening heeft men dat terecht gezegd. Kunnen nadere studies ertoe leiden dat het kabinet alsnog besluit tot 1500 nachtvluchten op Beek?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Er zijn twee vragen gesteld aan de VVD-fractie. De eerste is waarom wij de vragen stellen aan de minister van EZ. Het gaat hier om de marktkansen van de luchthaven en de mogelijkheden voor nieuwe bedrijfsvestingen. Daar gaat niet de minister van Verkeer en Waterstaat over, maar de minister van Economische Zaken. Bovendien is hij de geestelijke vader van dat besluit. Daarom is hij de eerstaangewezen om hier een reactie op te geven.

Er is eerder een besluit genomen over de toekomst van de luchthaven en over het aantal nachtvluchten. De VVD-fractie gooit dat besluit nog niet weg, maar wij hebben wel open oog en oor voor signalen die er komen uit de samenleving. Daar zullen wij niet voor weglopen.

Minister **Wijers**: Voorzitter! Wij hebben in het kabinet niet de gewoonte om de brieven die wij elkaar sturen in de publiciteit te brengen. Ik ga dan ook niet met de Kamer spreken over de brieven die mevrouw Jorritsma mij al dan niet zou hebben gestuurd. Dat zou namelijk nog meer interessante koppen in de kranten opleveren.

Wat kost het? In het besluit van het kabinet en in de verschillende varianten die zijn besproken en die in het rapport dat aan de Kamer is toegestuurd staan beschreven, staan verschillende exploitatievarianten, met verschillende rijksbijdragen. Daar staan de antwoorden dus precies in. Ik heb dat rapport nu niet bij mij, maar de Kamer heeft het en kan het dus zo opzoeken. Het is geen geheim. Het is keurig aan de Kamer medegedeeld.

Gaat het kabinet zijn besluit heroverwegen? Het kabinet heeft een besluit genomen en zit in een procedure. Wij zullen die procedure netjes doorlopen. Ik zie niet in hoe ik op basis van een stukje informatie nu zou kunnen speculeren dat het kabinet zijn besluit zou kunnen herroepen. Wij staan dus gewoon achter het besluit dat wij november verleden jaar hebben genomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Tegen de VVD-fractie wil ik zeggen dat juist gezien die signalen uit de samenleving, de fractie van GroenLinks een groot tegenstander was van nachtvluchten, ook in de randen van de nacht. Het introduceren van dat begrip vond ik verleden jaar al redelijk lachwekkend, maar wij hebben dat debat gevoerd en GroenLinks heeft dat verloren. Gegeven de nieuwe situatie die zich nu aandient, is de vraag aan de minister van Economische Zaken de volgende. Het lijkt mij wat betreft de beleidslijn die het kabinet kiest een belangrijke vraag. Het kabinet heeft als uitgangspunt, ook voor regionale luchthavens en dus ook voor vliegveld Beek, dat er een sluitende exploitatie moet zijn en dat er sprake moet zijn van een rendabele luchthaven. Aan de andere kant is er een politiek compromis aan de Kamer voorgelegd, door de meerderheid gesteund, namelijk om 950 vluchten in de randen van de nacht als maximum toe te staan. Welk van de twee beleidslijnen heeft nu de prioriteit bij de afweging die het kabinet nader zal moeten maken? Is dat de afweging van de sluitende exploitatie of is dat het compromis dat verleden jaar verdedigd is in de Kamer, namelijk een maximum van 950 vluchten in die welbekende randen van de nacht?

Minister **Wijers**: Voorzitter! Op basis van één signaal gaan wij niet opeens een na veel afweging bereikt kabinetsstandpunt herzien. Het uitgangspunt blijft het ingenomen kabinetsstandpunt.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Misschien mag ik dan vaststellen dat minister Wijers een ander standpunt

heeft dan zijn collega Jorritsma, zoals uit het Algemeen Dagblad blijkt. Zij zegt namelijk dat vooralsnog wordt vastgehouden aan het kabinetsstandpunt. Ik stel vast dat minister Wijers dat niet doet en vraag zijn commentaar daarop.

Het compromis dat mede op zijn voorstel is gedaan, was gebaseerd op een ander strategisch concept met de luchthaven: geen intercontinentale vluchten, geen zware toestellen en geen vluchten in het hart van de nacht. Gaat het kabinet nu overwegen om een ander strategisch concept op te stellen waarin wel intercontinentale vluchten en vluchten in het hart van de nacht mogelijk zijn?

Er zou onderhandeld worden over een afkoopsom van de aanloopverliezen. Is deze actie vanuit Limburg te zien als een bijdrage in de onderhandelingspositie over de afkoopsom? Is dit een drukmiddel?

Minister **Wijers**: Voorzitter! Ik heb zojuist al gezegd dat ik weiger te reageren op berichten in de pers over vermeende of bestaande blauwe brieven met daarin al dan niet bestaande woorden. Ik vind dat wij recht hebben op onze privé-correspondentie, ook al zijn de blauwe brieven in dit glazen huis blijkbaar niet meer privé. Wij hebben na langdurig beraad in het kabinet, met name ingegeven door de milieuraandvoorwaarden waaraan wij ons naar onze mening moesten houden, een heel lastige afweging gemaakt en wij zijn gekomen tot een bepaalde filosofie. Het ging daarbij om een focus op charter- en combivluchten. Dat sluit inderdaad het echte vrachtsegment uit. Ik wil niet ontkennen dat ik dat als minister van Economische Zaken met pijn in mijn hart heb gedaan omdat daar een heleboel gerelateerde werkgelegenheid aan gekoppeld was. Maar als lid van het kabinet en als lid van een politieke partij die het milieu hoog in het vaandel heeft, vond ik dit een draagbaar en verdedigbaar concept.

Of de inzet vanuit het zuiden tactische redenen heeft – ik heb het nu over de afkoopsom – is voor mij moeilijk in te schatten, maar ik sluit in deze wereld niets uit.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Zojuist werd gesuggerd dat de verkeerde minister hier stond: het had de minister van Verkeer en Waterstaat moeten zijn. Ik ben echter van mening dat het eigenlijk minister De Boer van Milieubeheer had moeten zijn, omdat het gaat om milieuproblemen en geluidsoverlast. De uitvinding die het kabinet deed van de randen van de nacht, was er nu juist om de kloof te dichten tussen de opvattingen van de minister van Verkeer en Waterstaat en die van de minister van VROM. De minister zegt wel toe allerlei onderzoeken af te wachten en in het voorjaar daarover mogelijk een besluit te nemen, maar zit er nu rek in die randen van de nacht? Gaan die randen nu al rafelen? Zegt de minister dus dat het kabinet de zaak gaat bekijken, waarna er nog van alles uit kan komen, dus ook nachtvluchten? Of spreekt hij ook namens de minister van Milieubeheer en kan hij dan toezeggen dat de bekende randen van de nacht volgens de huidige constructie de limit zijn?

Minister **Wijers**: Het wordt een herhaling van zetten. Ik heb zojuist gezegd dat het kabinet een besluit heeft genomen en dat het daarbij blijft totdat het het tegenovergestelde communiceert. Het kabinet heeft geen enkele intentie om iets anders te communiceren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Het compromis van het kabinet was bedoeld als inzet voor de onderhandelingen met Schiphol. Dat was althans een van de componenten die door het kabinet zouden worden ingebracht. Uiteindelijk blijkt het resultaat te zijn dat er meer nachtvluchten zouden moeten plaatsvinden voor een rendabele exploitatie. Er waren echter meer punten, waaronder dat van de kapitaalinjectie van 100 mln. Ook dat was een raming. Ik lees daarover echter helemaal niets terug. Is daarover iets bekend? De minister gaat de zaak nu uitzoeken. Wil hij dit meenemen in zijn reactie op het resultaat van dat aanvullende onderzoek?

Voorts is er nog het break-even point, dat ging om de drie onzekerheden waarmee wij te maken hadden op het moment dat het besluit werd genomen. Bovendien is de samenwerking met Schiphol een van de zaken die wij als aanname beschouwden. Wat betekent het afhaken van Schiphol voor het voortbestaan van Maastricht Aachen Airport? Het antwoord op deze vraag kan later komen, maar ik wil het wel in de discussie betrekken.

In aansluiting bij mevrouw Verbugt vraag ik om voor half december, als wij de nota Relus behandelen, een maximale hoeveelheid informatie te geven. Het lijkt mij onontkoombaar om het vliegveld Beek te betrekken bij de behandeling van de nota Relus.

Minister **Wijers**: Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet spreekt over een onderzoek. Ik heb gezegd dat ik met mijn collega's zal bespreken hoe er een overzicht kan worden gegeven van de verschillende veronderstellingen bij het onderzoek van SH&I en bij datgene wat Schiphol en Beek nu voorstellen. Als dat overzicht wordt gemaakt, kan de Kamer haar werk doen.

Dan kom ik op die afkoopsom. Je kunt alle ellende in de wereld afkopen, dus ook niet sluitende exploitatiebegrotingen. Op basis van wat wij dachten dat goede sommen waren, hadden wij een indruk van wat de positie zou kunnen zijn. Zoals gezegd, het uitgangspunt voor het kabinet is datgene wat wij in november hebben besloten, maar wij zullen uiteraard goed kijken naar datgene wat door Schiphol en Maastricht Aachen Airport is gezegd.

Ik vind het in deze fase moeilijk te beoordelen wat het afhaken van Schiphol betekent. Ik weet ook niet of het conditioneel is of definitief. De heer Crone vraagt al of wij te maken hebben met tactisch gedrag of met een onomkeerbare beslissing. Dat kan ik niet beoordelen. Het rapport is vrijdag uitgekomen, dus ik heb nog geen tijd gehad om erover te praten met mijn collega's. Wij zullen het er de komende dagen nog wel over hebben.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! In antwoord op de vraag van collega

Reitsma over het standpunt van de VVD heeft mevrouw Verbugt gezegd dat de VVD een standpunt had, en dat zij nog bij dat standpunt zou blijven. Dat woordje "nog" intrigeert mij. Wanneer valt dat "nog" weg? Wanneer gaat de VVD wel achter het standpunt staan dat Beek zelfstandig moet kunnen blijven opereren?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij het antwoord dat de minister aan de Kamer gaf. Wij hebben een besluit genomen. Dat gooien wij niet weg, totdat wij van het tegendeel overtuigd zijn.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Op de gedrukte agenda staat bij de interpellatie van de heer Bremmer dat er spreektijden zijn van 2 minuten. Dat is een vergissing. Bij interpellaties is de normale spreektijd 5 minuten.

Ik stel voor, morgen onmiddellijk na de middagpauze te beslissen over het verzoek van de Eerste Kamer om wetsvoorstel 24080, de Wet op het overleg huurders verhuurder, ter advisering aan de Raad van State te zenden. Daarover is een groentje rondgegaan.

Verder stel ik voor, over de moties die heden bij de interpellatie en bij de VAO's worden voorgesteld, morgen na de middagpauze te stemmen, als wij toch in stemmingen hebben voorzien. Het lijkt mij in verband met de verschillende vertrektijden voor de bijeenkomst hedenavond in Amsterdam beter om dat morgen te doen.

Ik deel aan de Kamer mede dat ik voornemens ben de vergadering hedenmiddag rond 18.00 uur te sluiten.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van der Linden.

De heer **Van der Linden** (CDA): Voorzitter! De minister van Buitenlandse Zaken heeft afgelopen weekend voorrang gegeven aan een partijcongres boven een belangrijke raad van ministers van buitenlandse zaken in Mondorf. Het ging daar over