

Hoekema

antwoord dat hij aan de heer Te Veldhuis gaf, namelijk toen hij sprak over de termijn waarop hij verwacht dat het IMF het oordeel gaat uitspreken over het herstelplan van de Antillen. Zojuist sprak hij over aanvullingen en verdere invulling van het herstelplan dat nog noodzakelijk is. Acht de staatssecretaris het denkbaar dat het IMF op korte termijn, bijvoorbeeld dit jaar, tot een oordeel komt over dat herstelplan of acht hij het waarschijnlijker dat het herstelplan eerst moet worden aangevuld en gewijzigd voordat het IMF in staat zal zijn om over dat nieuwe herstelplan een oordeel te vellen?

Staatssecretaris **G.M. de Vries**: In ieder geval moet de budgettaire uitwerking van de nu vastgestelde beleidsintenties duidelijk zijn. Dat zal enige tijd kosten, zowel aan Antilliaanse kant als aan de kant van Washington. Ik kan vanaf dit spreekgestoelte niet onmiddellijk beoordelen in welk tempo dat zal gebeuren. Alle betrokkenen hebben er het grootste belang bij dat het snel gebeurt.

Intussen ben ik nog een antwoord schuldig aan de heer Gortzak op zijn vraag over jeugd en jongeren en of Nederland bereid is de kennis op dat gebied met betrekking tot het grotestedenbeleid ter beschikking te stellen. Het antwoord is "ja". Daarover is in verkennende sfeer al met beide gevolmachtigde ministers gesproken, ook met die van Aruba.

Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de gevolgen van de uitspraak van de rechter dat de minister niet bevoegd is nachtvluchten op Rotterdam Airport te verbieden**.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er is de afgelopen jaren in de Kamer regelmatig over het vliegveld Zestienhoven gesproken. Sinds Schiphol het heeft gekocht, heet het Rotterdam Airport. De overlast die dit vliegveld veroorzaakt, heeft in 1994 zelfs geleid tot een Kameruitspraak: de motie-Lankhorst. Die motie is toen aangenomen. Daarbij heeft de Kamer

besloten Schiphol vanwege leefbaarheidsargumenten te willen sluiten. Dat is overigens nog steeds niet gebeurd en de problemen zijn niet verdwenen. Dat heeft geleid tot het besluit van het nieuwe provinciebestuur van Zuid-Holland om Zestienhoven te sluiten als de HSL gereed is.

Het tegenovergestelde is de afgelopen tijd gebeurd. Met name de aankondiging van Transavia om ook 's nachts te gaan vliegen, heeft tot grote commotie in de regio geleid. De minister heeft terecht besloten bezwaar daartegen aan te tekenen en die nachtvluchten te verbieden. Helaas heeft de rechter bepaald dat de minister dat niet mag doen.

Hoe denkt de minister dit probleem op te lossen? Is zij van plan in hoger beroep te gaan? Op basis waarvan meende de minister in maart dit jaar een nachtregeling in te kunnen stellen? Welk instrumentarium dacht zij daarvoor te hebben? En waarom duurt het zo lang voordat er een aanwijzing voor Zestienhoven gemaakt kan worden? Schiphol kan dat in anderhalf jaar en bij Zestienhoven loopt dat al vanaf 1998 – overigens al veel te laat – maar nu wordt gezegd dat het nog wel drie jaar kan duren. Wat betekent dat voor de tussenperiode tot 2002-2003? Hoe kunnen de bewoners dan rekenen op een nachtrust zonder verstoring?

Ten slotte vraag ik de minister of zij bereid is aan te dringen op hogere nachttarieven op Rotterdam Airport om te voorkomen dat er 's nachts gevlogen wordt.

Minister **Netelenbos**: Ik dank de heer Van der Steenhoven voor zijn vragen. Hij memoreerde de motie van de heer Lankhorst. De heer Lankhorst was zeer invloedrijk in deze Kamer, maar heeft het toch niet zover gebracht dat de Kamer in meerderheid heeft besloten dat Schiphol gesloten moest worden! Dat zei u namelijk, mijnheer Van der Steenhoven, maar het ging over Zestienhoven!

Met betrekking tot de uitspraak die de rechter heeft gedaan in het kader van het nachtregime, heeft de heer Van der Steenhoven gevraagd naar onze voornemens in dezen. Wij hebben een en ander uiteraard afgewogen en ook de landsadvocaat daarbij betrokken. Eigenlijk staan er

vier opties open. In de eerste plaats het hoger beroep. Dat lijkt het meest voor de hand liggend. De verwachting is dat wij ongeveer 50% kans hebben die zaak te winnen en dat is misschien niet de meest effectieve manier van procederen. Wij zouden het besluit kunnen verbeteren. Die overweging ligt voor. Er zou een aantal technische verbeteringen aangebracht kunnen worden in de uitspraak van minister Pronk en mijzelf over het nachtregime. Ook het versnellen van de procedure is van belang. Wij wachten op dit moment op de MER vanwege de vraag welke tijdsperiode nodig is om tot een aanwijzing te komen. Wij kunnen er ook voor zorgen dat er een aanwijzing komt voor de luchthaven Zestienhoven.

Vervolgens is gevraagd: waarom is het zo gebeurd, waarom heeft u gekozen voor de juridische procedure die dan uiteindelijk heeft geleid tot het negatieve oordeel van de rechter? Wij hebben al eerder een luchthaven gedurende de nacht gesloten op basis van het koninklijk besluit dat de geluidhinder regelt. Dat was met name in Maastricht aan de orde. Daarom dachten wij dat het opnieuw mogelijk was om, hangende het aanwijzingsbesluit, te voldoen aan wat de gemeente Rotterdam en Schiphol aan ons vroegen. AAS heeft immers ook aan ons gevraagd of wij gedurende de procedure rond het aanwijzingsbesluit van 31 maart 1998 een besluit konden nemen ten aanzien van het nachtregime en de lawaaierige vliegtuigen. Wij hebben goed naar die verzoeken geluisterd en vervolgens bekeken welke "routing" het snelst kon worden bewandeld. Wij hadden op basis van het Koninklijk besluit geluidhinder dus het gevoel dat dit wel zou kunnen, omdat wij dat bij Maastricht ook al hadden gedaan. Maar de rechter heeft daar anders over geoordeeld.

Wat dienen wij in de tussenperiode te doen? Dat is op zichzelf een lastige vraag. Als alles op alles wordt gezet, kan de aanwijzing van kracht worden op 1 maart 2001. Dat betekent dat de conceptaanwijzing gereed kan zijn op 1 januari 2000. Wij hebben ruim een jaar nodig om tot de realisatie van het besluit te komen. Wij hebben nu dus nog zo'n anderhalf jaar te gaan. Wat is nu wijsheid in de tussentijd? Ik hoop dat de gemeente Rotterdam, de meest aangelegen overheid, aan de



De heer Van Bommel (SP)

luchthaven Zestienhoven c.q. aan Schiphol verzoekt om te komen tot vrijwillige afspraken. Ik acht dat een strategie die tot resultaat zou kunnen leiden, maar het lijkt mij beter als het initiatief ligt bij de betrokkenen zelf. Dat biedt ook meer kans op succes. Verder heb ik ervoor gekozen om de aanwijzingsprocedure met spoed ter hand te nemen, zodat wij niet weer in een juridisch traject komen waarvan de uitkomst zich niet zomaar laat voorspellen.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. De vraag die wel blijft bestaan, is waarom het zo lang heeft geduurd voordat de procedure rond de aanwijzing in gang is gezet en vaart heeft gekregen. Overigens blijft bij ons ook de vraag bestaan, wat het bijvoorbeeld voor het EK voetbal en de daarmee eventueel samenhangende nachtvluchten betekent als de minister de komende tijd niets kan doen. Wat betekent dit bijvoorbeeld voor het vliegveld Eindhoven, dat ook geen aanwijzing kent en waar deze problematiek ook speelt?

Wij denken dat de minister actiever zou moeten ingrijpen. Wij vragen haar om bijvoorbeeld het instrument van de nachttarieven te

hanteren. Als dat instrument wordt gebruikt, kunnen de problemen waarschijnlijk worden voorkomen.

De minister stelt voor om de gemeente Rotterdam vrijwillige afspraken te laten maken ten aanzien van de nachtvluchten. Maar deze gemeente heeft een herenakkoord gesloten met het vliegveld. Dat heeft opgeleverd dat er nu geen afspraken gemaakt zijn. Wij denken dan ook dat dat niet lukt.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het is de Kamer bekend dat wij nu in het kader van het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen discussiëren over de vraag of de lopende aanwijzingsprocedures, dus ook de zonerings voor de regionale luchthavens, dienen te worden voortgezet of niet. Ik heb daarover met het ministerie van VROM een discussie gehad. Wij zullen binnenkort de hoofdlijnennotitie over het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen naar de Kamer zenden. Daarin wordt dus ook een standpunt ingenomen over de lopende aanwijzingsprocedures, dus ook voor Zestienhoven zullen die procedures moeten worden afgewikkeld. Dat is een tijd tamelijk onzeker geweest in het licht van de discussie over het structuurschema.

Ik heb na 31 maart 1998 een verzoek gekregen en dat heb ik op een bepaalde manier ingevuld, ook in de tijd, namelijk door het koninklijk besluit geluidhinder te gebruiken als een vehikel om vooruitlopend op de aanwijzing al het een en ander te doen. Ik deed dat op verzoek van de gemeente Rotterdam en ook, curieus genoeg, van de luchthaven zelf.

Dan kom ik op de vraag over het nachtregime en het EK voetbal. Dat is feitelijk geen vraagstuk meer, want wij hebben tegen de burgemeesters van de steden met een regionale luchthaven, Eindhoven en Rotterdam, gezegd dat zij, als zij ordeproblemen willen voorkomen, kunnen verzoeken het nachtregime buiten werking te stellen. Dit telt niet mee in de regelgeving. Dat geldt voor alle luchthavens in Nederland, dus ook voor Eindhoven en Rotterdam. Dat kan dus geen probleem zijn.

Dan iets over de nachttarieven. Als gevolg van de bezuiniging op de luchtverkeersleiding, al zal men dat nog niet geheel hebben verinnerlijkt, bij Transavia wellicht ook niet, zullen de tarieven op de regionale luchthavens over anderhalf jaar twee keer zo hoog zijn als op Schiphol. Het lijkt mij dat veel maatschappijen dan liever vanaf Schiphol vliegen dan vanaf de regionale luchthavens. Dat is ook de bedoeling.

Wij moeten afwachten of men tot vrijwillige afspraken komt, maar ik ben niet zo somber als de heer Van der Steenhoven. Dat proces moet nog worden afgewikkeld. Mijn advies in de richting van de luchthaven Zestienhoven en de gemeente Rotterdam zou zijn dat men moet proberen om er samen uit te komen, ten gunste van de bewoners. Dat wordt in de beeldvorming nog wel eens vergeten. Het gaat niet om de competentie van de minister van Verkeer en Waterstaat of die van de luchthaven. Het gaat om de mensen die in zo'n stad slapen.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De SP-fractie heeft het verbod op nachtvluchten op Rotterdam steeds toegejuicht en de houding van de minister in dezen steeds gesteund. De regionale luchthavens, voorzover die nodig zijn, zouden in ieder geval 's nachts dicht moeten zijn. Dat zou de regel moeten zijn. De nieuwe procedure

Van Bommel

betekent dat er per 1 maart 2001 mogelijk ook in Rotterdam een nachtverbod komt. Dat is laat, maar beter laat dan nooit. De bewoners in de omgeving verdienen dat. De minister zegt dat terecht. Er is echter nog een ander probleem. Rotterdam Airport is steeds aangemerkt als zakenluchthaven, maar nu blijkt dat Transavia daar ook in de nacht wil vliegen. Dan is er sprake van een ander karakter vluchten. Het zijn niet alleen zakenvluchten, maar ook vaak charters. Erkent de minister dat Rotterdam Airport door die situatie uiteindelijk toch een overloophaven van Schiphol is geworden? Moet er geen nieuw beleid komen om dat tegen te gaan?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het is de heer Van Bommel bekend dat ik altijd blij ben als hij mij steunt. Dit komt niet vaak voor, maar het is prima.

Ik stel voor, de vraag wat voor soort luchthavens er zijn en wat daar wel of niet mag vliegen, aan de orde te laten komen bij de behandeling van het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Mijn benadering is dat een luchthaven een vergunning heeft en dat men binnen die vergunning vliegtuigbewegingen kan accommoderen. Wij bemoeien ons niet met de vraag of dat charters of zakenvliegtuigen zijn. De milieugrenzen zijn bepalend voor wat de luchthaven doet. Dat geldt ook voor Zestienhoven. De discussie daarover komt de komende tijd volop aan de orde.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Rotterdam en Eindhoven zijn genoemd, maar in Nederland kennen wij meer regionale havens. Zelfs vlak over de grens is er een aantal regionale luchthavens. In plaats van besluitvorming van geval tot geval en van locatie tot locatie spreken wij de sterke behoefte uit aan een beleidskader voor alle regionale havens. Dat moet er zo snel mogelijk komen. Wanneer krijgen wij het structuurschema waarover de minister al sprak? Kan er in dat kader uitvoering worden gegeven aan de vorig jaar aangenomen motie-Augusteijn-Esser/Feenstra?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er wordt zeer voortvarend gewerkt aan de hoofdlijnennotitie. Ik kan het nooit precies inschatten – ik heb dat niet uitsluitend zelf in de hand – maar ik hoop dat wij die binnen een aantal weken aan de Kamer kunnen toesturen. De motie-Augusteijn-Esser/Feenstra gaat over de binnenlandse vluchten. Daar is momenteel een uiterst creatieve oplossing voor in de maak, maar ook wat dit betreft is het wachten op de hoofdlijnennotitie.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Namens veel medebewoners van het gebied kan ik zeggen dat zij blij zullen zijn als de nachtvluchten in 2001 afgelopen zijn. Ik heb echter nog een vraag. Er zijn veel mensen ongerust over het feit dat de aanvliegeroutes dwars over een industriegebied lopen. Kan de staatssecretaris inzicht geven in hoe het zit met de veiligheid als het gaat om de aanvliegeroutes, niet alleen over Schiedam en Vlaardingen, maar ook over het industriegebied?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er wordt beleid ontwikkeld als het gaat om veiligheid op de grond. Dat heeft ook te maken met aanvliegeroutes over industrieterreinen. Dat noemen wij het externe veiligheidsbeleid. Dat is aan de orde bij de hoofdlijnennotitie structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Veiligheid gaat voor. Als u daar zorgen over heeft, kan ik zeggen dat in de luchtvaart geldt: safety first.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Karimi.

Mevrouw **Karimi** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik verzoek u om het verslag van het algemeen overleg van afgelopen donderdag over de Europese ontwikkelingsraad op de plenaire agenda te zetten. Aangezien de vergadering van de Europese ministers aanstaande

donderdag plaatsvindt, verzoek ik u het debat nog deze week te houden.

Mevrouw **Bussemaker** (PvdA): Voorzitter! Mijn fractie zou hierover eerst een brief willen vragen aan de regering, want het zou al besproken zijn in de ministerraad. Het thema komt ook terug bij het begrotingsonderzoek. Het heeft onze voorkeur om er daar over te praten.

De heer **Ter Veer** (D66): Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Bussemaker.

De **voorzitter**: Wij kunnen dit misschien het beste oplossen door een advies aan de vaste commissie te vragen. Het gebeurt wel vaker dat de vaste commissie een extra procedurevergadering houdt. Heden of morgenochtend kan de commissie advies geven over hoe wij hier verder mee om moeten gaan.

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Deze zaak loopt al langer. Ik had de neiging mevrouw Karimi bij te vallen, maar misschien moeten de woordvoerders eerst onderling overleggen en thans onder voorbehoud toestemming verlenen. Ik weet echter dat dit niet kan. Ik denk dat het mogelijk moet zijn om er deze week nog een debat over te voeren.

De **voorzitter**: Ik ben er des te meer voor dat er in de commissie wordt overlegd, omdat ik het niet juist vind als wij iedere dinsdag beslissen dat wij later in de week op allerlei momenten weer stemmingen zullen hebben. Ik denk niet dat wij die weg op moeten gaan. Ik weet overigens dat het de bedoeling van mevrouw Karimi is om een motie in te dienen, waar morgen over gestemd zou moeten worden.

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Als wij het dossier Europa wat meer willen politiseren, is het helaas mogelijk dat na donderdagmiddag wordt gevraagd zo snel mogelijk in de daarop volgende week een tweeminutendebat te houden, waarin dan moties kunnen worden ingediend. In diezelfde week zal namelijk vaak een raad worden gehouden. Het is niet anders.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Middelkoop, u bevestigt wat ik graag wil, namelijk dat de vaste commissie zich erover beraadt. Misschien moet