

Remkes

begin dit jaar bij amendement van collega De Vries en ondergetekende werd beoogd, alsnog uitvoerbaar is. Wij hebben daarbij voor onszelf de volgende overwegingen.

In de eerste plaats is het kennelijk mogelijk in het buitenland wel een dergelijke systematiek te hanteren. Waarom zou dat in dit land niet kunnen?

In de tweede plaats zijn er verwachtingen gewekt. Dat spreekt uit alle brieven die ons bereikt hebben. Het kabinet moet dus alleen al op grond daarvan een uiterste poging doen dat amendement wel uit te voeren.

In de derde plaats waren de argumenten die het kabinet nú in essentie hanteert – fiscale techniek en rechtsgelijkheid – destijds, bij de aanvaarding van het amendement en bij de bejegening daarvan door het kabinet vanuit een positieve grondhouding, te voorzien. Het ware ons dan liever geweest als de reactie in essentie toen was gekomen, en niet nu.

In de vierde plaats zouden wij graag een stevige bodem onder het MJA-beleid willen houden, en dus ook de geloofwaardigheid van dat beleid in stand willen houden.

In de vijfde plaats zijn wij niet onder de indruk van het aantal bedrijven dat net werd genoemd. De heer Lansink wees in dit verband naar de brief van de FME, die ons bereikt heeft. Dat zijn projecties op de wolven. Als we halverwege volgend jaar een teruggavenrapportage van het kabinet krijgen over de uitvoering van deze motie, zal daarbij ook nog nader kunnen worden ingegaan op de realisering van die aantallen.

De heer **Lansink** (CDA): U zei zojuist dat het beter zou zijn geweest als de regering vorig jaar bij de behandeling van het wetsvoorstel deze amendementen had genoemd. Zou u dat amendement dan hebben gehandhaafd?

De heer **Remkes** (VVD): Als toen bekend was wat nu bekend is geworden, hadden wij waarschijnlijk niet exact datzelfde amendement ingediend. Ik heb namelijk wel een open oog voor een aantal argumenten die door het kabinet worden aangevoerd. Het is niet mijn gewoonte bij de samenleving verwachtingen te wekken die op een

gegeven moment toch niet kunnen worden waargemaakt.

De heer **Lansink** (CDA): U weet dat vorig jaar de discussie speelde over de inpassing van de grootverbruikers. Dat was de achtergrond van de indiening van dit wijzigingsvoorstel. Voor u was de teruggavenregeling toen een zeer essentieel punt. Ik weet niet of u bij verwerping van het amendement ook tegen het wetsvoorstel zou hebben gestemd – die vraag zal ik u niet stellen – maar gelet op de inbreng van een dag of tien geleden mag ik toch aannemen dat u vasthoudt aan wat u naar voren hebt gebracht, in uw argumentatie en in uw wijzigingsvoorstel. Als nader onderzoek uitwijst dat het wel kan, zal het zeker moeten gebeuren. Maar u hebt vorige keer argumenten genoemd die zelfs los van deze nieuwe visie staan.

De heer **Remkes** (VVD): Er waren toen twee centrale argumenten. In de eerste plaats was dat de mogelijkheid van de teruggavenregeling, en in de tweede plaats was dat de rechtsgelijkheid tussen bedrijven. Ook dat was destijds voor de VVD-fractie een belangrijk argument om de gedachte die toen door Partij van de Arbeid en D66 werd geopperd, te steunen.

□

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Mevrouw Jorritsma heeft gevraagd waarop het in bijlage 2 bij de brief genoemde cijfermateriaal is gebaseerd. Die opsomming is gebaseerd op de bevindingen van de interdepartementale werkgroep die de teruggavenregeling heeft voorbereid.

Er zijn opmerkingen gemaakt die ook al in het algemeen overleg zijn gemaakt. We hebben nog eens beargumenteerd waarom wij er niet in geslaagd zijn een dergelijke teruggavenregeling te ontwerpen. We hebben de bezwaren daarvan ook opgesomd. Ik dank de heer Remkes in ieder geval voor zijn rationele benadering. Als de motie wordt aangenomen, zullen we in ieder geval aan het daarin gedane verzoek tegemoetkomen om haar zo goed mogelijk uit te voeren. Wij zullen op dat punt overleg plegen. De Kamer zullen wij daarover zo spoedig mogelijk rapporteren. De

motie van de heer Lansink – het zal hem niet verrassen – ontraad ik.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week dinsdag te stemmen over de ingediende moties.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de brief inzake Maastricht Aachen Airport (25089, nrs. 1 en 2).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Naar het oordeel van de minister-president en diverse leden van dit kabinet kent de parse besluitvorming vele hoogtepunten. Wij worden regelmatig geconfronteerd met kwaliteitsbesluiten. Dat is paars op zijn best. Het kabinet lijkt echter minder oog te hebben voor de eigen dieptepunten. Kijkend naar het kabinetsbesluit met betrekking tot Beek ben ik van mening dat wat dat betreft sprake is van een absoluut dieptepunt. De twee aanwezige ministers zullen het kabinetsbeleid natuurlijk eendrachtig verdedigen. Zij zullen nooit één meningsverschil hebben gehad. Zij zullen ook de daadkracht van dit parse kabinet, na achttien jaar talmen over Beek, met kracht verdedigen.

Ik had het over een dieptepunt, maar niet omdat het niet nog slechter had gekund. Het had namelijk nog slechter gekund. In dit debat gaat het echter om de randen van de nacht. Dat is een thema dat je nauwelijks met droge ogen en op een serieuze manier kunt uitdragen. De ogen van de mensen in Limburg, aan de rand van ons land, zouden eigenlijk dicht moeten zijn en blijven, in ieder geval waar het gaat om de eventuele last van het luchtvaartverkeer.

Dit besluit heeft naar het oordeel van mijn fractie weinig of niets te maken met de belangen van Limburg, hoe je die ook definieert, in termen van de bewoners, in termen van de luchthaven of in termen van de werkgelegenheid. Het is vooral een politieke overlevingstocht geweest van twee bewindslieden. Verder is nauwelijks iemand

Rosenmöller

tevreden. Dat roept bij mij een vraag op aan het adres van minister Jorritsma. In Trouw van 6 november zegt zij dat het allemaal op het randje ligt van wat zij wil verdedigen. Het is nu bekend wat de randen van de nacht zijn. Wat is nu precies dat randje van mevrouw Jorritsma?

Ik heb ook een vraag voor mevrouw De Boer. Zij was eerst tegen nachtvluchten. Is die perceptie juist? Heeft zij haar standpunt in het kabinet trachten te verdedigen? Waarom is zij van die opvatting afgestapt? Waarom is zij nu ook voor vrachtvliegtuigen, terwijl zij in de Kamer en daarbuiten meerdere keren heeft gezegd dat de randen van de nacht voor haar nog wel acceptabel zijn, dat charters ook oké zijn, maar dat het daarbij blijft? Ik wil daar een duidelijke reactie op.

Ik loop de argumenten van het kabinet gesteld te sprake is van een beperkt aantal nachtvluchten. Naar het oordeel van mijn fractie staat zowel de voor- als de achterdeur open als het gaat om meer nachtvluchten. De voordeur staat open als ik denk aan de geluidszone die bepalend is voor het aantal nachtvluchten. Geen maximumaantal nachtvluchten dus. De eventuele geluidswinst die is te boeken, gaat naar de exploitant, de luchthaven, en niet naar de bewoners. De achterdeur staat open als ik kijk naar het antwoord op vraag 14. De Kamer kreeg de antwoorden gisteren, maar dat was wel erg laat. In het antwoord op vraag 14 wordt bepaald niet uitgesloten dat de optie die ook in de milieueffectrapportage zal worden onderzocht, namelijk 1500 nachtvluchten, straks door het kabinet wordt geprefereerd boven het besluit dat wij nu hebben. Laat iedereen zich dat goed realiseren.

Voorts stelt het kabinet dat Beek op termijn rendabel wordt. Ik zie het de minister van Verkeer en Waterstaat bij de persconferentie nog zeggen, met dat handje, zo van: Beek wordt op termijn rendabel. Volgens mij moet die hand wel ontzettend ver worden uitgestrekt naar de toekomst, tot over twintig jaar, als je wilt constateren dat Beek dan misschien rendabel wordt. Het is dus maar wat je verstaat onder "op termijn". De provincie heeft ons vandaag laten weten, in een reactie op het standpunt van het kabinet, dat er geen sprake kan zijn van een 60-40-verhouding met betrekking tot

het bij plempen met overheidsmiddelen in de tekorten in de exploitatie. Die zal de rijksoverheid zelf moeten dragen, vindt de provincie. Graag een reactie daarop. Juist die gebrekkige rentabiliteitsverwachting zal een geweldige economische druk op de huidige besluitvorming zetten om de randen van de nacht nog verder op te rekken naar het holst van de nacht, de kern van het holst van de nacht en de absolute kern van het holst van de nacht. Kortom, de randen van de nacht zullen daar niet tegen bestand zijn. Eerst was overigens sprake van 900 nachtvluchten.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Het stemgeluid van de heer Rosenmöller bereikt bijna het niveau van een DC-10, die gelukkig in de aanwijzing is uitgesloten. Maar los daarvan merk ik op dat in de aanwijzing zal worden vastgelegd dat er van 1.00 uur tot 5.30 uur nachtsluiting is. Hoe komt de heer Rosenmöller erbij dat er op die uren ook vliegtuigen zullen landen en opstijgen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er is voor twintig jaar een exploitatietekort te verwachten, en daarom geloof ik er niets van dat het vliegverkeer, inclusief de afhandeling, beperkt zal blijven tot de randen van de nacht. De randen van de nacht zullen als sneeuw voor de zon verdwijnen op het moment dat een volgend kabinet de rekening daarvan krijgt gepresenteerd. Een aanwijzingsbesluit is dan ook niet meer dan een aanwijzingsbesluit.

Voorzitter! Het fatale schuiven is de afgelopen weken eigenlijk al begonnen. Eerst spraken wij over 900 nachtvluchten, toen over 950 en nu zeggen wij dat maximaal de geluidsc contouren gevolgen kunnen worden. Ik zeg tegen de heer Crone dat elke poging om een "slot" op die 950 nachtvluchten te zetten, naar mijn stellige overtuigingen tot mislukken gedoemd is. Een beetje nachtvluchten is hetzelfde als een beetje zwanger. Dat is ongeloofwaardig, dat bestaat niet. Die kant moeten wij dus niet op.

Voorzitter! Er zouden 3350 arbeidsplaatsen bijkomen. Dat is een veel te optimistische berekening. In het rapport van SH&E, de quickscan, wordt dit aantal berekend op basis van een openingstelling vanaf 5.00 uur in ochtend. Het vliegveld gaat

volgens het kabinet pas vanaf 5.30 uur open. Dit halfuurtje zal in termen van werkgelegenheid een forse negatieve aanpassing opleveren. Het economisch onderzoek geeft aan dat de aanleg van een oost-westbaan waarbij er geen sprake is van nachtvluchten, tot 2100 arbeidsplaatsen zal leiden. Het gaat naar mijn mening om een verschil van maximaal 1000 arbeidsplaatsen. Wij moeten die afzetten tegen de mogelijkheden om de honderden miljoenen op een alternatieve wijze in werkgelegenheid te investeren. In het rapport van de Stichting de Rentmeesters is sprake van 8000 arbeidsplaatsen indien het terrein waarop de oost-westbaan is gepland tot een bedrijventerrein wordt ontwikkeld.

Uit onderzoek van onder andere KPMG blijkt dat de bedrijven in het zuiden van Limburg helemaal niet zitten te wachten op een vliegveld in de regio. Ook het onderzoek van Booz Allen & Hamilton toont aan dat de directe en indirecte werkgelegenheidseffecten buitengewoon beperkt zijn.

De aanleg van de zogenaamde milieubaan, de oost-westbaan zou minder geluidsoverlast opleveren. De huidige situatie op de noord-zuidbaan – zonder nachtvluchten – moet worden vergeleken met de toekomstige situatie op de oost-westbaan met, al dan niet beperkte, nachtvluchten. Het kabinet geeft geen antwoord op de vragen terzake. Wij hebben daar nog geen precieze gegevens over. Het enige dat ik uit de MER uit 1990 kan afleiden, is dat de ontwikkeling van dit soort scenario's een toename van de totale geluidshinder tot gevolg zal hebben. De geluidshinder op de oost-westbaan is dan groter dan op de noord-zuidbaan. Dit geldt ook voor het totaal aantal gehinderden. Het is echt onzin om te spreken over een milieubaan.

Voorzitter! Ik wil de bewindspersonen vragen in eendrachtige samenwerking deze kritische kanttekeningen van een reactie te voorzien. Ik voeg daarbij de uitnodiging om op een zinsnede uit het regeerakkoord te reageren. "De toekomst van de Nederlandse economie is veel meer dan een kostenvraagstuk. Wie kiest voor duurzaamheid beseft dat economische groei niet meer van hetzelfde zou mogen zijn. Het uitputten van onze leefomgeving zal steeds meer

Rosenmüller

moeten plaatsmaken voor het putten uit onze inventiviteit en creativiteit." Voorzitter! Heeft het kabinet zelf het idee dat het dat gedaan heeft? Als dat het geval is, zal het kabinet nagenoeg de enige zijn dit dat vindt. Dit besluit kan niet anders getypeerd worden dan meer van hetzelfde.

Voorzitter! Als wij instemmen met nachtvluchten, is mijn conclusie in de eerste plaats dat wij dat doen in het dichtstbevolkte gebied van Nederland: 933 bewoners per vierkante kilometer. In de Randstad is dat aantal om en nabij de 850. In de tweede plaats valt niet uit te sluiten dat na de milieueffectrapportage alsnog voor de optie 1500 nachtvluchten wordt gekozen. In de derde plaats bevestigt het kabinet dat met deze stap – nachtvluchten op Beek – bepaald niet uit te sluiten valt dat hiermee een precedent wordt geschapen voor nachtvluchten op andere regionale luchthavens.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Na een jarenlange discussie heeft het kabinet op 1 november eindelijk een besluit genomen over de uitbreiding van de Limburgse luchthaven Beek. Limburg heeft er bijna twintig jaar op moeten wachten. Uit alle reacties in Limburg klonk aanvankelijk ook opluchting. Al die jaren hebben dikke wolken van politieke mist over Beek gehangen. Al die jaren zijn plannen gemaakt en is er gediscussieerd. Het ene na het andere onderzoek is verricht, maar er werden geen knopen doorgehakt als het ging om de toekomst van de luchthaven.

De standpunten die werden ingenomen in deze langjarig voortslepende discussie dreigden zelfs steeds meer te verharderen. De uitbreiding van de luchthaven heeft altijd als belangrijkste beweegreden gehad het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen. Destijds ging het om de compensatie van de mijnsluitingen. Het motief is er echter nog steeds. Immers, de werkloosheid in Zuid-Limburg is op dit moment absoluut en procentueel zelfs nog hoger dan in 1977. Banen en vooral nieuwe banen zijn daarom in Limburg nog steeds hard nodig.

Er liggen inmiddels al meer dan twintig rapporten waarin de betekenis en de noodzaak van de aanleg van de oost-westbaan zijn aangegeven, met nachtvluchten. Na

de uitgebreide en uitputtende afweging van alle belangen moest er een besluit genomen worden. Verder uitstel zou alleen maar meer banen en meer geld gekost hebben. Ook aan de tergende onzekerheid bij alle betrokkenen moet eindelijk een eind komen.

De aanleg van de oost-westbaan geeft ook milieuwinst. Minder mensen zullen hinder ondervinden. Het gaat erom een goede balans te vinden tussen milieu en economie. Daar is in ieder geval veel tijd en ook veel geld in gestoken. Daarom is er in Limburg ook draagvlak voor een oost-westbaan met een beperkt aantal nachtvluchten. Recente onderzoeken bevestigen dit weer. Men weet dat elke nachtvlucht is "verankerd" in werkgelegenheid, in banen. Dat is voor mijn fractie een belangrijk punt in de afweging.

Nadat minister De Boer kort voor het kabinetsbesluit nog op mijn mondelinge vragen antwoordde dat geen besluit ook een besluit is, zijn wij des te blijer dat het kabinet toch de gordiaanse knoop heeft doorgehakt. Ik dacht dat De Limburger zelfs sprak van een klein wonder.

Uit alle onderzoeken blijkt dat het zonder nachtvluchten niet kan. Daarom zijn nachtvluchten voor de VVD-fractie altijd een bespreekbare optie geweest. Wij realiseren ons daarbij dat nachtvluchten ook hinder opleveren. Zij zijn een belasting voor het leefmilieu. Ook dat belang moet gewogen worden. Wij spreken geen principieel "nee" uit over nachtvluchten, maar geven wel aan, niet meer dan strikt noodzakelijk, in het belang van substantiële werkgelegenheid.

Om de overlast voor de omwonenden te beperken en een goede balans te vinden tussen milieu en economie is ongekend veel tijd en geld gestoken in het opstellen en bediscussiëren van milieueffect-rapportages en het vinden van alternatieve plannen die minder belastend zijn voor de omgeving. In de opeenvolgende plannen van de afgelopen tien jaar is het nachtgebruik met meer dan 90% gereduceerd. Het aan de orde zijnde scenario is dan ook in het geheel niet meer te vergelijken met het expressscenario uit de jaren tachtig.

Het scenario waarvoor het kabinet kiest, is zeker het meest milieuvriendelijke uit de reeks. Vervolgens zullen wij ons moeten blijven afvragen of dat scenario nog haalbaar is gelet op

de marktontwikkelingen. Op 25 km afstand van Beek ligt de luchthaven van Luik. Deze luchthaven is 24 uur per dag, dus ook 's nachts, open. Ook de luchthaven van Keulen heeft nachtvluchten. Ik vond het zeer opmerkelijk dat de enige enthousiaste reactie op het kabinetsbesluit kwam van de directeur van de Luikse luchthaven. Men noemde het daar "goed nieuws", en dat geeft reden tot nadenken. Hoe ziet het kabinet de kansen van Beek in relatie tot de twee zeer dichtbij gelegen luchthavens net over de grens?

Dan kom ik bij het besluit zelf. Het kabinet wil 950 vluchten toestaan aan de randen van de nacht. Wij denken dat die voorziening ook absoluut nodig is, wil de luchthaven ook charterbedrijven een basis kunnen bieden om een draaischijf-functie te ontwikkelen. Aan de andere kant is die basis ook wel heel smal. Alle onderzoeken tonen aan dat 1500 nachtvluchten wel zo ongeveer het kritieke minimum is. Weet het kabinet zich verzekerd van voldoende mogelijkheden, voldoende "tools" om binnen het gekozen nachregime Beek ook daadwerkelijk te laten uitgroeien tot een charterluchthaven?

Het kabinetsbesluit is een compromis. Wij hebben begrepen dat minister Wijers een belangrijke rol heeft gespeeld bij de totstandkoming hiervan. Hij is zelfs "de geestelijk vader" genoemd. De VVD-fractie betreurt het daarom zeer dat minister Wijers niet aanwezig is bij dit debat. Minister De Boer heeft minister Wijers alom geprezen voor zijn creativiteit. Voordat mijn fractie ook nog gaat applaudisseren, willen wij graag weten of dit "meesterlijke compromis", zoals het ook wel genoemd is, het vrachtvervoer nog voldoende kansen laat. Graag een reactie van het kabinet.

Het kabinet heeft ervoor gekozen om Maastricht Aachen Airport primair tot een passagiersluchthaven te ontwikkelen, met daarnaast een beperkte vrachtfunctie. Het kabinet is tot die keuze gekomen nadat de minister van Economische Zaken speciaal daarvoor een gerenomeerd internationaal adviesbureau in de arm heeft genomen dat alles zou weten van het reilen en zeilen in de luchtvaart. Wij mogen dus aannemen dat minister Wijers het kabinet deskundig heeft geadviseerd en dat het kabinet heel weloverwogen is gekomen tot dat besluit. Daarom

Verbugt

vraagt mijn fractie aan het kabinet hoe het staat tegenover de uitspraken van de Nederlandse chartermaatschappijen dat zij niet willen participeren in het concept dat het kabinet heeft bedacht voor Beek. Er moeten zich natuurlijk wel bedrijven willen vestigen, want anders komen er geen nieuwe banen. Dat inmiddels al één grote buitenlandse maatschappij belangstelling heeft getoond, stemt ons aan de andere kant ook weer hoopvol. Kan het kabinet Limburg geruststellen en aangeven dat minister Wijers geen dode mus uit de kabinetshoed heeft getoverd?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw Verbugt noemt nu vijf keer minister Wijers, maar sinds wanneer acht zij als woordvoerder van de VVD-fractie mevrouw Jorritsma-Lebbink als eerste ondertekenaar van de brief niet meer in staat om namens het kabinet te antwoorden? Wat is dit voor een rare situatie?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Uit alle publicaties hierover maak ik op dat een andere minister vanuit zijn vakdiscipline – economische zaken, werkgelegenheid en banengroei – een heel belangrijke rol heeft gespeeld bij het nemen van dit besluit. Daarom vind ik het jammer dat wij dit debat niet kunnen voeren met die minister, die ook verantwoordelijkheid draagt. Er zitten hier twee ministers en dat vinden wij prima, maar wij hadden het toch een verruiming van het debat gevonden als het er drie waren geweest.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw Verbugt zegt hiermee op voorhand dat de kwaliteit van de verdediging door het kabinet beter is als minister Wijers erbij is dan als alleen de ministers Jorritsma en De Boer de verdediging op zich zouden nemen. Dat is nogal niet niks.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is een conclusie die ik niet overneem. Mij gaat het erom dat ik met degene in debat wil die ook de verantwoordelijkheid draagt en heeft te verdedigen. De VVD-fractie heeft steeds grote prioriteit gelegd bij de banengroei en wij hebben vragen over het realiteitsgehalte daarvan. Banengroei moet ik niet in eerste instantie met de minister van VROM bespreken en ook niet met de minister van Verkeer en Waterstaat,

maar met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en die van Economische Zaken. Het gaat immers om de bedrijfsvestiging.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als een coalitiepartij zo verknipt tegen het paarse kabinet aankijkt, wat moet ik er dan als oppositiepartij nog over zeggen? Banengroei moet met minister Melkert worden besproken, en de presentatie voor de pers in Nieuwspoort met de minister-president, want die heeft daar het eerst het woord over gevoerd. Dat is toch een manier van tegen een kabinet aankijken waarover ik alleen van mevrouw Verbugt hoor, nu het om Beek gaat.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Rosenmöller probeert mij uitspraken te ontlokken. Als ik echter zijn redenering volg, hoeft hier alleen minister Jorritsma te zitten en kan minister De Boer naar huis. Wil hij dat dan tegen haar zeggen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb niks gezegd. Ik spreek het kabinet aan. Er zijn vanmiddag twee leden van het kabinet komen opdagen. Dat vind ik winst. Ik heb ze ook allebei een aantal vragen gesteld en dat vind ik ook hoffelijk. Vervolgens waren zij redelijk kritisch van toon, maar goed. De bewindslieden zullen die vragen zelf kunnen beantwoorden. Ik heb minister Wijers en de minister-president niet nodig. Dan had ik dat voor het debat wel gezegd. De tegenvraag kan ik dus echt ontkennend beantwoorden. Dat de VVD, regeringspartij, onvoldoende vertrouwen in deze twee ministers heeft om deze zaak te klaren en daar per se minister Wijers voor nodig heeft, vind ik onbegrijpelijk. Maar het mag.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het is natuurlijk interessant om een heleboel vragen te stellen aan minister Wijers of aan wie dan ook die hier namens het kabinet zal antwoorden. De bewindslieden spreken allemaal namens het kabinet. Ik ben echter zeer benieuwd naar de opvatting van de VVD over de werkgelegenheidsgroei. Ik neem aan dat mevrouw Verbugt alle rapporten heeft ontvangen en goed heeft bestudeerd. Wat vindt zij zelf van de kans dat de werkgelegenheid echt groeit? Haar partij is net als de onze een partij die daar veel belang

aan hecht. Wij betwijfelen of op basis van de onderbouwing in deze rapporten de voorgespiegelde werkgelegenheid werkelijk zal ontstaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De fractie van de VVD geeft een hoge prioriteit aan de werkgelegenheidsgroei. Wij vinden 3300 banen erbij, winst. Wij vinden het voor Limburg buitengewoon belangrijk dat die er ook komen. Op dit moment geven wij het kabinet de kans om dat waar te maken, maar wij hebben daar ook vragen over en die stel ik hier. Wij willen ook graag van het kabinet weten hoe het reageert op negatieve reacties van de markt. Gelukkig staan daar positieve reacties tegenover. Het gaat er mij om dat wij het kabinet kunnen aanspreken op beloftes die het doet: 3300 banen erbij in Zuid-Limburg.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat is natuurlijk heel belangrijk, maar gelooft mevrouw Verbugt daar zelf in? Wat is haar opvatting nadat zij die rapporten en die mooie scenario's over mogelijk combinatievluchten heeft gelezen? In de rapporten worden vergelijkingen gemaakt met Newark. Dat is toch wel een heel andere luchthaven dan die in Zuid-Limburg. Heeft zij niet net als wij grote twijfels over de onderbouwing? Vindt zij die niet zeer dubieus? Zijn het niet vele vogels in de lucht, maar weinig in de hand?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben hoopvol, mevrouw Van Rooy. Ik heb ook zorgen en die uit ik hier, maar ik laat het kabinet daarop antwoorden. Ik ga ervan uit dat het kabinet niet zomaar een besluit heeft genomen. Het zal er over gesproken hebben en de voordelen, de nadelen en de zorgen hebben geuit. Ik neem aan dat zij tot een afgewogen oordeel zijn gekomen en ons dat nu presenteren. Ik ben heel benieuwd naar het antwoord dat het kabinet zo meteen zal geven. Dat zullen wij mee laten wegen bij het totstandkomen van ons eindoordeel, maar zover ben ik nog niet.

Voorzitter! Wij stellen vast dat er verwarring is ontstaan over de nachtelijke gebruiksmogelijkheden van Maastricht Aachen Airport. De VVD-fractie heeft uit de brief van 5 november aan de Tweede Kamer begrepen, dat de uren waarop de luchthaven zal worden gesloten,

Verbugt

helder zijn omschreven en dat voor het gebruik in de nachtranden de geluidscontouren bepalend zijn. Daarmee gaan wij ervan uit dat door het kabinetsbesluit een grens wordt gesteld aan de jaarlijkse nachtelijke geluidsoverlast. Niet alleen passagierstoestellen, maar ook combicarriers kunnen dus in de nachtranden van de luchthaven gebruik maken.

Verder vinden wij een onderscheid tussen passagiersvliegtuigen en vrachtvliegtuigen bij het gebruik van de nachtranden zeer gekunsteld. Voor de geluidshinder maakt het niet uit of een bepaald type vliegtuig passagiers vervoert of vracht. Er zijn zelfs types die bij een volle vrachtbelasting minder geluid produceren dan een passagiersconfiguratie. Moeten deze toestellen dan geweerd worden? Dat kan ik aan mijn fractie niet uitleggen. Daarom vindt de VVD-fractie dat het type vliegtuig en de geluidscontour bepalend moeten zijn, niet de toevallige inhoud van een vliegtuig. Wij zijn blij dat het kabinet dat in zijn antwoorden heeft bevestigd.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Mevrouw Verbugt spreekt over combicarriers die ook in de randen van de nacht moeten kunnen landen. Zij heeft toch ook kunnen lezen dat die combicarriers alleen maar perspectiefvol zijn als zij ook in de kern van de nacht kunnen landen? Heeft zij enige hoop op een perspectief waarin de combicarriers naar Maastricht Aachen Airport komen, gelet op de onderbouwing van het kabinet zelf?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat hangt ervan af waar die combicarriers vandaan komen. Wij hebben in de rapporten kunnen lezen dat er binnen deze contouren zeer goede mogelijkheden zijn voor al het vrachtverkeer dat uit Europa en Afrika komt. Voor dat segment is er geen enkele beperking binnen het besluit om tot een goede ontwikkeling te kunnen komen. Er is een beperking gemaakt voor intercontinentale vluchten, doordat er een korte periode van de nacht niet geland kan worden. Dat moet in de overweging worden meegenomen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U wijst op Afrika. In het rapport staat inderdaad het Midden-Oosten. Er staat ook in dat het passagiers-

aanbod bepalend zal zijn. Geloof u nu werkelijk dat er grote mogelijkheden zijn voor passagiersvluchten vanuit het Midden-Oosten naar Maastricht en omgekeerd?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik zie nu al heel wat vliegtuigen uit het Midden-Oosten op Beek landen en van Beek opstijgen. Ik zie heel goede mogelijkheden voor charters op Beek. U moet zich voorstellen dat die luchthaven buitengewoon gunstig ligt voor de Duitse markt. Er zit dus echt wel muziek in dat concept.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Er zijn misschien passagiers voor een bepaald aantal vakantiebestemmingen, maar als je kijkt naar de vrachtmogelijkheden die eraan gekoppeld moeten zijn, dan moeten die mogelijkheden absoluut niet overschat worden. Dat moet u toch met mij eens zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U doet het voorkomen alsof er in heel Europa, in het hele Midden-Oosten en in heel Afrika niet voldoende vracht te vinden is om zodanig gebruik te maken van deze luchthaven, dat er een aardige exploitatie uit behaald kan worden. Ik ben daar niet zo pessimistisch over. Dat wil niet zeggen dat er geen vluchten uit het Verre Oosten kunnen komen, maar dan moet er beter gepland worden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Als er geen mogelijkheid is om bij enige vertraging nog in Maastricht te landen, dan weet u ook wel dat het vertrouwen bij de carriers uit het Verre Oosten weg is. Dan is het veel te riskant om op Maastricht te vliegen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat hangt ervan af. Als je op tijd weggaat, zijn er binnen het tijdsregime van ongeveer twintig uur wel redelijk wat mogelijkheden om toch tot een landing te komen. Ik ben nog niet zover als u, dat ik zeg dat er binnen dit besluit überhaupt niets commercieels te ontwikkelen is.

De VVD-fractie heeft ook kennisgenomen van het SH&E-rapport. Het bevreemdt ons wel dat het werkgelegenheidseffect van scenario E uit het rapport vrijwel overeenkomt met dat van het kabinetsbesluit, terwijl de aannames van de nachtopening in dat scenario ruimer zijn dan in het kabinetsbesluit. Is het

kabinet niet bevreesd dat beperkte nachtopening toch nog een drempel zou kunnen vormen bij het acquireren van chartermaatschappijen, waardoor de werkgelegenheidsdoelstelling niet gehaald zou kunnen worden? Graag horen wij hier een reactie op.

Wij denken overigens dat chartermaatschappijen de zekerheid willen hebben dat zij in uitzonderingsgevallen ook na 1.00 uur kunnen landen, als hun vliegtuigen om welke reden dan ook hebben moeten afwijken van hun schema's. Ik benadruk dat het om uitzonderingsgevallen gaat.

Wij stellen met heel veel belangstelling en ook wel met enige opluchting vast dat een heel grote chartermaatschappij als LTU zegt wel belangstelling te hebben voor Beek, maar alleen binnen een realistische extensieregeling. Waarom is het kabinet zo zeker dat de gekozen openstelling voldoende ruimte biedt voor het beoogde gebruik?

Verder lopen er nog onderhandelingen over de samenwerking tussen Schiphol en Beek. Die samenwerking ziet mijn fractie als strategisch voor beide luchthavens. Bij mijn weten ging het daarbij ook om vrachtvluchten. Wat betekent het kabinetsbesluit voor het samenwerkingsplan met Schiphol?

Bij mijn fractie leven ook nog zorgen over de vraag of Beek ooit rendabel te krijgen is, uitgaande van dit kabinetsbesluit. Wij lezen in De Telegraaf dat minister Jorritsma optimistisch is en dat een gezonde exploitatie er wel in zit, maar dat het misschien iets langer zal duren voordat het break-evenpoint wordt bereikt. Kan het kabinet ons duidelijk maken waarop deze optimistische inschatting is gebaseerd? Wij stellen vast dat er nog geen afspraken zijn gemaakt over de exploitatiebijdrage. Hoe kijkt het kabinet aan tegen het bestuurlijk draagvlak in Limburg?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit is natuurlijk nog steeds een opsomming van vragen. Mag ik proberen om iets beter te achterhalen wat de positie van de VVD-fractie zelf is? Als u zou uitkomen op de variant die het kabinet ons voorlegt, vindt u dan dat de overheid bijvoorbeeld 100 mln. zou moeten bijdragen aan de afkoop van de verwachte exploitatietekorten?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vind dat

Verbugt

de heer Rosenmöller nu een beetje ver vooruitloopt. De minister moet nog gaan onderhandelen over exploitatiebijdragen. Ik wil eerst het resultaat daarvan afwachten en ik wil ook eerst kijken naar het exploitatieplaatje, dat ik nog niet heb gezien. De heer Rosenmöller gaat nu al uit van 100 mln., maar ik ben op dit moment nog niet zover.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Bent u wel zover als ik zeg dat het kabinet van 100 mln. uitgaat?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het kabinet heeft nog geen uitgebreide berekeningen laten zien. Ook in de antwoorden die wij gisteren hebben gekregen, is op dit punt nog een heleboel open.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het kabinet gaat wel degelijk uit van een bedrag van om en nabij 100 mln., maar als u zich niet wilt vastbinden aan een getal, mag ik het dan op een andere manier proberen? Wat vindt u meer ten principale van het feit dat de overheid – in ieder geval de rijksoverheid voor waarschijnlijk een substantieel deel – voor een langere periode de exploitatietekorten van een regionale luchthaven moet dekken?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Uit geen enkel scenario dat ooit voorgelegen heeft, is gebleken dat de luchthaven binnen twee jaar rendabel is. Ik kijk alleen al naar de tijd die nodig is om de baan aan te leggen en om de bedrijven daar te vestigen. Er is dus altijd sprake van een aantal jaren waarin de onduidelijkheid die wij in het verleden hebben gecreëerd, ons nog parten zal spelen. Het gaat ons er echter om dat wij op termijn wel zicht hebben op de mogelijkheid om toch een gezonde luchthaven in Beek te krijgen. Daarover stel ik nu vragen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Er lag een samenwerkingsakkoord tussen Schiphol en Beek met 1500 nachtvluchten. Op basis daarvan zou tegen 2005 een rendabele exploitatie mogelijk zijn. Nu komt het kabinet met een veel beperkter regime, waardoor de verliezen toenemen. Vindt u het nu reëel dat de provincie Limburg daaraan moet meebetalen, terwijl zij part noch deel heeft aan dat besluit?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U hebt het

over een overeenkomst tussen Beek en Schiphol, maar ik ken die overeenkomst niet. Ik ben niet bij de onderhandelingen geweest en het resultaat is ook niet met mij doorgesproken. Ik zou nu dus moeten reageren op iets wat ik eigenlijk niet ken.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wij hebben toch al die rapporten gekregen, waar dit in stond? Vindt u dat de rekening van een kabinetsbesluit dat tot veel hogere exploitatietekorten leidt dan waar de provincie Limburg zich altijd sterk voor gemaakt heeft, mede door de provincie Limburg moet worden betaald? Het is goed voor Limburg om te weten wat het VVD-standpunt is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb heel veel goede dingen voor Limburg over, maar ik stel vast dat de onderhandelingen nog moeten beginnen en dat wij eerst zicht moeten krijgen op het exploitatieplaatje. Ik vind het nu te vroeg om al uitspraken te doen, omdat die de minister zouden hinderen en voor de voeten zouden lopen bij de onderhandelingen die zij nog moet starten.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het was toch uw fractievoorzitter die bij de algemene beschouwingen heeft gezegd dat wij moeten luisteren naar Limburg en die ook heeft gevraagd of het kabinet het altijd beter moet weten? Blijkbaar moet het kabinet het toch altijd beter weten en wilt u ook nog eens een rekening bij Limburg neerleggen. Ik vind dat dat zeer verschilt van wat uw fractievoorzitter bij de algemene beschouwingen heeft gezegd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Onze fractievoorzitter heeft bij de algemene beschouwingen gezegd dat wij moeten luisteren naar Limburg, dat Limburg die luchthaven wil en dat de VVD-fractie daarvoor openstaat.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Uw parafrasering is anders dan de feitelijke tekst en de feitelijke vraag of de Randstad het nu echt beter moet weten. Dat betekent toch duidelijk dat wij naar Limburg moeten luisteren? Nu neemt u weer afstand van uw eigen woorden door

te zeggen dat het kabinet moet worden gesteund.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik neem geen afstand van mijn eigen woorden. Ik proef hieruit dat mevrouw Van Rooy probeert om de minister voor de voeten te lopen ten aanzien van de onderhandelingen die de minister nog moet gaan voeren. Daar voel ik weinig voor. Ik laat dat open en dan kan ik ook achteraf nog controleren of de minister die onderhandelingen goed heeft gevoerd. Als ik achteraf vind dat er een te hoge rekening bij Limburg wordt neergelegd, sta ik onmiddellijk weer hier om de minister ter verantwoording te roepen. U loopt daar nu echter al op vooruit en ik vind dat dat een beetje te ver gaat.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik loop nergens op vooruit, want de minister heeft zelf in het antwoord geschreven dat zij uitgaat van een 60-40-verhouding. Dat weet u ook. Wij hebben daar de grootst mogelijke moeite mee, maar de VVD-fractie blijkbaar niet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik weet het niet; 60-40, van wat? Dat is het probleem waar ik mee zit.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat om het principe. Is het überhaupt reëel dat, als Limburg een besluit opgedrongen krijgt dat haaks staat op wat een brede meerderheid in de provincie altijd heeft gewild, Limburg ook nog eens een extra rekening moet betalen? De fractie van het CDA vindt dat dit niet reëel is, maar blijkbaar is het voor de fractie van de VVD bespreekbaar dat er een extra rekening naar Limburg gaat.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Van Rooy loopt te hard van stapel, voorzitter. Ik ken geen voorstellen van de provincie Limburg waarin exact wordt aangegeven hoeveel nachtvluchten men wil toestaan. Het is het kabinet dat daarvoor verantwoordelijk is en het gaat erom dat wij tot een besluit komen dat afgewogen is, dat zowel het leefmilieu in Limburg ten goede komt als de mogelijkheid biedt om tot een gezonde luchthaven te komen, met liefst heel veel werkgelegenheid.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik denk, voorzitter, dat mevrouw Verbugt de



Mevrouw Van 't Riet (D66)

recente geschiedenis niet goed heeft gevolgd. Bij mijn weten heeft de provincie Limburg zich heel duidelijk gesteld achter een aanpak met een minimum van 1500 nachtvluchten om op die manier nog een rendabele exploitatie en 5500 arbeidsplaatsen te realiseren. Het kabinetsbesluit leidt tot minder arbeidsplaatsen én een extra rekening voor Limburg, maar blijkbaar heeft de VVD daar niet veel moeite mee. Dat geldt wél voor het CDA.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U kunt nog veel méér nachtvluchten bedenken en daarmee wordt de luchthaven nog veel sneller rendabel en krijgen wij nog meer arbeidsplaatsen. Echter, het gaat erom dat een evenwicht wordt bereikt dat door de bevolking wordt gedragen en waarmee aan alle belangen recht wordt gedaan.

Voorzitter! Het voorstel van het kabinet bevat positieve elementen voor Limburg. In de eerste plaats noem ik de continuïteit voor de luchthaven, die continuïteit voor 2300 arbeidsplaatsen betekent. Verder stel ik vast dat er sprake is van milieuwinst. Dat wil ik graag voor Limburg binnenhalen. De oost-westbaan levert wat dit betreft een betere situatie op dan de noord-zuidbaan. Er is verder een goed perspectief op enkele duizenden nieuwe arbeidsplaatsen. Daar sta

ik voor open. Tot het kabinet zeg ik: als jullie denken dat het met het nu voorliggende besluit kan, ben ik bereid te luisteren en om te horen hoe het precies moet. Mevrouw Van Rooy begint nu al te roepen dat het allemaal niet kan en dat er veel meer nachtvluchten moeten komen, maar ik wacht eerst het antwoord van het kabinet af. Ook ik heb zorgen geuit, maar ik vind dat het kabinet de kans moet krijgen om neer te zetten hoe het denkt die goede zaken voor Limburg te bereiken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Mevrouw Verbugt heeft twijfels geuit over het aantal arbeidsplaatsen en de realisatiekansen. Ik constateer dat zij blijkbaar ook twijfelt waar het gaat om de uitgangspunten van het kabinet waarmee men de onderhandelingen met de exploitant van MAA wil ingaan: 950 nachtvluchten, gekoppeld aan het break-evenpoint in 2011 en aan een bijdrage van 100 mln. Immers, in antwoord op een interruptie van de heer Rosenmöller geeft zij aan dat voor haar die 100 mln. helemaal nog niet zeker is. Misschien komt dit bij de aanwijzing, eind 1998, boven tafel. Mijn vraag aan haar adres is: steunt zij het compromis van het kabinet om met de genoemde uitgangspunten de onderhandelingen in te gaan of niet? Steunt mevrouw Verbugt ook het

voorstel om die onderhandelingen in te gaan met een afkoopsom van 100 mln.?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het lijkt wel, voorzitter, alsof wij nu moeten stemmen maar wij zijn doende met een debat. Wij leggen argumenten op tafel, uiten onze zorgen, stellen vragen, verlangen antwoorden enz. Al die informatie wordt betrokken bij het bepalen van ons eindstandpunt. Dan zal men wel horen hoe mijn fractie erover denkt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U wenst nu geen duidelijkheid te geven over de uitgangspunten die nu ter tafel liggen en die ook nog eens in antwoorden op vragen zijn verwoord? Gaat u akkoord met 950 nachtvluchten? U gaat blijkbaar niet akkoord met de bijdrage van 100 mln. Over het break-evenpoint heeft u zich überhaupt niet uitgelaten. Wij zitten hier niet een beetje ins Blaue hinein te kletsen...

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nogmaals, voorzitter, wij zijn nu bezig met een open debat. Wij staan niet op het standpunt dat wij overal tegen zijn; misschien geldt dat wel voor mevrouw Van 't Riet. Wij willen het kabinet een kans geven en nagaan wat er aan goede dingen voor Limburg kan worden binnengehaald. Ik zie veel goede dingen en die zet ik nu niet op het spel. Mijn fractie is niet zover dat zij afstand neemt van het kabinet. Neen, wij geven het kabinet een kans en vervolgens komen wij tot een afweging. Als de tijd daarvoor rijp is, bij het einde van dit debat en bij de stemmingen, zal men vernemen hoe de fractie van de VVD hierover denkt.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Een ellenlange geschiedenis lijkt dezer dagen tot een eind te kunnen worden gebracht. Dat is op zich winst, omdat wij niet aan de bevolking zouden kunnen uitleggen dat er nog langer onzekerheid moest zijn.

Iets anders is de vraag welke duidelijkheid aan het gebied en in het bijzonder de bewoners wordt gegeven. Daar zijn wij absoluut niet blij mee. De brief van het kabinet maakt duidelijk wat het wil en in welke richting het naar zijn mening moet gaan.

Stellingwerf

Veel minder helder is het, als wij het hebben over de vraag waartoe die keuzes uiteindelijk leiden. Het voorstel van het kabinet is volgens ons een schoolvoorbeeld van een slecht compromis. Het is voor ons gevoel vlees noch vis.

Het voorstel is volgens ons ook een schoolvoorbeeld van het hellende vlak. Het compromis draagt namelijk in zich dat het te zijner tijd op de helling wordt gezet. Immers, als de baan wordt aangelegd voor dagvluchten, waartoe in feite al kan worden besloten, en als de huidige voorstellen onvoldoende blijken te zijn voor een rendabele exploitatie, dan is de druk natuurlijk aanwezig om iets meer te doen. Die druk zal ook onweersstaanbaar blijken te zijn wanneer het economische water tot aan de lippen staat. Wie dan leeft, die dan zorgt; wie dan regeert, die dan besluit.

Er is dan ook geen principieel verweer meer tegen een verdere aantasting van de nacht of wat daar nog van over is. Wij zijn ervan overtuigd dat het vliegverkeer in algemene zin ingeperkt dient te worden en dat er zeker op de regionale luchthavens en de kleine vliegvelden geen nachtvluchten mogen worden toegestaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur. Ik zeg "6.00 uur", maar in wezen zou dat volgens de wet tot 7.00 uur moeten duren. Het is opvallend dat het kabinet in dit geval nadrukkelijk kiest voor een eindtijdstip van 6.00 uur. Daarom hebben wij er niet al teveel vertrouwen in dat in de toekomstige discussie over Schiphol het eindtijdstip van 7.00 uur in stand blijft.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er is enige verwarring over de wet waarop de heer Stellingwerf doelt, waarin dit volgens hem is geregeld.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het staat te boek dat de nachtperiode duurt van 23.00 uur tot 7.00 uur. Ik begrijp uit de reacties dat die duurt tot 6.00 uur. Hoe het ook zij, op Schiphol wordt er op het ogenblik uitgegaan van een eindtijdstip van 7.00 uur. Ik pleit ervoor dat dit ook voor Beek in de regelgeving wordt opgenomen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel toch vast dat de heer Stellingwerf een en ander verwart met een ander

onderzoek. Ik stel hem dan ook voor om dat heel goed na te kijken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Uiteraard zullen wij nagaan hoe het exact is. Maar feit is dat het kabinetsvoorstel uitgaat van vluchten van zelfs vóór 6.00 uur. Het zal duidelijk zijn dat wij daar volstrekt afstand van nemen. Ook is duidelijk dat wij er eerder voor pleiten om de vluchten om 7.00 uur te laten beginnen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil hierover even helderheid geven. Wij hebben afgesproken dat voor Schiphol de nacht met een uur verlengd wordt en dat dit gedurende drie jaar wordt onderzocht. Dat het nachtrecht bij Schiphol van 23.00 uur tot 7.00 uur duurt, is niet wettelijk vastgelegd, hoewel wij daar nog wel even over getwijfeld hebben. Het nachtrecht voor de regionale luchthavens duurt van 23.00 uur tot 6.00 uur.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb al aangegeven dat de huidige discussie mij niet al teveel vertrouwen geeft in de uitkomst van de discussie over de evaluatie van Schiphol. Ik ga er overigens van uit dat de feiten zijn zoals mevrouw Van 't Riet die zojuist heeft aangegeven. In ieder geval schept dit voor ons gevoel veel te veel het beeld van een soort noodlot waar wij niet omheen kunnen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als het om de feiten gaat, kan ik zeggen dat in de Luchtvaartwet staat dat de nachtrust duurt van 23.00 uur tot 7.00 uur.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Laten wij daar maar niet verder over discussiëren; dat is ook niet de essentie. Het gaat er mij om dat de nachtperiode steeds korter wordt en volgens ons biedt dat weinig hoop voor de uitkomst van de discussie over Schiphol. Maar die discussie gaan wij straks wel aan. Ik zei dat wij voor ons gevoel helemaal niet te maken hebben met een noodlot maar met politieke keuzes. Daar draait de regering overigens ook niet om heen.

Wij zien een stringent nachtrecht dan ook als een randvoorwaarde om de natuurlijke druk die in dit soort situaties aanwezig is, te kunnen weerstaan. Wij komen tot die

conclusie, omdat het garanderen van de openbare rust in het gebied in kwestie alles te maken heeft met de primaire overheidstaak. Het handhaven van de nachtrust moet naar onze overtuiging zwaarder wegen dan het meer beperkte belang van het vliegveld en de daaraan direct of indirect gerelateerde bedrijvigheid. Zoals gezegd, de nacht is reeds beperkt van omvang en dat is vooral belastend voor kinderen en trouwens ook voor vele ouderen. De vondst van het kabinet om de nacht verder te versnipperen over de randen en het holst van de nacht heen, lijkt mij een eerste stap op een verkeerde weg waarop overigens bij de discussie in 1994 al is geweest. Uiteraard zal de regering zeggen dat er heel veel onderzocht is en dat zij haar uiterste best zal doen om het aantal vluchten binnen de nu door haar voorgestelde perken te houden. Maar de regering erkent zelf ook al dat het moeilijk is om een betrouwbare inschatting te maken van de toekomstige marktontwikkelingen. Het kabinet spreekt zelfs van "schijnzekerheden" en van "inschattingen van de exploitant". Uiteindelijk komt het kabinet tot zijn keuze. Opvallend zijn de voorzichtige bewoordingen die daarbij worden gebruikt. Zo is het kabinet van oordeel dat openstelling van Maastricht Aachen Airport gedurende de hele nacht voor intercontinentale vrachtvluchten "minder wenselijk" is. Verder is er sprake van "ongeveer" 950 nachtvluchten. Overigens betekent dit dat het aantal vluchten in de toekomst reeds autonoom kan groeien, aangezien de geluidscoutour die op de huidige keuze zou worden gebaseerd, bij een verbeterde geluidstechniek voor de vliegtuigen met meer vluchten kunnen worden opgevuld.

Ook over de werkgelegenheidseffecten moeten relativerende opmerkingen worden gemaakt. Het kabinet spreekt zelf al van het gegeven dat de uitbreiding van de luchthaven "zal kunnen" leiden tot een groei van werkgelegenheid. Daarbij gebruikt het steeds die nuancerende woorden. Voorts zegt het kabinet dat in de procedure voor de nachtaanwijzing "nader zal worden bezien" – weer zo'n nuancerende term – wat het bedrijfseconomisch effect zal zijn. Betekent dit dat op dat moment een verdere uitbreiding van het aantal nachtvluchten zal kunnen plaatsvin-

Stellingwerf

den? Ten slotte stelt het kabinet dat voor de langere termijn een rendabele luchthaven "kan" ontstaan wanneer er een kapitaalinjectie wordt gegeven, die wel hoger moet zijn dan die welke op dit moment vereist is. Wij vinden dit een verkeerde ontwikkeling, ook gezien vanuit de verantwoordelijkheid van de overheid. Wij menen dat men eerder tot een afbouw moet komen. Het kabinet streeft dat ook wel na, maar ik ben er niet van overtuigd dat die afbouw er binnen afzienbare tijd zal zijn.

Het kabinet geeft in het indicatieve tijdschema aan dat er vertragingen kunnen optreden tijdens de MER-procedure en ten gevolge van bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Dit zal wederom gevolgen hebben voor de rentabiliteit. Is de kans niet heel groot dat vliegveld Beek een bodemloze put wordt? Al met al, achten wij de keuze van het kabinet slecht. Dit boezemt weinig vertrouwen in voor de toekomst. Wij kunnen het kabinet in ieder geval niet in zijn redenering volgen.

Voorzitter: Lansink



De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Het besluit over de nachtvluchten op het vliegveld Beek is er een in een reeks waarbij het steeds weer gaat om een afweging van belangen tussen economie en werkgelegenheid enerzijds en milieu en leefbaarheid anderzijds. Bij de huidige politieke verhoudingen staat dit garant voor een uiterst moeizame besluitvorming en vaak ook voor compromissen waarvan de logica niet direct voor iedereen duidelijk is. Nu is dat zeker geen schande. Beide belangen kunnen niet worden genegeerd en simpele oplossingen zijn veelal niet voor handen. Maar de gang van zaken met Beek is zelfs met veel begrip voor de problemen niet goed te praten. Normaal gesproken zou over dit onderwerp gesproken moeten zijn in het kader van de behandeling van de nota Regionale luchthavenstrategie (Relus). Maar van een luchthavenstrategie is allang geen sprake meer. Dus moeten wij nu een geïsoleerde beslissing nemen over Beek die vervolgens in de nota Relus zal worden verwerkt. Het besluit dat uiteindelijk genomen is, draagt een sterk compromiskarakter. Dat is, zoals gezegd, geen schande,

maar het is wel de vraag of het gaat om een werkbaar en houdbaar compromis dat zijn pretenties ook waarmaakt. Die pretenties zijn niet gering: een substantiële werkgelegenheidsgroei en gunstige milieueffecten.

In de onderlinge afweging heeft volgens de regering het milieuaspect een dominante rol gespeeld. Is die dominante rol ook in het besluit herkenbaar? Dat is voor mij een centraal punt voor mijn uiteindelijke oordeel. Ik wil dat in het algemeen ook wel toelichten.

In het kabinetsbeleid spelen marktwerking en eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven een grote rol. Daar zijn goede argumenten voor aan te voeren, maar wij moeten ons dan wel realiseren dat zaken als bescherming van natuur en milieu daardoor gemakkelijk onder druk kunnen komen te staan. Juist met het oog daarop moet de overheid haar positie en bevoegdheden gebruiken om die belangen zo goed mogelijk veilig te stellen.

Wij hebben de laatste tijd herhaaldelijk moeten constateren dat de resultaten nogal tegenvallen. De doelstellingen van het milieubeleid worden vaak niet of te laat gehaald. Deze algemene waarheid geldt in versterkte mate als het gaat om het vliegverkeer. De instrumenten welke de overheid bezit om de groei van de luchtvaart te beheersen, schieten veelal tekort. Daarom is een beslissing als over nachtvluchten op Beek ook zo'n cruciaal moment. Nu kunnen wij nog invloed uitoefenen op processen die na de besluitvorming over Beek in werking zullen treden. De vraag waarvoor wij staan, is dan ook of het kabinetsbesluit een dam opwerpt tegen een vrijwel onbeheerste groei van het luchtverkeer, of dat het er uiteindelijk op neerkomt dat deze groei de ruimte wordt geboden.

Ik wil het kabinetsbesluit dan ook niet in de eerste plaats beoordelen op wat nu besloten is, maar wel op wat als uitvloeisel van dit besluit uiteindelijk kan gebeuren. Hier zit volgens mij de innerlijke zwakte van het gesloten compromis. Het wekt de indruk dat de milieubelangen, alles afwegend, de doorslag hebben gegeven. Maar er is niet zoveel fantasie voor nodig om te verwachten dat uiteindelijk de werkgelegenheidsbelangen de doorslag zullen geven. Dat komt

vooral door twee oorzaken. Enerzijds is reeds besloten tot de aanleg van de oost-westbaan, die zonder nachtvluchten niet rendabel is te maken. Eenmaal aangelegd, zal de druk om toch meer nachtvluchten mogelijk te maken dus sterk toenemen. Anderzijds is de beperking van de nachtvluchten zodanig een compromis, dat er weinig overtuigingskracht van uitgaat.

De afweging die nu in abstracto gemaakt is, zal straks als de werkelijkheid op alle betrokkenen afkomt wel eens heel anders kunnen uitpakken. Dan is weliswaar wat tijd verloren gegaan, maar de weg om tot een nieuwe afweging ten gunste van economie en werkgelegenheid te komen, is wel open. Het is dan ook niet zo vreemd dat ook de heer Bolkestein zich uiteindelijk in dit compromis heeft kunnen vinden. Hij kijkt vooruit en hoopt op voor hem en zijn standpunt betere tijden. Ook het provinciaal bestuur van Limburg redeneert: beter een half ei dan een lege dop. Dat kun je ook gerust doen als er een reële kans bestaat dat je wat later een heel ei kunt krijgen.

Als wij het kabinetsbesluit in dit perspectief zien, wordt de afweging een wat andere dan die tussen een beetje aantasting van de nachtrust en een aantrekkelijke groei van de werkgelegenheid. Door de nogal arbitraire inperking van de nacht wordt de discussie over mogelijke verdere inperkingen legitiem en kunnen daartegen moeilijk principiële bezwaren worden ingebracht. Maar ook het belang van de werkgelegenheid is nogal arbitrair. De regering baseert zich op onafhankelijk onderzoek, maar zij zal het met mij eens zijn dat hier sprake is en moet zijn van een grote mate van onzekerheid. De huidige luchtvaartgebonden werkgelegenheid bedraagt 2300 arbeidsjaren; de groei wordt geraamd op 3300 arbeidsplaatsen. Dat is een relatief forse groei. Maar als niet alle vooronderstellingen van de regering uitkomen, kunnen de kaarten heel anders komen te liggen. De kans daarop is geen theoretische.

Onder deze omstandigheden hecht ik aan een zo helder mogelijke keuze. Dat geeft voor de toekomst een zo groot mogelijke zekerheid. Ik geef dan duidelijk de voorkeur aan het afzien van nachtvluchten boven het nu maken van een opening die later relatief eenvoudig kan worden vergroot. Uiteraard komt dan ook de

Schutte

vraag naar de gevolgen aan de orde. Er zit een stevig prijskaartje aan, maar dat is ook al het geval in het voorstel van de regering. Nu al is duidelijk dat een pittige discussie met de regio zal volgen over de verdeling van kosten en risico's. Ik wil mij nu niet inhoudelijk in die discussie mengen, maar ik moet wel zeggen dat de regering een nogal optimistische inzet kiest door uit te gaan van een afkoopsom op basis van een kostenverhouding 40%-60%. Aan dat uitgangspunt wil ik mij nu niet gebonden achten.

Het geheel afzien van nachtvluchten zal het financiële plaatje niet voordeliger maken, maar uit het antwoord op vraag 12 maak ik op dat het verschil met de kosten van het regeringsvoorstel beperkt is. Ik wil daar niet geringschattend over doen, maar ik wil er wel op wijzen dat bescherming van milieu en leefbaarheid een prijs heeft. Van het bedrijfsleven verlangen wij terecht steeds meer dat die prijs in de kosten van het product wordt opgenomen. Dat geldt ook voor de overheid zelf. Als Rijk en regio met elkaar vinden dat Limburg een beter vliegveld moet krijgen met minder schade voor het leefmilieu, dan moet de prijs daarvoor opgebracht worden. Als wij dat niet kunnen of willen, moet de conclusie wellicht zijn dat een goed vliegveld in Limburg te hoog gegrepen is.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik kan mij aansluiten bij collega Schutte die vanuit het langetermijnperspectief is begonnen bij de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheid, de sector zelf en de reizigers. Het kabinet heeft nu weliswaar veel vragen beantwoord, maar een definitief oordeel kan pas gegeven worden als het langetermijnperspectief dat ons voor ogen staat, helder is, namelijk geen nachtvluchten en geen subsidie. Op korte termijn zijn beide punten niet tegelijkertijd te realiseren; dat is nu wel duidelijk. Het vliegverkeer kent namelijk nog teveel verborgen subsidies. Zolang de integrale milieukosten niet in de prijzen zijn verwerkt, groeit het luchtverkeer veel te snel en wordt er een enorme druk uitgeoefend voor openstelling in de nacht. Door de internationale concurrentie worden wij ook sterk beperkt in onze mogelijkheden om

deze groeiontwikkeling louter nationaal aan te pakken.

In deze context hebben wij drie mogelijkheden. De eerste mogelijkheid is alle vraag zonder meer opvangen en de start- en landingsbanen dag en nacht onbeperkt vrijgeven. De verborgen subsidie vertaalt zich dan in hoge winsten voor bedrijven en in goedkope tickets voor reizigers. Het milieu en de omwonenden betalen het gelag. De tweede mogelijkheid is geen enkele vraag opvangen en dus geen oost-westbaan aanleggen, totdat de milieukosten eindelijk in de prijzen verwerkt zijn. Het nadeel daarvan is echter dat Limburg in de tussentijd een economische impuls wordt onthouden. De derde mogelijkheid is aanvaarden dat een maatschappelijk compromis noodzakelijk en onvermijdelijk is. Hiermee kom ik dicht bij datgene wat collega Schutte heeft gezegd. In deze bedrijfstak valt zoveel te verdienen dat de overheid de benadeelden actief tegen het vrij ontwikkelen van de markt moet beschermen door fysieke grenzen op te leggen aan de groei.

Gelet op de internationale ontwikkelingen kan het zelfs onvermijdelijk zijn om een nationale of regionale luchthaven al dan niet tijdelijk te subsidiëren. Het is natuurlijk paradoxaal dat je in feite een vliegmaatschappij moet subsidiëren, terwijl er al zoveel verborgen subsidies zijn. Het alternatief is echter nachtsluiting of überhaupt geen nieuwe baan. De nachtsluiting moet eventueel door de overheid betaald worden, omdat de internationale concurrentie het wellicht niet mogelijk maakt om de kosten hiervan bij de maatschappijen c.q. de reizigers weg te halen. Er moet in ieder geval naar een compromis worden gezocht. Dat was ook de centrale inzet waarmee wij het debat twee jaar geleden zijn begonnen: als je niet beide hoofddoelstellingen kunt realiseren, ben je dan bereid om een compromis te sluiten?

Het kabinet komt nu vergaand in de richting van onze redenering: van meer dan 5000 nachtvluchten gedurende de hele nacht naar alleen landingen tussen 23.00 en 1.00 uur en een extra halfuur van 5.30 en 6.00 uur, met een maximum van in totaal 950 per jaar. Totale nachtsluiting is in de visie van het kabinet te duur. Op een volgend punt komt het kabinet ons zelfs geheel tegemoet. Beek

wordt geen tweede internationale luchthaven met intercontinentaal vrachtverkeer. Dat is namelijk niet mogelijk zonder een ruime nachtopenstelling. Beek zal dan ook voornamelijk een charterluchthaven zijn met een overigens regionale vrachtfunctie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Doet de heer Crone zichzelf en de PvdA niet een beetje tekort, als hij zegt dat het kabinet hem en zijn fractie behoorlijk tegemoetkomt op dat eerste punt? In zijn verkiezingsprogramma staat heel nadrukkelijk: geen nachtvluchten. Dat heeft de heer Crone twee jaar geleden en ook een paar weken geleden nog eens gezegd in de Kamer. Als er 950 nachtvluchten komen, als de geluidscontour vol mag worden gevlogen of als er tussen 23.00 en 1.00 uur en tussen 5.30 en 6.00 uur 's ochtends gevlogen mag worden, dan kun je toch niet volhouden dat het kabinet je tegemoetkomt.

De heer **Crone** (PvdA): Daarom voeren wij dit debat ook. Ik heb gezegd dat het kabinet ons een heel eind tegemoetgekomen is, maar nog niet helemaal. Als u mij de gelegenheid geeft, zal ik duidelijk maken dat ik graag wil dat het kabinet een stap verdergaat om zo dicht mogelijk bij ons uitgangspunt te komen, namelijk geen nachtvluchten en liever iets meer subsidie. Gegeven de internationale context kun je soms niet meer doen dan de mensen beschermen tegen nachtvluchten of welke vorm van hinder dan ook. En dat heeft een prijs. De overheid neemt echter wel meer milieukosten over, terwijl eigenlijk de vervuiler moet betalen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Volgens mij is dit het debat van de standpunten. Dat eerste punt is lange tijd een uitgangspunt geweest. Uit uw bijdrage tot nu toe begrijp ik dat het standpunt van de PvdA-fractie is en mogelijkerwijze ook blijft dat er geen nachtvluchten op regionale luchthavens, in dit geval Beek, mogen plaatsvinden. Voordat er problemen met de definitie ontstaan, merk ik nog op dat wij het dan over de periode van 23.00 tot 6.00 uur hebben.

De heer **Crone** (PvdA): Ik wil graag uiteenzetten dat ik hoop dat het

Crone

kabinet nog een stapje verder wil zetten in onze richting, zodat er inderdaad geen nachtvluchten zijn, en misschien een ietsje meer subsidie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan komen we daar zo nog over te spreken. U zegt dat het uitgangspunt hetzelfde is, maar dat is al jaren zo. Dat is niet het uitgangspunt van het kabinet, dat de randen van de nacht als uitgangspunt hanteert. U wijst die richting politiek-beleidsmatig af.

De heer **Crone** (PvdA): Aan het eind van mijn betoog, en misschien zelfs pas in tweede termijn, kom ik daar definitief aan toe. Ik begrijp uw standpunt heel goed. Ik constateer dat het kabinet in twee jaar discussie veel meer is opgeschoven dan in achttien jaar van andere kabinetten, met een groene kleur. Wat dat betreft is het debat dus nog niet ten einde.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U zei: dan maar wat meer subsidie. Maar staat dat niet juist haaks op het PvdA-verkiezingsprogramma, waarin toch staat: geen subsidie voor regionale luchthavens?

De heer **Crone** (PvdA): Dat is precies wat ik juist uiteen heb gezet. Als je geen nachtvluchten en geen subsidie wilt, kun je kiezen uit twee varianten. De eerste is: allemaal nachtvluchten, waarna het heel snel kan, zonder subsidie, maar dan heb je een gigantische milieuoverlast. De tweede is om, als we die milieuoverlast niet willen, de hele luchthaven te sluiten. Als we in die tegenstelling blijven praten, spreken we inderdaad niet over een maatschappelijk compromis dat we in heel veel sectoren nu eenmaal voortdurend moeten sluiten tussen de milieu- en de economische belangen, waarbij de voorkeur voor ons zonder meer uitgaat naar de variant waarbij wij dat niet als overheid betalen, maar waarin de reizigers en de maatschappijen dat zelf betalen. Maar daar zijn soms grenzen aan. Bij Schiphol ging daar steeds het debat over: welke lasten betaalt deze, en welke lasten betaalt gene. Op zichzelf vind ik dat niet onprincipeel of zo.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U moet wel een heel lang antwoord geven op een heel simpele vraag. De heer Wöltgens heeft in een artikel heel

helder aangegeven dat het PvdA-verkiezingsprogramma uitgaat van geen exploitatiesubsidies voor regionale luchthavens, zij het dat het verbod op nachtvluchten niet op Beek zou slaan. Bent u niet net aan de verkeerde kant bezig?

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb twee jaar geleden hier precies hetzelfde debat gevoerd. De heer Wöltgens was toen voorzitter van de PvdA-programmacommissie; ik was toevallig de schrijver van deze paragraaf. Op het congres is niet afgesproken dat het verkiezingsprogramma geldt voor heel Nederland, behalve voor Beek. Wat dat aangaat is het dus heel helder. Sterker nog: in de vorige fractie heeft collega Arie de Jong bij de aanname van de nachtnormering voor de Luchtvaartwet precies hetzelfde standpunt ingenomen. Dat was toen ook voor die fractie, met de toenmalige voorzitter Wöltgens, aanleiding om te zeggen: liever geen nachtvluchten voor Beek. Als het kan liever een eenmalige exploitatiebijdrage en daarna op eigen benen staan, zonder nachtvluchten. Dezelfde citaten liggen er nog kant-en-klaar. Ik dacht dat ik ze niet meer nodig zou hebben, omdat het twee jaar geleden allemaal helder en in gelijke zin met elkaar gewisseld is, maar het mocht niet zo zijn.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het interessante is juist dat de heer Wöltgens dat vrij recent heeft geschreven. Moeten we aannemen dat u sindsdien niet met hem hebt gesproken? Heeft hij helemaal ongelijk? Hij is toch niet de eerste de beste PvdA-man.

De heer **Crone** (PvdA): Misschien is het een persoonlijk standpunt van de heer Wöltgens. Misschien zit hij ergens in een kamertje in dit gebouw wel naar de televisie te kijken hoe dit debat zich verder afwikkelt. Maar ik verdedig hier het standpunt van onze fractie.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar hij sprak toch heel duidelijk als ex-voorzitter van de PvdA-verkiezingsprogrammacommissie. Dan is het toch verwonderlijk dat dat een ander standpunt is dan wat u hier vertolkt.

De heer **Crone** (PvdA): U moet het maar aan mij, mijn achterban en het

congres moet overlaten hoe wij het verkiezingsprogramma interpreteren.

De heer **Poppe** (SP): U zegt dat het kabinet de Partij van de Arbeid deels tegemoetkomt. Ik zie het er juist verder van afschuiven. De Partij van de Arbeid is tegen nachtvluchten, en het kabinet schuift nu de nacht in, ja zelfs over de randen heen. U weet: bij een theekopje veroorzaakt dat een zootje. Het argument is werkgelegenheid. Geloof u de cijfers, die volgens mij nattevingerwerk zijn, van het kabinet over de 3300 arbeidsplaatsen? Volgens Booz Allen & Hamilton zijn er in 2005 slechts 300 direct gerelateerde arbeidsplaatsen, terwijl alle andere onderzochte bedrijven vinden dat de vrachtfunctie onbelangrijk is, terwijl personenvervoer de functie is die voor die bestaande bedrijven eventueel van belang is. Lijndiensten komen er al helemaal niet. Geloof u dat verkooppraatje van het kabinet?

De heer **Crone** (PvdA): In de diverse rapporten worden weliswaar enigszins verschillende cijfers gegeven, maar de trend is iedere keer hetzelfde. Als je meer vluchten hebt, dag- en nachtvluchten, dan levert dat des te meer banen op. Meer vrachtvluchten hebben relatief een groter effect dan chartervluchten. Lijndiensten zitten ertussenin. Wat dat betreft wordt dus een compromis gesloten, kijkend naar wat maximaal aan banen mogelijk is. De orde van grootte die het kabinet via deze cijfers aangeeft, vind ik geloofwaardiger dan de eerdere cijfers. De huidige cijfers zijn ook een bijstelling, vergeleken met die van twee, drie jaar geleden. Ik vind de orde van grootte aannemelijk.

De heer **Poppe** (SP): De bedrijven zeggen juist dat zij eigenlijk niet zijn geïnteresseerd in vrachtvluchten. Ze zijn voornamelijk in personenvervoer geïnteresseerd. Dat zijn lijndiensten, maar die komen er helemaal niet. Die charters komen er zelfs niet.

De heer **Crone** (PvdA): Ik ga ervan uit dat wij naar aanleiding van de vragen van mevrouw Verbugt nog een uitgebreide toelichting van het kabinet krijgen op wat de positieve effecten voor Limburg zullen zijn, ook in de zin van de werkgelegenheid.

De heer **Poppe** (SP): De heer Crone

Crone

stelt dat het kabinet is opgeschoven, aan de hand van de economische aspecten, de werkgelegenheid. Als het een echter zwak is, dan is het andere nog zwakker.

De heer **Crone** (PvdA): Dat is onzin. Het kabinet kwam twee jaar geleden met een voorstel over 5000 nachtvluchten, met alles erop en eraan. Ten opzichte van dat voorstel is er opgeschoven. Meer heb ik niet gezegd. Dat heeft het debat ook opgeleverd. Het kabinet komt met een voorstel. Wij controleren dat voorstel. Ten opzichte van dat besluit is men een heel eind onze kant opgekomen, hoe je het ook wendt of keert. Meer heb ik niet gezegd. Uiteraard kunnen daar nog allerlei bezwaren aan kleven, maar de heer Poppe moet geen appels met peren vergelijken.

De heer **Poppe** (SP): De PvdA is dus al blij met een beetje nachtvluchten.

De heer **Crone** (PvdA): Dat heb ik helemaal niet gezegd.

Ik wil nog graag twee hoofdpunten aan de orde stellen. Volledige nachtsluiting zou een eenmalige extra afkoopsom van circa 38 mln. vergen – dat is ontleend aan het rapport van Schiphol en Beek – waarna Beek vervolgens rendabel is en op zichzelf kan staan. Het gaat daarbij om een eenmalige bijdrage. Dit bedrag kan worden gefinancierd uit bijvoorbeeld de aanzienlijk gedaalde isolatiekosten. Als je in plaats van 9600 – daar werd twee jaar geleden nog van uitgegaan – slecht 1400 woningen hoeft te isoleren, dan levert dat aanzienlijk meer op dan 38 mln. Het lijkt mij de moeite waard om alsnog te proberen om hiervoor te kiezen, als daarvoor een kamermeerderheid te vinden is. Op die manier gaan wij in de richting van nul nachtvluchten.

Ik ben positief over de kansen voor een charterluchthaven voor overdag. Kijk maar naar de krantenberichten over het Duitse LTU, waarin expliciet wordt gesteld dat men bijna vol zit en dat men graag naar Beek kijkt. Ik verwijs ook naar Schipholland van november, het blad van Schiphol. Directeur De Wolf van Hotelplan, een van de grootste tussenagenten van de chartermaatschappijen in Nederland, stelt daarin het volgende: "Bij nacht en ontij vertrekken, daar zie ik niets in. Om maar een voorbeeld te noemen: er is

niks erger dan met een kind om 2.30 uur aan te komen. Dat is een drama. Het kan niet waar zijn dat mensen dan niet meer willen betalen. Dat is toch geen vakantie." Elders zegt hij dat een extra bedrag van f 25 voor bepaalde bestemmingen redelijk zou zijn. Als je dan niet meer de kans krijgt om zo vroeg te vertrekken, omdat de luchthaven gesloten is, dan ontstaat vanzelf een andere situatie. Schipholbaas Smits knikt instemmend. De conclusie: vakantie-charters zullen steeds meer naar normale dag- en avondtijden verlangen en daar best iets meer voor over hebben. Een eenvoudig rekenvoorbeeld: als Beek bijvoorbeeld 60.000 passagiers zou accommoderen – het kabinet rekent op drie keer zoveel – en je rekent een tientje per vlucht, dan heb je in zes jaar 36 mln. bij elkaar. Daarmee financiert je een en ander direct via de bijdrage van de reizigers zelf. Dat heeft mijn voorkeur. Wellicht is dat een oplossing om tot elkaar te komen, want dat proberen wij nog steeds.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! In deze optie wordt uitgegaan van geen nachtvluchten. De heer Crone probeert een Kamermeerderheid te vinden om het tekort van 36 mln. aan contante waarde – zo staat het in het antwoord op vraag 12 – te financieren uit een opslag op de tickets voor passagiers die gebruik maken van de regionale luchthaven Beek. Begrijp ik dat goed?

De heer **Crone** (PvdA): Ja. Dit is enerzijds mogelijk, doordat je minder isoleert, want dan hoeft je de kosten daarvan ook niet te verhalen. Zoals bekend, worden die kosten voor 80% of 90% op de reizigers verhaald. De reizigers betalen dus iets meer voor het een en iets minder voor het ander. Per saldo komt het dan neer op een bedrag in de orde van grootte van minder dan een tientje.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De PvdA-fractie is als het om heffingen op nationaal niveau gaat altijd buitengewoon kritisch in onze richting. Een en ander moet vaak op een grotere schaal worden geïntroduceerd. De heer Crone introduceert nu eigenlijk een regionale heffing op één vliegveld. Is de heer Crone niet bang dat dit leidt tot een groter exploitatietekort, vanwege het feit

dat de charters die Beek aandoen, door hun concurrentiepositie, snel naar de burens zullen gaan? In die zin span je dan het paard achter de wagen. Ik vind de achtergrond van dit idee zeer sympathiek, maar ik ben zeer benauwd dat dit leidt tot een groter exploitatietekort vanwege de beperkte marges in de chartervluchten. Daarnaast moet het mogelijk zijn om ook zonder nachtvluchten charters uit te voeren. Ik kies daar ook voor.

De heer **Crone** (PvdA): Er is sprake van een dermate groot aanbod dat er zonder meer uitgeweken kan worden naar een andere luchthaven. Er wordt een baan aangelegd omdat men veronderstelt dat er een booming market is. Omdat de kosten van het vliegen zo laag zijn, is dat helaas – vanuit milieuoogpunt – vaak ook waar.

De heffing komt voor een groot deel in de plaats van regionale kosten, zoals de isolatiekosten op de desbetreffende luchthaven. Schiphol voorziet al dat de tarieven zullen dalen, waarmee ze onder het inflatieniveau uitkomen. Welke marges zijn er nog? De organisator van vakantievluchten zegt dat mensen graag iets meer willen betalen – hij noemt zelfs f 25 – als ze maar niet in die enge nacht hoeven te vliegen. Het kabinet kan aan deze combinatie in het onderhandelingspakket aandacht besteden. Wie weet levert dit het gewenste resultaat op.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind dat u al twee jaar een krampachtige houding op dit punt inneemt. U zoekt een compromis dat uitkomt op de aanleg van de oost-westbaan zonder nachtvluchten met een sluitende exploitatie. Dat kost zeer veel moeite. Als u dit gat op deze manier wilt dichten, sluit ik niet uit dat er mogelijkerwijs een groter exploitatietekort ontstaat. Dat is een extra reden om af te zien van de oost-westbaan. Ik denk dat de nachtvlucht, de aanleg van de oost-westbaan en een op termijn sluitende exploitatie redelijk aan elkaar gebonden zijn. Dat is het enige punt waarover minister Jorritsma en ik het twee jaar geleden eens waren. Daar heeft de heer Crone kennelijk een andere opvatting over.

De heer **Crone** (PvdA): Het klinkt paradoxaal maar u heeft hetzelfde

Crone

belang als mevrouw Jorritsma, namelijk aantonen dat er zonder nachtvluchten geen sprake is van een rendabele luchthaven. Dan bent u van dat vliegveld af en mevrouw Jorritsma kan zeggen dat Beek zonder nachtvluchten niet rendabel is. Voorzitter! Een deel van de kosten voor nachtopenstelling behoeft niet gemaakt te worden als het vliegveld 's nachts gesloten is. Dan hoeft gedurende die tijd de verkeerstoren niet bemand te zijn, de brandweer hoeft niet aanwezig te zijn en noem maar op. Er is ons voorgerekend dat dit 1,5 mln. per jaar oplevert. In sommige rapporten is er sprake van 3 mln. Ik weet niet of die cijfers kloppen, maar ik vind wel dat ze een rol in de discussie moeten spelen. Ik heb ze twee jaar geleden ook al genoemd, maar ik kom ze in de stukken niet meer tegen.

Ik ben mij ervan bewust dat er een smal paadje is waarop wij elkaar proberen te vinden. Als u echter niet bereid bent om te proberen dit smalle paadje te betreden, vinden wij elkaar niet. Wij moeten met elkaar proberen om iets verder te komen in de aflopende reeks van 2,6, via 1,6 naar 0 nachtvluchten. Het is volstrekt normaal dat in een debat als dit op het scherpst van de snede wordt geprobeerd, na te gaan wat nog net wel mogelijk is en wat niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ontzeg u niet het recht om dit idee in te brengen. Daar gaat het helemaal niet om. Het gaat mij erom dat de combinatie van de aanleg van de oost-westbaan, geen nachtvluchten en een sluitende exploitatie een zeer smal weggetje is dat snel doodloopt.

De heer **Crone** (PvdA): Ik ben dat niet met u eens. Er is zoveel behoefte aan vliegcapaciteit dat er veel gebruik gemaakt zal worden van de mogelijkheid van dagvluchten. De kosten van de nachtvluchten kunnen bespaard worden, zowel voor de burgers als voor de vliegers.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zoekt naar een compromis inzake een sluitende exploitatie. Over geld valt een compromis te sluiten, maar niet op het punt van de nachtvluchten. In de wet staat dat tussen 23.00 en 6.00 uur – zo zeg ik maar even gemakshalve – niet gevlogen mag worden. Als vluchten tot 24.00 uur of tot 1.00 toegestaan worden,

zet je de deur open naar nachtvluchten. Dat zijn nachtvluchten. Wilt u zich op het terrein van de nachtvluchten als zodanig compromisloos opstellen?

De heer **Crone** (PvdA): Er is wel een compromis mogelijk over nachtvluchten. Je kunt het vliegveld de gehele nacht sluiten of je kunt ook gemiddeld maar 2,6 of 3,6 of 1,6 vluchten per nacht toestaan. Er kan een compromis over geld worden afgesloten en ook over de combinatie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Dat was uw laatste vraag. Wij moeten vandaag ook een beetje op de tijd letten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De heer Crone doet mij denken aan de baron Von Münchhausen die zich aan zijn eigen haren uit het moeras wilde trekken. De heer Crone wil extra toeslagen op de tickets om op die manier de luchthaven rendabel te maken. De eerste die daar dolgelukkig mee zou zijn, is de directeur van de luchthaven Bierset. Dat is de meest fantastische stimulans voor zijn luchthaven om alle charters naar Luik te halen. Het is toch onzinnig, met zoveel luchthavens rondom Beek, te verwachten dat men vanaf Beek gaat vliegen, ook al is dat wat duurder. Dat doet toch geen enkele consument. U bent met illusiepolitiek bezig.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb het over een bedrag in de orde van grootte van minder dan een tientje. Alleen al de reis van mensen die in de omgeving van Beek wonen naar Luik is duurder. U moet dat niet zo eng zien. In het kader van een concurrentiepositie moet iedere gulden op zijn merites worden gewogen. Als luchtvaartmaatschappijen uit Duitsland graag op Beek willen vliegen of Schiphol raakt vol, waardoor er meer behoefte ontstaat aan een andere plaats, dan gebeurt dat gewoon. Als degene die de leiding heeft van Hotelplan opmerkt dat mensen liever iets meer willen betalen om te voorkomen dat zij midden in de nacht met hun kinderen hoeven te slepen, verzin ik dat toch niet? Dat zijn ontwikkelingen in de markt.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U haalt twee zaken door elkaar. Wij spraken over de opslag op de ticket en niet over het je midden in de nacht moeten verplaatsen. U denkt dat mensen graag bereid zijn die toeslag te betalen. U weet hoe smal de marges zijn, juist in de charterbusiness. In de concurrentieslag gaat het om minder dan een tientje. U geeft een illusoire weg aan.

De heer **Crone** (PvdA): De man van Hotelplan zegt dat de mensen best iets meer willen betalen. Er worden geen grenzen gesteld, dus je vindt altijd wel een goedkopere luchthaven. Als er grenzen worden gesteld, vindt het omgekeerde plaats. Hoe meer nachtvluchten wij toestaan in Beek, hoe eerder men in Düsseldorf zal zeggen dat zij ook 's nachts open moeten. Je moet nuchter analyseren. Als de luchthaven 's nachts sluit, krijg je een iets ander type luchtvaart. Ik sluit niet uit dat dit gewoon kan. Ik snap het enorme gedoe niet.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U zegt één wijs woord: nuchter analyseren. Dat betekent dat er vooralsnog in de nabijheid van Maastricht Aachen Airport een reeks luchthavens is die juist op dit punt buitengewoon concurrerend zullen zijn. Dat zal tot gevolg hebben dat bij invoering van een opslag in Beek, zij de charters zullen krijgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De heer Crone spreekt uit: geen nachtvluchten. Vervolgens komt hij met een model waarin er sprake is van communicerende vaten tussen de isolatiekosten en de heffing voor de financiering van 38 mln. Daar kan inderdaad naar worden gekeken. Wat de nachtvluchten betreft, kan er naar zijn mening voor een afbouwmodel worden gekozen. In het begin worden er gemiddeld 2,6 nachtvluchten per nacht geaccepteerd. Als de inkomsten voldoende zijn kan dit aantal worden afgebouwd naar nul. Zegt de PvdA-fractie dat er in eerste instantie sprake kan zijn van nachtvluchten en dat op termijn, als er een rendabele positie is verworven, die nachtvluchten tot nul worden gereduceerd?

De heer **Crone** (PvdA): Het liefst heb ik ook bij aanvang geen nachtvluchten. Als daarvoor geen meerderheid in de Kamer is, is de volgende optie bijvoorbeeld het

Crone

compromis van het kabinet, waarin een beperkt aantal vluchten aan de rand van de nacht wordt toegestaan. Hoe hard is dat compromis? Ik wil dat niet zien als basis voor nog meer nachtvluchten. Als dit compromis voor ons aanvaardbaar moet zijn, is het genoemde aantal het maximum. Als er meer economische groei is, kan die extra ruimte worden ingezet voor het verminderen van het aantal nachtvluchten. Het ontwikkelingsperspectief is in dat geval minder nachtvluchten en minder geluidshinder.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voor de PvdA is een klein aantal nachtvluchten dus acceptabel?

De heer **Crone** (PvdA): Nee, onze voorkeur gaat ernaar uit om een meerderheid te vormen voor het standpunt dat er geen nachtvluchten zijn toegestaan. Laten wij daar eerst over praten. Wij zien dan vervolgens wel wat de tweede optie wordt.

In het compromis van het kabinet is een aantal garanties opgenomen voor de toekomst, die voor ons overigens per saldo nog niet voldoende zijn. Ik voeg er graag nog een aantal aan toe.

In de eerste plaats wordt de nachtsluiting in het aanwijzingsbesluit zelf opgenomen. Dat kan niet zomaar door een volgend kabinet worden gewijzigd, zeker niet alleen door de luchthaven alleen. Daarvoor moet een geheel nieuwe MER gevolgd worden, met een inspraakprocedure.

Ten tweede wordt de 26 LAeq-zone krap berekend met 950 van de stilste vliegtuigen die er in 2002 zijn, dus alleen de vliegtuigen uit hoofdstuk 3. Het wordt dan heel moeilijk om daarna de zone met veel meer stille vliegtuigen vol te vliegen. Het is dus op korte termijn niet waarschijnlijk dat het er meer dan 950 kunnen worden.

In de derde plaats wil het kabinet nadrukkelijk de operationele maatregelen om de hinder maximaal te beperken, ook in een aanwijzingsbesluit vastleggen. Ook dat is gisteren geantwoord.

Vervolgens zegt het kabinet dat een aanwijzingsbesluit in de Kamer worden getoetst. Ik zou zeggen: dat doen wij dan, laten wij dat bij dezen afspreken, zodat wij het ook opnieuw kunnen bekijken.

Het kabinet zegt ook dat verlate vluchten moeten uitwijken naar

andere luchthavens, tenzij de veiligheid in het geding is. Ook dat is dus een bescherming van het aanwijzingsbesluit zelf.

Ten slotte zegt het kabinet dat het er veel voor voelt om een grotere vrijwaringszone aan te houden voor nieuwbouw dan wettelijk strikt noodzakelijk zou zijn, zoals bij Schiphol is gebeurd.

Ik wil een aantal punten aanvullend vastleggen. Allereerst wil ik, ook al is het misschien vanzelfsprekend, de 950 nachtbewegingen meerekenen als nachtvluchten, waardoor zij ook de straffactor 10 meekrijgen. Dat gebeurt kennelijk automatisch, maar het is goed om te zeggen dat de nachtvluchten heel zwaar wegen, waardoor het voor de luchthaven aantrekkelijk is om er één niet te doen, zodat er tien extra mogelijkheden gedurende de dag zijn.

Vervolgens worden in het aanwijzingsbesluit het aantal en het type vliegtuigen gemaximeerd, dus naast het aantal van 950 wordt ook het type genoemd.

Het lijkt mij een goed idee om het Rijk als aandeelhouder invloed te laten houden op de bedrijfsvoering. Privatisering is wel een optie, maar in dit geval lijkt ons dat niet verstandig omdat dan minder grip ontstaat op de bedrijfsvoering.

Ten slotte nog een belangrijk punt over de dagzonerings. In vraag 8 heb ik verzocht die zone te verkleinen nu er minder nachtvluchten in mee zullen tellen, maar ik heb daar geen helder antwoord op gekregen. Dit zou kunnen betekenen dat de winst van de nachtsluiting die wij nu boeken, althans van de verlaging van het aantal bewegingen van 5000 naar 950, met een vermenigvuldigingsfactor van 10 geheel wordt omgezet naar extra dagvluchten. Dan kom ik uit boven het verwachte en beoogde aantal van 25.000 nachtvluchten. Ik zou dus liever de 35 KE-zonering op dat punt willen aanpassen en het niveau handhaven op hetgeen wij twee jaar geleden wilden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De heer Crone wil 950 vliegbewegingen vastleggen, maar dat spoort toch niet met de systematiek van de wet? Bij Schiphol hebben wij dat toch ook niet gedaan? Het zou betekenen dat iedere stimulans om met geluidsarmere vliegtuigen te vliegen, is verdwenen, want 950 is 950, dus wat zou men zich inspannen om daar nog verbetering in aan te brengen?

Begrijp ik goed dat de heer Crone van mening is dat de dagaanwijzing ook moet worden aangepast? Houdt dit in dat er een nieuwe procedure gestart moet worden?

De heer **Crone** (PvdA): In de aanwijzingsbesluiten kan wel degelijk worden vastgelegd om welk type vliegtuigen het gaat, wat de operationele maatregelen zijn en welk aantal het betreft. Dat is ook gebeurd in de dagaanwijzing. In de bijlage daarvan staat dat er bijvoorbeeld geen DC-10 op Beek mag worden gebruikt. Dat staat al in de dagaanwijzing die, overigens onder het vorige kabinet, al is opgesteld. Er staan letterlijk type vliegtuigen in. Er staat ook in welke aantallen worden gebruikt. Er staat bijvoorbeeld: 's nachts geen DC-10. Dat kan dus allemaal wel en daarom zie ik niet in waarom het kabinet nu suggereert dat het niet zou kunnen. Waar een wil is, is een weg.

De tweede vraag van mevrouw Van Rooy betrof het volgende.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik wilde weten wat de heer Crone precies bedoelde met de aanpassing van de 35 KE-zone. Moet het aanwijzingsbesluit opnieuw in procedure worden genomen?

De heer **Crone** (PvdA): Het kabinet schrijft dat het zelf toch al de dagaanwijzing enigszins moet aanpassen, omdat onder andere het aantal en type vliegtuigen iets zullen worden gewijzigd. Daarin kan dus worden meegenomen dat het kabinet de zonering voor de dag zal enten op wat ik zojuist zei, namelijk op het aantal vluchten dat wij nodig hebben voor de dag en dat was zo'n 25.000. De herziening van het dagbesluit moet dus toch plaatsvinden, omdat nu in het dagbesluit staat dat er geen nachtvluchten zullen zijn. Komen wij dus al uit op het compromis van het kabinet, dan zal in het dagbesluit toch dat zinnetje gewijzigd moeten worden. De zonering zelf kan dan ook worden aangepast. Het vergt dus geen enkele andere procedure dan die nu al is voorzien.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Misschien heb ik het verkeerd begrepen, maar ik dacht dat de procedure indertijd in tweeën was geknipt, dus in een dag- en een nachtaanwijzing. Als de heer Crone de dagaanwijzing wil aanpassen,

Crone

moet de gehele procedure weer van voren af aan beginnen. Dat betekent dat wij wel kunnen fluiten naar de subsidies uit Brussel, want dan komt de aanleg van de oost-westbaan helemaal niet op tijd klaar.

De heer **Crone** (PvdA): Straks krijgen wij een uitvoerig antwoord van het kabinet, maar in de dagaanwijzing staat met zoveel woorden dat er geen nachtvluchten zullen plaatsvinden. Dus als het kabinet wel nachtvluchten wil hebben, zal het de dagaanwijzing ook moeten wijzigen. Dan kan het in één moeite doorlopen en valt het, voorzover mijn informatie strekt, binnen de procedures. Er is in elk geval geen sprake van vertraging.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe kan de heer Crone dat nou zeggen? Ik zei juist dat als één keer de deur wordt opengezet, wel degelijk de mogelijkheid en realiteit bestaat dat de randen van de nacht worden opgeschoven. Nu pleit de heer Crone er zelf al voor de dagaanwijzing te wijzigen. Dat betekent toch dat het niet zo'n geweldige klus is? Natuurlijk, het kost tijd en het is misschien vervelend, maar het kan toch allemaal?

De heer **Crone** (PvdA): Als ergens een baan ligt, kun je altijd besluiten daar anders mee om te gaan dan ooit eerder is besloten. Dat is niet tegen te houden. Je kunt wel de procedures zo zwaar maken – en daar streef ik dan ook naar – dat dit niet achteloos gebeurt. Je kunt ervoor zorgen dat het besluit bijvoorbeeld niet wordt genomen door de belanghebbenden alleen, dus niet door de luchthaven of door vergelijkbare belanghebbenden, maar dat een besluit via een normale procedure verloopt, via de MER, via het kabinet, via toetsing in de Kamer aan landelijke normen en afspraken, enz. Bij Schiphol hebben wij ook zo'n zware procedure.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik begrijp nog steeds niet goed wat de heer Crone wil. Hij stelt eisen ten aanzien van de 950 nachtvluchten. Ik vind het illusiepolitiek om te veronderstellen dat je daar een slot op kunt zetten, maar dat horen wij straks wel van het kabinet. Dat is toch een heel andere benadering dan die waarbij hier wordt geprobeerd

een meerderheid te vinden voor nul nachtvluchten en waarbij vervolgens wordt bekeken, als je de oost-westbaan wilt – en de heer Crone wil die – hoe je het financieringsprobleem oplost? Ik begrijp niet wat zijn insteek in het debat is.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb het net helder gezegd. Het is mijn voorkeur – en daarvoor probeer ik ook een Kamermeerderheid te krijgen – bij de eerste optie uit te komen, dus geen nachtvluchten. Vervolgens denk ik aan de andere kant, zoals mevrouw Van 't Riet: hoe moet het dan als je begint bij het compromis van het kabinet? Dan werk je langs de andere kant. Ik wil zien voor welke van de twee opties de grootste Kamermeerderheid is dan wel of er überhaupt een Kamermeerderheid mogelijk is. Zo wil ik met het kabinet aan onze kant voor de beste oplossing kiezen. Het spreekt vanzelf dat onze voorkeur ligt bij de eerste variant. Dat heb ik al tien keer gezegd. Dat betekent dus iets meer subsidie, maar liefst een bijdrage van de reizigers zelf, zodat je zonder nachtvluchten kunt vliegen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Eén ding is dus voor zijn fractie hard: de aanleg van de oost-westbaan, als het kan zonder nachtvluchten en als het moet met een beperkt aantal nachtvluchten, dat mogelijkerwijs minder wordt. De heer Crone is dan de enige die dat veronderstelt. Hij sloot zich aan bij collega Schutte, maar daar begreep ik niks van, want de heer Schutte zei net als ik, dat er als je de deur één keer openzet, een geweldige economische druk ontstaat juist voor het uitbreiden van het aantal nachtvluchten.

De heer **Crone** (PvdA): Daarom heeft collega Schutte, geheel in lijn met hetgeen ik nu zeg, gezegd dat wij de mensen zoveel mogelijk moeten beschermen tegen hetgeen anders uit de markt komt, en wel door het wettelijk of op andere manieren vast te leggen. Wat dat betreft benaderen de heer Schutte en ik elkaar heel dicht. De heer Rosenmöller moet zijn positie niet tegenover die van mij plaatsen.

Wat doe ik nu als beide compromissen niet kunnen, de nul nachtvluchten niet en het compromis van het kabinet niet? Moet er dan geen baan komen? Ik ga niet onderhandelen en dan ook al de derde kaart uit

mijn mouw halen. Wat dat aangaat, moeten wij maar zien hoe het afloopt in het debat. Wij hebben elkaar uitgedaagd, er samen uit te komen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat ook te doen en ik verzoek de heer Crone zijn betoog af te maken.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Al wordt maar een klein kiertje naar de toekomst opengelaten voor meer nachtvluchten, terwijl je dat niet wilt: voor mij is het heel belangrijk om nu te zien wat eventuele coalitiepartners in de toekomst zullen doen met dit besluit. Als dit compromis voor toekomstige coalitiepartijen betekent dat het CDA of de VVD bij de nieuwe coalitie meteen gaat pleiten voor meer nachtvluchten zo gauw er een nieuw kabinet is, dan is het compromis van het kabinet niks waard. Dan geldt het compromis alleen voor twee jaar en dan vervalt het bij de formatie. Als dat zo is, ondergraaft dat de basis van het compromis van het kabinet.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wat wil de heer Crone nou met die opmerking? Wilt hij over zijn graf heen regeren tot in de eeuwigheid? Je kunt toch niet nu iets vastleggen voor over een hele reeks jaren? Dan is er wellicht een heel andere situatie in Nederland.

De heer **Crone** (PvdA): Ik verwacht dat de mensen die nu zeggen dat zij dat compromis aanvaardden, zich niet bij de eerste de beste gelegenheid omdraaien en iets anders gaan doen. Dat vraag ik aan mensen die het compromis ondersteunen. Als mevrouw Van Rooy dat niet ondersteunt, heeft zij wat dat betreft meer vrijheidsgraden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De heer Crone heeft het antwoord van de heer Bolkestein daarop heel duidelijk gehoord. Hij heeft daarover heel heldere uitspraken gedaan.

De heer **Crone** (PvdA): Ja.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wat is uw visie daarop?

De heer **Crone** (PvdA): Wij zullen wel zien hoe hierop in tweede termijn wordt geantwoord.

Mijn laatste punt gaat over de inpassing van het beleid ten aanzien van andere regionale luchthavens.

Crone

Wij missen nu het afwegingskader waar het eigenlijk allemaal om begonnen was. De nota Relus was juist voor Beek essentieel. Het kabinet doet nu een aantal uitspraken die ons toch zorgen baren. Meteen in het eerste antwoord over andere regionale luchthavens wordt gezegd dat afzonderlijke beslissingen zullen worden genomen over nachtvluchten. Wij zijn daartegen. Wij hebben er geen behoefte aan van luchthaven tot luchthaven te beslissen of het nodig is om daar nachtvluchten te hebben. Dat geldt zeker nu in vragen 15 en 63 de rijksbetrokkenheid, ook in financiële zin, afhankelijk wordt gesteld van het criterium "wel of geen hoofdinfrastructuur". Dat klinkt op zichzelf overtuigender, want hoofdinfrastructuur kun je eventueel subsidiëren en andere niet. Dat wordt vervolgens echter onderuitgehaald met de opmerking dat financiële rijksbetrokkenheid gerechtvaardigd is voor bovenregionaal vrachtvervoer en op "uitplaatsing van vakantiecharters van Schiphol". Wat is bovenregionaal vrachtvervoer? Kan daarop een toelichting worden gegeven?

De vraag hoe wij omgaan met het overloopp probleem van Schiphol, lijkt mij allereerst een TNLI-discussie, maar bovendien kwestieus. Ons doel is niet om alle vraag naar charters te accommoderen, zeker niet als dat ten koste gaat van de nacht en alleen maar kan met steeds nieuwe subsidies van het Rijk. Juist in het kader van Relus of TNLI kan gezegd worden: dit is de integrale afweging voor ons land: wel Beek, maar niet Welschap of Twenthe, of omgekeerd. Of wil het kabinet uiteindelijk toch charters bij alle regionale luchthavens en ook in de nacht? Ik hoor graag wat ons in de nota Relus te wachten staat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zit met dezelfde vraag. Uit de antwoorden op de vragen van het kabinet blijkt duidelijk dat er nu een bovenregionale vrachtluchthaven met charters internationaal verkeer komt. Dat is geen regionale luchthaven meer. Gaat u akkoord met die ontwikkeling van Beek? U maakt zich zorgen over de rest van de luchthavens – wij ook, maar dat komt later – maar voor Beek geldt nu eigenlijk dat het geen regionale luchthaven meer is.

De heer **Crone** (PvdA): Ik vraag het kabinet hoe dit wordt geplaatst in het kader van TNLI en Relus. Het is voor mij moeilijk te overzien wat daarin gebeurt, maar het is zeker waar dat een deel van de problematiek van Schiphol al wordt vermengd met de problematiek van Beek. Je kunt ook zeggen dat de problematiek van Schiphol een deel van de oplossing van Beek is. Omdat Schiphol meedoet, zijn er nu varianten met minder nachtvluchten. De discussie heeft dus twee kanten. De relatie met andere regionale luchthavens wordt in de stukken niet gelegd, maar daarover krijgen wij nog informatie. Ik hoor graag de visie van het kabinet, maar ik maak heel helder dat wij geen nachtvluchten willen op andere regionale luchthavens. Voor Beek heb ik nu een afzonderlijke afweging gemaakt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Gaat u akkoord met die internationale ontwikkeling van Beek?

De heer **Crone** (PvdA): Beek is nu al een luchthaven met internationale vluchten. Ik heb gezegd dat dit kabinet er gelukkig niet voor kiest dat dit een tweede intercontinentale luchthaven wordt. In dat opzicht blijft het een regionale luchthaven met een regionale bestemming.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik bestrijd dat, maar daar kom ik nog op terug.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Wie denkt dat er na twintig jaar eindelijk een definitief besluit ligt over Beek, komt toch wel bedrogen uit. Procedureel begint het nu pas, zou je kunnen zeggen. Dat staat ook in de brief van de minister: overleg met de exploitanten, met de regio, milieueffectrapportage en dan pas de besluitvorming over de nachtnormering. In de brief van de regering wordt gezegd dat wij dan ongeveer op 1 november 2000 zitten, bij leven en welzijn. Wij kunnen dus nog jaren vooruit.

Dat toont weer de stroperigheid van onze procedures aan. Maar ik vind het ook beschamend dat er na zoveel jaar eigenlijk nog niet eens een zorgvuldig besluit kon worden genomen. Mijn fractie vindt het besluit dat nu genomen is, niet

getuigen van grote zorgvuldigheid, noch inhoudelijk, noch tegenover de regio.

Ons grootste probleem is datgene waar de heer Crone mee eindigde, maar waar ik mee zou willen beginnen. Het meest essentiële punt vind ik dat deze besluitvorming niet in een duidelijk, ruimer beleidskader staat. Vandaar dat mijn fractie bij voortduring heeft gevraagd waar de nota Relus blijft, zoals de minister van Verkeer en Waterstaat zich zal herinneren. Wij vinden dat dit het beleidskader moet zijn, waarbinnen de besluiten over de regionale luchthavens worden genomen. Het heeft mij hogelijk verbaasd dat de minister de zaak nu omdraait.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Volgens mij hebben wij dit debat vorig jaar ook gevoerd. Ik wijs erop dat de nota Relus helemaal niet gaat over besluitvorming over regionale luchthavens, maar slechts over de verhouding tussen het landsbestuur en die luchthavens. Dat is het enige waar die nota over gaat.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat vindt u, maar in de eerste plaats is het niet "slechts". Als het om de exploitatie gaat, komen wij hier nog op terug. In de tweede plaats heb ik altijd gesteld dat het meer zou moeten zijn. Er zou ook een visie achter moeten liggen op de positie van de regionale luchthavens. Dat kan ook niet anders, als het gaat om de verhouding tussen bestuurslagen. Ik kan dit onmogelijk een zorgvuldige en goede procedure vinden. Mijn fractie heeft altijd gesteld dat wij eerst een totale visie op de regionale luchthavens moeten ontwikkelen. Daar hoort Beek in te passen en niet omgekeerd.

Een tweede relatie is die met de totale, nationale luchthaveninfrastructuur. Daarin komt ook naar voren de verhouding tussen Schiphol en Beek. Ik zou graag duidelijk van de minister horen hoe zij deze ziet. Ook op dit punt vind ik dat wij niet in de goede volgorde bezig zijn.

Voorzitter! De genomen besluiten roepen veel meer vragen op. Er zijn talloze onzekerheden inzake de rentabiliteit. Ik wijs erop dat de Nederlandse chartermaatschappijen eerder negatief dan positief hebben gereageerd. Ook het bedrijfsleven in Limburg is overigens beslist niet eenduidig positief over Beek, zoals blijkt uit het KPMG-onderzoek. De

Van den Berg

werkgelegenheidsaspecten zijn met onzekerheden omgeven. Dat geldt temeer indien de winstgevendheid c.q. het terugverdienen van investeringen langer zou duren of misschien zelfs nooit bereikt wordt. Dat hangt weer af van het aantal nachtvluchten. Je kunt vragen hoe hard de cijfers van het kabinet op het punt van de werkgelegenheids-effecten zijn.

Dan kom ik op de exploitatie. Dat is voor mijn fractie een zwaar punt. Wij willen er heel duidelijk over zijn: wij voelen niets voor structurele overheidsbijdragen in de exploitatie van regionale luchthavens. In antwoord 15 staat dat het kabinet voornemens is om het exploitatietekort van regionale luchthavens niet meer af te dekken. Dat vloeit voort uit het algemene kabinetsbeleid om terug te treden uit financieel-bestuurlijke verhoudingen. Dat zal in ieder geval in de nota Relus naar voren komen en had daar in mijn visie reeds in naar voren moeten zijn gekomen. Die idee heeft op zich onze instemming, maar dan begrijp ik niet waarom er hier voorstellen voorliggen die langdurig zullen leiden tot exploitatiebijdragen van het Rijk in een nieuwe activiteit, namelijk het exploiteren van een nieuwe start- en landingsbaan.

Er is ook een duidelijk verschil van mening tussen het Rijk en de provincie over de bijdragen in het exploitatietekort. Verscheidene woordvoerders hebben al aangegeven dat het Rijk uitgaat van een 40-60-verhouding tussen het Rijk en de provincie. Blijkens berichten van de zijde van de provincie piekert de provincie daar echter niet over en wil zij niet verdergaan – dan gaat men al ver – dan een bijdrage in de aanlegkosten. Wat betekent dat voor het totaalplaatje? Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat wat het gevolg is voor dit broze compromis als op het punt van de exploitatiebijdrage geen verdere afspraken met de regio te maken blijken te zijn.

Voorzitter! Ik constateer overigens dat ook breder – ook in Limburg zelf – de meningen over de aanwending van zoveel miljoenen voor dit doel sterk verdeeld zijn. Het is duidelijk dat de wens om te investeren in werkgelegenheid een goede zaak is, maar dan is er ook nog de vraag of dit, in dat licht bezien, de meest rendabele investering is. Er zijn wellicht alternatieven – ik denk ook

aan wat de Stichting de Rentmeesters ons heeft voorgeschoteld – die bij eenzelfde impuls wellicht meer werkgelegenheid en misschien ook meer kwalitatieve werkgelegenheid opleveren. In ander verband, namelijk bij de behandeling van de Betuwelijn, heb ik wel eens gezegd dat wij onze kracht niet alleen in het transport moeten zoeken. Dat wordt een beetje eenzijdig. Wij moeten ook naar andere sectoren kijken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Van den Berg zegt dat er een voorstel van de Rentmeesters is, waarmee op een andere manier ook tot werkgelegenheid kan worden gekomen. In dat voorstel zie ik echter voorstellen als: rijksweg 73 moet er komen, evenals de A74, spoorlijnen moeten verbeterd worden en misschien moet er ook nog een kanaal bij. Heel veel van die voorstellen zitten al in de meerjarenraming voor de infrastructuur, die wij gisteren hebben besproken. Vindt u dat Limburg zich maar moet laten afschepen met een sigaar uit eigen doos?

De heer **Van den Berg** (SGP): Nee, ik vind dat Limburg zich helemaal niet moet laten afschepen, maar ik vind wel dat je de vraag mag stellen of een impuls zoals wij die nu plegen, ook in de regionale werkgelegenheid, juist vanuit het oogpunt van goede kwalitatieve werkgelegenheid de meest effectieve impuls is. Ik vind dat je dat best eens naast elkaar mag zetten. In dat verband heb ik gezegd dat wij niet altijd alle kaarten alleen op de transportsector moeten zetten. Dat doen wij in Nederland vaak en vanuit onze positie is dat begrijpelijk, maar er zijn ook andere sectoren die, wat dat betreft, zeker zo interessant kunnen zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vind het heel terecht dat u zich die vraag stelt, maar hebt u, alles overwegende, een alternatief dat volgens u een banenmotor voor Limburg zou kunnen zijn en waarmee duizenden arbeidsplaatsen te genereren zouden zijn? Met alleen het aanleggen van een bedrijventerrein komen wij er niet, want er moet wel een vestigingsplaatsfactor zijn om de investeringen aan te kunnen trekken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het is goed dat u dat aan mij vraagt, maar

ik vraag het juist aan de regering. Ik vind dat het niet direct op mijn weg ligt om die vraag te beantwoorden. Ik vind dat die afweging gemaakt had moeten zijn voordat wij dit pakket hier kregen. Ik heb die vraag zojuist gesteld en ik ben blij dat u de relevantie ervan alleen maar onderstreept.

Ook de vraag naar de bestuurlijke behoorlijkheid en gewekte verwachtingen vind ik een belangrijk punt bij iedere afweging. Kan het kabinet precies zeggen wat in de loop van de tijd op dit punt aan Limburg is toegezegd en in hoeverre daar verwachtingen aan ontleend kunnen worden? Dat vind ik een heel belangrijk punt. Het is bekend dat de bestuurlijke zorgvuldigheid bij mijn fractie hoog in het vaandel staat. Er is natuurlijk ook de vraag wat de consequenties zijn als dit besluit niet de beoogde werkgelegenheid blijkt op te kunnen leveren. Ook op dat punt hebben wij immers grote twijfels of op deze wijze aan de toezeggingen wordt voldaan. Ook dat is een relevante afweging.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn – het blijkt ook uit onze stellingname in het verleden – dat mijn fractie er op zich niets voor voelt om ruim baan te geven aan nachtvluchten, zeker zonder een duidelijk beleidskader. Tot mijn grote spijt mis ik dat duidelijke beleidskader hier. Wij voelen er ook niets voor, te komen tot een keuze waarbij het Rijk tot in lengte van jaren een onrendabele top moet blijven subsidiëren en er nooit een goed exploitatiebeeld ontstaat. Ik concludeer dan ook dat het helaas om een slecht compromis gaat. Als dit weer een paradepaardje van paars moet zijn, vind ik het maar een triest voorbeeld van slechte besluitvorming. Het is een besluit waarmee niemand blij zal zijn en dat de vraag oproept waar men mee bezig is. Eigenlijk zou je moeten zeggen – maar dat is tegenover Limburg niet verantwoord – kabinet, doe dit huiswerk maar over.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Op 13 oktober 1995 zei de heer Crone hier dat zijn fractie tegen nachtvluchten was. Mevrouw Van 't Riet diende zelfs een soort antinachtvlucht motie in. De heer Crone staat vandaag een staaltje "vogelen" weg te geven, waar ik niet mee uit de voeten kan.

Poppe

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wat bedoelt u als u het heeft over een "antinachtvluchtmotie"?

De heer **Poppe** (SP): Dat was de motie om ervoor te zorgen dat de aanwijzing werd gestopt. Dat had te maken met de nachtvluchten. Duidelijk?

Voorzitter! De heer Crone doet zijn best om allerlei tussenoplossinkjes te vinden om toch tot een beetje nachtvluchten te kunnen komen. Als hij zo nog even doorredeneert, komt hij misschien ook tot mogelijkheden om een beetje zwanger te zijn. Hoe dan ook, ik kan het niet volgen.

Voor de Luchtvaartwet is het duidelijk: de nacht duurt van 23.00 tot 6.00 uur, een zomernachtje dus. Echter, het kabinet heeft nu de "nachtranden" ontdekt. Wij hebben de minister gevraagd eens een wetenschappelijke onderbouwing daarvan te geven. Uit haar antwoord op vraag 77 blijkt dat zij hierbij leunt op het rapport van de werkgroep nachtnormering, verschenen in mei 1993. In dit rapport heeft men het echter nergens over "nachtranden". Gesteld wordt wél dat de kleinste kans op verstoring bestaat tijdens de diepe slaap, aan het begin van de nacht. Je moet dan wel eerst in die diepe slaap gekomen zijn. Net op het moment dat dat moet gaan gebeuren, landen de laatste vliegtuigen. Aan het einde van de nacht is, volgens het genoemde rapport, de kans op verstoring het grootst, terwijl juist om 5.30 uur de eerste vluchten alweer beginnen. Het is als met een kopje thee, voorzitter. Ook dat heeft randen en als je daaroverheen gaat, wordt het een zootje in de omgeving.

Het kabinet heeft bij het formuleren van het voorstel om 950 vluchten over het randje van de nacht te laten plaatsvinden, naar eigen zeggen de belangen van de werkgelegenheid laten meewegen. De nieuwe oost-westbaan, inclusief nachtvluchten, zou voor 3300 extra arbeidsplaatsen zorgen. Wij moeten echter vaststellen dat het kabinet cijfers van zijn eigen adviseurs verdoezelt, voorzover ze niet in het eigen straatje passen. Ik doel nu op het rapport van Booz Allen & Hamilton van november 1995 en op het rapport over de samenwerking tussen Maastricht Aachen Airport (gewoon Beek) en Amsterdam Airport (gewoon Schiphol). Uit het eerste rapport blijkt dat de directe

werkgelegenheid van het luchtvaartbedrijf in 2005 niet meer dan circa 300 plaatsen bedraagt. De rest moet dus komen van de indirecte werkgelegenheid, bijvoorbeeld horeca en onderhoudsdiensten, en van een beter vestigingsklimaat. Echter, op bladzijde 8 van dit rapport wordt gesteld: "De concrete invloed van Beek op het vestigingsklimaat is echter moeilijk te bepalen en waarschijnlijk gering in vergelijking met de directe werkgelegenheidseffecten." In hetzelfde rapport staat op bladzijde 10: "Een klein aantal geïnterviewde bedrijven hecht grote waarde aan de luchthaven voor hun eigen bedrijf. Voor de meeste reeds aanwezige bedrijven is de vrachtfunctie van de luchthaven echter onbelangrijk." en: "Personenvervoer is de functie die voor de bestaande bedrijven eventueel van belang is".

Voorzitter! Wat stellen die lijnvluchten straks voor? Volgens het samenwerkingsscenario Schiphol-Beek (bladzijde 14) zouden 11.240 lijnvluchten in 2005 250.000 passagiers opleveren. Dat zijn gemiddeld nog geen 25 passagiers per vliegtuig en circa 20 starts per dag. Vergelijk dat maar eens met de honderden beschikbare starts per dag op de mainports Brussel, Keulen, Düsseldorf en Bierset, op ruim een uur of minder rijden van Beek.

Voorzitter! Als het parlement de beloftes over de milieuverantwoorde exploitatie slikt, wordt het tot 2004 stil, behalve voor de omwonenden van de noord-zuidbaan. Die kunnen alvast wennen aan de herrie van nachtvluchten. Na oplevering van de oost-westbaan in 2004 zal blijken dat, ondanks de directe en de indirecte subsidies, Beek nog altijd een bodemloze put is. Er zijn dus nog meer nachtvluchten nodig voor een rendabele exploitatie. Maar inmiddels is de heer Kok Europees commissaris voor financiën of zoiets en mevrouw Jorritsma waarschijnlijk commissaris van de koningin in Friesland. En het volgende kabinet kan aanpassen en verdergaan over de randen van de nacht.

De vraag is of de SP zich zorgen maakt over de werkgelegenheid in Zuid-Limburg. Het antwoord is: ja, juist omdat de externe economische impact gering is en de grote bedrijven die nog iets zien in de luchthaven, het vooral over personenvervoer hebben, dus niet over de chartervluchten waar het

kabinet vooral op mikt, maar over de lijnvluchten, die ook na uitbreiding niet van de grond komen. Er is nog niet één hard contract voor nieuwe lijnvluchten na het realiseren van de oost-westbaan en het invoeren van het nachtregime! Zelfs de charterbedrijven blijven weg, als zij alleen over het randje van de paarse nacht heen mogen vliegen.

De belofte van 3300 banen lijkt te veel op de loze beloften die de voorgaande kabinetten Zuid-Limburg al hebben gedaan. Ik citeer nogmaals bladzijde 15 van het rapport van Booz: een ruwe schatting voor Beek in het oost-west-plusscenario (tot 2000 nachtvluchten per jaar) is een toename van 3000 arbeidsplaatsen. Daarom vraag ik de minister: hoe kunnen er met 950 nachtvluchten, dus 550 tot 1050 minder dan in het oost-west-plusscenario, die bovendien aan de nachtrand gebonden zijn, 300 arbeidsplaatsen méér gecreëerd worden? Dat is toveren! Een dergelijk schromelijk overtrokken werkgelegenheidsprognose kan alleen bedacht zijn om uit de interne problemen van het kabinet te komen. En dat mogen wij de Limburgers, zeker in het zuiden van Limburg, niet aandoen.

Wat dan te doen? Welnu, er is groot gebrek aan ruimte voor bedrijfsterreinen, omdat Zuid-Limburg vol is met stedelijke bebouwing en met natuurlijke gebieden, waar zelfs de Beeklobby niet aan durft te komen. De oost-westbaan kost ongeveer 240 ha. Daar kunnen bedrijven komen die meer of minstens evenveel arbeidsplaatsen genereren dan het Beekse nachtmerriescenario. Als het belastinggeld dat nu in Beek gepompt wordt, besteed wordt in de zorgsector, het openbaar vervoer of de verbetering van de bereikbaarheid van Zuid-Limburg voor de binnenvaart, creëren wij méér en schonere banen. Niet te vergeten: dan kan ook de werkgelegenheid in de toeristenbranche behouden worden. Men vreest namelijk dat, als het gedonder van Beek in de nacht begint, dit de toeristen wegjaagt, wat werkgelegenheid kost.

Het kabinet vraagt de Kamer om het groene licht te geven voor een project waarvan de rentabiliteit bedroevend is. Het kabinet vraagt de bevolking rond de luchthaven om 950 nachtvluchten te accepteren. De belastingbetaler betaalt 90% van de aanleg van een nieuwe startbaan. De

Poppe

belastingbetaler schiet 100 mln. isolatiekosten voor en draagt het risico, als straks het aantal vluchten tegenvalt. De regio mag 65 mln. ophoesten om de toekomstige verliezen af te kopen. Alleen al een armlastige gemeente als Heerlen draait dan op voor 2 mln. En ten slotte wordt Beek een uitwijkmogelijkheid voor het geval de groeistuijes van het grote Schiphol aanhouden of als het mist. Het wordt ook een uitwijkmogelijkheid voor risky carriers die op Schiphol te veel in het oog lopen.

De PvdA en D66 zullen gelukkig niet meewerken aan een tweede Schipholletje in Zuid-Limburg. Ik bedoel: dat zou na hun eerdere uitspraken toch niet meer kunnen.

De SP-fractie stelt voor, het geld dat nu voor vliegveld Beek is gereserveerd, aan te wenden voor werkgelegenheidsprojecten die ik net heb omschreven. Zuid-Limburg mag niet opnieuw bedonderd worden – in dit geval zelfs letterlijk – met mooie beloften over werkgelegenheid, waar straks alleen maar ellende van komt.

□

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Mevrouw Verbugt zei het al: de enig echt positieve reactie op het kabinetsbesluit kwam van de directeur van de luchthaven Bierset bij Luik. Dat is toch wel buitengewoon veelzeggend.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb bijzonder veel mensen in Limburg en daarbuiten horen zeggen: het meest positieve is dát er een besluit is genomen. Misschien kunt u zich dat eens realiseren.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat is een conclusie en geen appreciatie van de inhoud van het besluit. En daar had ik het over. Zeker gehoord de reacties in deze zaal, is het moeilijk te ontkennen dat die niet echt buitengewoon positief waren. Als het om de inhoud gaat, is de directeur van Bierset zeer tevreden. Hij verwacht namelijk dat dit besluit ertoe leidt dat heel wat lading van Maastricht Aachen Airport uiteindelijk bij zijn luchthaven terecht komt. Dat is misschien aardig in het kader van de Beneluxsamenwerking, maar dat was niet de eerste doelstelling van dit kabinetsbesluit over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Daarom vindt de fractie van

het CDA dit kabinetsbesluit een klap voor Limburg die niet de verwachte werkgelegenheid krijgt maar wel opgescheept wordt met een onrendabele baan. Het gaat immers om een regionale luchthaven? Waarom wordt dan het glasheldere standpunt van de regio genegeerd?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Mag ik mevrouw Van Rooy vragen of zij de 5500 arbeidsplaatsen – dat zijn de bestaande plus de 3300 nieuwe arbeidsplaatsen – zonder meer kan afdoen als een klap in het gezicht van Limburg? Vindt zij die niet waardevol genoeg om ervoor te vechten?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik ben verbaasd over deze vraag van mevrouw Verbugt. Zij heeft het over bestaande arbeidsplaatsen maar het ging toch om groei van de werkgelegenheid? Haar fractie heeft zich daar toch altijd bij uitstek sterk voor gemaakt? Die 5500 arbeidsplaatsen waren de uitkomst van het scenario voor de samenwerking tussen Schiphol en Beek, maar dan zouden er 1500 arbeidsplaatsen moeten zijn. Dat is nogal een verschil met de buitengewoon dubieuze basis waarop dit kabinet de 3300 arbeidsplaatsen baseert.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik blijf vaststellen dat het kabinet met dit besluit 2300 arbeidsplaatsen veiligstelt. Die arbeidsplaatsen hebben tot nu toe steeds in de lucht gehangen. Nu ligt dat als uitgangspunt helder op tafel en er komen er 3300 bij. Ik vind dat er dan wel wat voor Limburg ligt. Misschien had ik ook nog wel meer gewild, maar ik gooi dit zeker niet weg en ik heb van een vorig kabinet geen beter voorstel gezien.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik begrijp wel dat mevrouw Verbugt nogal snel met het kabinetsvoorstel meegaat en dat zij blijkaar wil vergeten wat eerder door de fractie van de VVD is gezegd over de noodzaak om door middel van nachtvluchten vracht aan te trekken om daarmee een echte impuls voor de werkgelegenheid te realiseren. Voor haar is dit kennelijk toereikend, maar voor mijn fractie is het dat eenvoudigweg niet. Wij zijn voorstander van een scenario dat iets meer ruimte creëert voor nachtvluchten waardoor vracht

mogelijk is en waardoor er enkele honderden arbeidsplaatsen meer bij kunnen komen, zodat wij meer gaan in de richting van 5000 arbeidsplaatsen dan de magere 3000 die dit, naar men hoopt, kan opleveren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De fractie van het CDA wil dus een scenario waarbij gedurende de hele nacht, ook in het holst van de nacht, gevlogen wordt en waarbij alles mag dat op andere luchthavens misschien niet kan?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Nu maakt u er een karikatuur van. Wij willen niets anders dan wat u ook altijd bepleit heeft en wat uw fractievoorzitter bij de algemene beschouwingen heeft gezegd, namelijk luisteren naar wat het provinciebestuur wil. Dit is toch een luchthaven voor de Limburgers? Welnu, het provinciebestuur heeft heel duidelijk te kennen gegeven dat het samenwerkingsakkoord dat tussen Schiphol en Beek tot stand is gekomen, met een forse reductie van het aantal nachtvluchten ten opzichte van 1994, voor hem acceptabel was, maar ook de ondergrens. Die lijn willen wij en wij willen absoluut niet altijd maar vliegen in het holst van de nacht. Het gaat om vier starts en landingen per nacht.

De heer **Crone** (PvdA): Ten eerste. Betekent dit dat u afstapt van het besluit over 5000 nachtvluchten waar u in 1994 ook zo ferm voor was? Ik ben blij dat wij wat dat betreft de procedure, tegen uw wil, toch hebben gevolgd. Ten tweede. U doet nu alsof u de stem des volks vertegenwoordigt: Limburg wil het zo graag. Nog los van het feit dat ik het altijd een onzinnige discussie vind, want wij worden gekozen om ons door eigen opvattingen te laten inspireren...

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U vindt het onzinnig wat Limburg vindt?

De heer **Crone** (PvdA): Nee, maar wel dat u zich er zo op verlaat. Ik leg daar graag de enquête naast die is gehouden en die op 12 november in De Limburger is gepubliceerd. Daarin staat dat de optie van een volledige nachtelijke openstelling van het vliegveld, door een meerderheid van 51,5% wordt verworpen, ook al zou Beek zonder nachtvluchten niet winstgevend zijn. De uitslag van deze

Van Rooy

enquête wijst uit dat de bevolking negatiever over nachtvluchten oordeelt dan in het begin van dit jaar. Vóór nachtvluchten is slechts 35%. Als u het heeft over de stem des volks, dan zie ik dat hierin niet terug.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik ben een democraat en dat betekent dat het ruime meerderheidsstandpunt van provinciale staten in Limburg en het unanieme standpunt van gedeputeerde staten buitengewoon zwaar moet wegen. Ik kan mij voorstellen dat men in Limburg intussen een punthoofd krijgt van al die enquêtes. Ik kan u ook verwijzen naar de enquête uit het afgelopen voorjaar, die u zeer goed kent, waaruit naar voren kwam dat een ruime meerderheid nachtvluchten accepteert als dit voor de werkgelegenheid noodzakelijk is.

De heer **Crone** (PvdA): Maar het college van gedeputeerde staten zegt dat het graag op basis van het kabinetsbesluit verder wil gaan. U kunt zich of baseren op de stem des volks, en dan klopt uw betoog niet, of op het standpunt van de gedeputeerden, maar dan citeert u ook verkeerd. U moet gewoon zeggen dat u zelf voor meer nachtvluchten en minder nachtrust kiest.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik heb geen enkele moeite om te zeggen wat de CDA-fractie wil, maar ik was nog maar net begonnen met mijn betoog. Ik zal dat dan ook graag vervolgen. Ik geloof wel dat ik er niet ver naast zit als ik zeg dat gedeputeerde staten de voorkeur geven aan een scenario met 1500 nachtvluchten boven het scenario van het kabinet.

Ik was gebleven bij de vraag waarom het heldere standpunt van de regio genegeerd wordt door het kabinet. Paars Den Haag weet blijkbaar toch beter wat goed voor Limburg is dan de Limburgers zelf. Is dat nou de paarse vorm van "politiek dicht bij de mensen", of is het paarse Randstadarrogantie omdat het prestige van minister De Boer blijkbaar zwaarder weegt dan de belangen van Limburg en omdat de werkgelegenheid van het kabinet blijkbaar zwaarder weegt dan werk van de Limburgers?

Waar ging het allemaal om? Er waren twee hoofddoelstellingen: vermindering van de geluidsoverlast

en groei van de werkgelegenheid. Daarnaast was er in het kader van de nota Relus het belangrijke doel om eindelijk een rendabele exploitatie te bereiken. In tegenstelling tot Schiphol, waar het wel lukte om de milieu- en economische doelstelling met elkaar te verenigen, is er bij Beek geen sprake meer van een evenwicht. De werkgelegenheid heeft te fors moeten inleveren ten gunste van het milieu. Het kabinet erkent dat zelf ook in antwoord op vraag 29 van de VVD-fractie. Het stelt daarin duidelijk dat het milieuaspect in de besluitvorming een dominante rol heeft gespeeld. Dat impliceert dus dat het werkgelegenheidsaspect een ondergeschikte rol heeft gespeeld.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik moet dat corrigeren. De vraag van de VVD-fractie betrof immers een heel andere doelstelling. Wij vroegen waarom het kabinet koos voor het scenario van een charterluchthaven. Daarop was het antwoord van het kabinet gericht. Overigens was daar ook een fors werkgelegenheidsplaatje bij, zoals ik dat nog altijd zie.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De kern van de besluitvorming is natuurlijk voor welk scenario je kiest. Het kabinet geeft duidelijk te kennen dat het milieuaspect dominant was. Dat mag natuurlijk, maar je kunt geen twee dominante aspecten hebben. Dominant betekent dat een ander aspect ondergeschikt was. Dat geldt dus voor de werkgelegenheid. Dat blijkt ook uit het uiteindelijke besluit en uit de aanzienlijk lagere groei van de werkgelegenheid dan bij andere scenario's het geval zou zijn. Het kabinet is daarvan voorstander, maar dit zijn wel de feiten. Die feiten kunt u niet ontkennen.

In een dichtbevolkt gebied als Zuid-Limburg is de beperking van de geluidsoverlast een belangrijke aangelegenheid. Vandaar dat de Kamer twee jaar geleden het groene licht gaf voor de aanleg van de oost-westbaan, die het aantal ernstig gehinderde woningen fors reduceert in vergelijking met de huidige noord-zuidbaan. In de aanleg van die nieuwe baan ligt de belangrijkste milieuwinst. Hierdoor vermindert het aantal ernstig gehinderde woningen van thans 4500 naar zo'n 1150. Daarbovenop is ten opzichte van de oorspronkelijke plannen in 1994 het aantal nachtvluchten de afgelopen twee jaar met ongeveer 70%

teruggebracht. Dat is extra winst voor de omwonenden. Wij vinden dat een prima ontwikkeling in het kader van de samenwerking tussen Schiphol en Maastricht Aachen Airport. Wij complimenteren het kabinet ook voor het mede bevorderen van deze samenwerking. Daarmee is echter wel de absolute ondergrens bereikt, zoals wij uit de stapels stukken en onderzoeken hebben kunnen lezen. Er zijn absoluut 1500 nachtvluchten per jaar nodig om die forse werkgelegenheidsimpuls van zo'n 5400 banen te realiseren en om het vliegveld perspectief te geven op een rendabele exploitatie op afzienbare termijn.

Voor minister De Boer was dat perspectief echter nog niet voldoende. Haar politieke prestige stond immers op het spel. Het kabinet bleef verdeeld. En dus ondernam het opnieuw een poging om het onverzoenlijke te verzoenen. Dat wil zeggen: slechts zeer beperkt nachtvluchten en toch een substantiële groei van de werkgelegenheid. De nacht wordt voor Limburg verkort tot vier uur. Het nieuwe begrip "de randen van de nacht" doet zijn intrede. Het klinkt eerder als de titel van een sombere roman dan als een perspectievolle oplossing voor Limburg.

Vervolgens wordt een nieuw onderzoeksbureau ingehuurd dat in recordtijd nieuwe gegevens produceert waaruit zou moeten blijken dat deze spagaat mogelijk is. Wat is echter de waarde van al die haastklussen? Het rapport over de werkgelegenheid – blijkbaar een belangrijke basis voor het kabinetsbesluit – kwam gereed op 8 november, terwijl het kabinet op 1 november zijn besluit nam. Dat zegt wel iets over de degelijke werkwijze van het kabinet. Er worden in het rapport vijf scenario's beschreven. Je mag dan verwachten dat het scenario waar het kabinet voor gekozen heeft, erbij zit. Wie schetst echter onze verbazing en verrassing dat dit scenario er niet bij zit. Het scenario dat ruim 3300 arbeidsplaatsen oplevert, spoort niet met het kabinetsbesluit dat de nacht of althans de rand van de nacht tot 5.30 uur laat duren en niet tot 5.00 uur, waar het SH&E-onderzoek van uitgaat. Dat lijkt op het eerste oog peanuts, maar het is een wezenlijk verschil. Iberia Cargo dat geïnteresseerd was voor expresvracht bij

Van Rooy

Beek, heeft inmiddels laten weten geen echt serieuze belangstelling meer te hebben, omdat het voor deze ladingen nodig is om om 5.00 uur te landen om om 6.00 uur weer te kunnen vertrekken. Exit nieuwe werkgelegenheid.

Het rapport staat in feite vol mitsen en maren. Zo wordt de combimarkt – de combinatie van vracht- en passagierscarriers, waarover datzelfde bureau in negen dagen een ander rapport geproduceerd heeft – als veelbelovend aangeprezen. Voor die passagiersvrachtluchten is, zo lezen wij in de rapporten, het passagiersaanbod bepalend. Is het echter werkelijk de verwachting dat het Midden-Oosten dat hier als zo'n belangrijke markt geschetst wordt, een interessante bestemming wordt voor passagiers vanaf of naar Maastricht, zoals het rapport suggereert? Ik heb dit ook aan mevrouw Verburg gevraagd. Zijn al die eerdere onderzoeken nu waardeloos, omdat zij niet zo'n hoge verwachting hadden van deze combinatievluchten? Is Newark dat als zo'n succesvolle combiluchthaven opgevoerd wordt en als voorbeeld gesteld wordt, nu werkelijk vergelijkbaar met Beek? Newark is een betrekkelijk grote luchthaven onder de rook van New York met het grote Amerikaanse achterland. De situaties zijn dus totaal niet vergelijkbaar. Bovendien, zo gaat het rapport verder, zijn er goede mogelijkheden, mits er in de kern van de nacht landingen kunnen plaatsvinden. Quod non!

De CDA-fractie is er door deze rapporten dan ook allerminst van overtuigd dat de veronderstelde groei van de werkgelegenheid ook werkelijk zal worden gerealiseerd. Het is een dode mus, zoals de gouverneur van Limburg terecht heeft opgemerkt. Het is ook niet verwonderlijk dat die werkgelegenheid er waarschijnlijk niet zal komen, want het aantal toegestane nachtvluchten is niet op economische gronden maar op politieke gronden bepaald. Daarmee valt naar alle waarschijnlijkheid nog net een Kamermeerderheid te behalen. Al die rapporten zijn niet nodig om te weten dat het vooral de vrachtluchten zijn die veel werkgelegenheid opleveren. Door die ontwikkeling zet het kabinet nu echter in feite een heel dikke rode streep.

De heer **Crone** (PvdA): U doet nu net

alsof er alleen bij New York veel gecharterd wordt, maar alleen al in Düsseldorf gaat het om 91.000 vliegbewegingen. Er zijn 20.000 aanvragen afgewezen, omdat daar geen ruimte meer voor was op die luchthaven. Misschien waren dat wel die 20.000 die wij in Beek willen hebben. Overigens wordt vanuit Nordrhein-Westfalen op ruim 70 bestemmingen gevlogen met een jaaromzet van 4 mld. Ik denk dat wij onder de rook van Düsseldorf bij wijze van spreken al heel tevreden zouden zijn met 10% van die omzet.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Hoe verklaart u het dat in eerdere rapporten, waarin toch serieus is gekeken naar de specifieke kenmerken van de luchthaven Maastricht, inclusief de omgevingsfactoren, daaraan zo weinig aandacht is geschonken? Zijn al die onderzoeksbureaus dan niet goed in staat geweest de situatie te beoordelen?

De heer **Crone** (PvdA): Alle rapporten zijn langzamerhand steeds meer opgeschoven. Eerst was expresvervoer, welk concept al lang geleden is afgeschoten, via het grootschalige intercontinentaal verkeer, dat nu is afgehaakt, naar een luchthaven voor in hoofdzaak vakantiecharters, met daarbij vrachtvervoer via combicarriers. Dat concept is in de eerste rapporten niet uitgezocht. Sinds Alice in Wonderland weten we al: als je niet weet waar je heen wilt, kom je zeker ergens anders uit.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Er is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om met een beperkt aantal nachtvluchten tot een relatief hoog rendement van de luchthaven te komen. Dan blijft het buitengewoon verbazingwekkend dat deze combinatievluchten daarin blijkbaar zo'n lage prioriteit hadden.

De heer **Crone** (PvdA): Omdat gezocht is naar een ander type luchthaven, met intercontinentale vluchten. Als je daarnaar zoekt, moet je een volledige nachtopstelling hebben. Dat is niet anders. Maar als je die variant laat vallen, zie je opeens andere gaten in de markt. Zo gaat het vaker bij ondernemers.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar hoe vindt u...

De **voorzitter**: Het is niet de bedoeling dat u vragen stelt aan de heer Crone, maar omgekeerd.

De heer **Crone** (PvdA): Bent u het dus niet eens met het bedrijfsplan van Schiphol en Beek samen, waarin nadrukkelijk de varianten met voornamelijk charters en wat vracht eromheen zitten?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat was niet gericht op de combivluchten, die ik in het SH&E-rapport heb gelezen. Die indruk heb ik overgehouden aan de door mij daarover geraadpleegde deskundigen. Maar ik hoor graag van de minister wat zij daarvan vindt. Ik doel met name op het punt uit het SH&E-rapport, dat voor een succesvolle operatie van die combivluchten het vliegen in de kern van de nacht noodzakelijk is. Rechtsom of linksom is dat met dit besluit niet mogelijk. Daarmee vervalt een heel belangrijke voorwaarde van dat rapport.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe verhoudt het pleidooi voor vliegen in het holst van de nacht zich tot het argument van de leefbaarheid voor omwonenden?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Natuurlijk erkennen wij dat nachtvluchten onplezierig zijn, omdat ze afbreuk doen aan de leefbaarheid van de omwonenden. Niemand is voorstander van nachtvluchten. Het is een noodzakelijk kwaad in de afweging tussen de groei van de werkgelegenheid en het aanvaarden van een zekere mate van overlast tijdens de nacht. Wij hebben daarom, zoals gezegd, het kabinet een compliment gemaakt, omdat dat de afgelopen twee jaar heeft getracht een formule te vinden om met minder nachtvluchten toch substantiële groei van de werkgelegenheid te vinden. Wij zien niet in hoe je zonder beperkte nachtvluchten in de kern van de nacht toch een substantiële groei van de werkgelegenheid kunt realiseren. Voor ons staat substantiële groei van de werkgelegenheid toch voorop, gelet op de situatie in Zuid-Limburg, en op het standpunt dat provinciale staten van Limburg innemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als ik een parallel trek met het debat over de HSL, waarin uw collega Leers zich het vuur uit de sloffen liep

Van Rooy

om voor onder andere Prinsenbeek oplossingen te verzinnen vanwege het aspect van de leefbaarheid, en ik zie wat er in Limburg gebeurt, waar u eigenlijk een pleidooi houdt voor een economische ontwikkeling waaraan ook werkgelegenheid gerelateerd is, die de leefbaarheid verder onder druk zet, vraag ik mij af waarom de potentiële CDA-kiezers in Brabant voor u meer waard zijn dan die in Limburg.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U vergelijkt twee heel verschillende zaken met elkaar. Het gaat bij de HSL niet om nachtvluchten, en hier gaat het om de afweging tussen een substantiële groei van de werkgelegenheid versus het zeer beperkt accepteren van nachtvluchten. De CDA-fractie is daarin, zoals u zult moeten erkennen, buitengewoon consistent; zij accepteert dat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar als u zegt "zeer beperkt", is datgene wat het kabinet ons aan beperktheid voorlegt een klap in het gezicht van Limburg. Die beperktheid wilt u fors uitbreiden. Als ik daar dan het element van de leefbaarheid tegenover zet, zegt u ineens dat het toch beperkt moet. Niemand zegt hier dat Limburg geen economische impuls nodig heeft, maar dat kan toch ook op een andere manier? Je hoeft je toch niet per se te focussen op een uitbreiding van de luchthaven? Daar zijn ook plannen voor!

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Wij vinden het standpunt van het kabinet te beperkt, want daardoor worden de belangrijke mogelijkheden voor vrachtluchten in feite substantieel weggenomen. Daarin zit echter de grote groei van de werkgelegenheid. Daarom zijn wij en blijven wij voorstander van het scenario dat tussen Schiphol en Beek is uitgewerkt, met een minimum van 1500 nachtvluchten. Dat is een substantiële beperking, vergeleken met de situatie van twee jaar geleden. Dat is een substantiële milieuwinst.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Mevrouw Van Rooy zegt constant dat wij moeten doen wat het provinciaal bestuur van Limburg wil. Dat bestuur steunt die nachtvluchten, ook in het holst van de nacht. Het CDA steunt die dus ook. De fractie van de VVD luistert ook graag naar wat het

provinciaal bestuur van Limburg wil. Wij luisteren ook graag naar wat het provinciaal bestuur van Noord-Holland wil. Wij luisteren altijd naar wat medeoverheden van mening zijn en naar wat zij willen dragen, want zij moeten een en andere verder uitvoeren. Twee weken geleden verkondigde de woordvoerder van het CDA bij het debat over de HSL echter dat zijn fractie geen boodschap had aan de mening van het provinciaal bestuur van Noord-Holland en dat zijn fractie de mening van het provinciaal bestuur van Zuid-Holland niet zou meewegen. In hoeverre gebruikt mevrouw Van Rooy een gelegenheidsargument om zich daarachter te verschuilen?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Mevrouw Verbugt weet ook wel dat in Zuid-Holland sprake is van andere standpunten. De gemeente Den Haag is bijvoorbeeld geen voorstander van de HSL door het Groene Hart. Dat is het grote verschil met Limburg. De mening van gedeputeerde staten, die van provinciale staten en die van alle bestuurders van de gemeenten in Zuid-Limburg was voor de fractievoorzitter van de VVD aanleiding om in het kader van de algemene beschouwingen op te merken dat de VVD, kijkend naar die situatie, van mening was dat het kabinet moest luisteren naar de bestuurders in Limburg. Wij vonden dat een verstandige stellingname. Wij sluiten ons daarbij aan. Ik vind het vreemd dat mevrouw Verbugt ons bekritiseert over het feit dat wij dezelfde visie hebben als de VVD-fractievoorzitter.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil duidelijkheid hebben over hoe ik het argument van de CDA-fractie moet wegen. De VVD-fractie is altijd consequent. Zij is dat in dit debat, maar zij is dat ook in een ander debat. Het standpunt van de CDA-fractie begrijp ik echter niet helemaal. In het ene debat weegt het standpunt van een provinciaal bestuur zwaar, maar in het andere debat heeft de CDA-fractie daar even geen boodschap aan. In hoeverre weegt het CDA die kwestie consequent mee? Mevrouw Van Rooy zegt dat er in Limburg ook tegenstanders van nachtvluchten zijn, maar hoe moet ik dat opvatten? Het provinciaal bestuur is vóór, maar het provinciaal bestuur van Noord- en Zuid-Holland was vóór het desbetreffende tracé

voor de HSL. Het CDA is eigenlijk dus niet consequent.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wij zijn zeer consequent, maar de VVD-fractie is niet consequent. Mevrouw Verbugt neemt in feite afstand van het standpunt van haar eigen fractievoorzitter, ingenomen bij de algemene beschouwingen. De heer Bolkestein zei in september dat de VVD-fractie van oordeel was dat, omdat het om een regionale luchthaven gaat, het kabinet moet luisteren naar de bestuurders in Limburg. Blijkbaar is mevrouw Verbugt dat vergeten, maar wij niet! Wij delen dat standpunt, maar dat deden wij al veel eerder. Bij de HSL gaat het om heel iets anders, want die loopt door meer provincies. Daar zitten veel meer aspecten aan dan alleen maar dat van de luchthaven.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Alle provincies die iets met de HSL te maken hebben, zitten op één lijn, maar ik zal de fractiegenoot van mevrouw Van Rooy nog eens herinneren aan de consequentie daarvan. Ik zal in tweede termijn nog eens aangeven hoe consequent de fractie van de VVD omgaat met het standpunt van medebesturen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik ben benieuwd hoe mevrouw Verbugt aansluit bij de opmerkingen van haar eigen fractievoorzitter. De fractievoorzitter van de VVD is altijd helder in zijn standpunten. Dat kan ik helaas niet zeggen van mevrouw Verbugt in dit debat.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben hogelijk verbaasd dat mevrouw Van Rooy zegt op te komen voor de bevolking van Limburg. Eén ding staat vast, en wel dat de leefbaarheid wordt aangetast. De kosten zijn hoog en de werkgelegenheidswinst is zeer dubieus. Mevrouw Van Rooy heeft aangegeven hoeveel concurrentie er in de omgeving is. Waarom houdt zij de mensen deze worst voor? Op termijn zal blijken dat die worst heel vies smaakt. Waarom wordt dit geld niet gebruikt voor de werkelijke bevordering van de werkgelegenheid in Limburg?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het is helder dat de aanleg van de oost-westbaan met een beperkt regime voor nachtvluchten een zeer grote bijdrage zal leveren aan het

Van Rooy

aantrekken van vrachtverkeer. Hiermee zijn veel afhandelingsactiviteiten gemoeid en dat creëert werkgelegenheid. Op Schiphol zien wij ook dat, wanneer het bedrijfsleven vertrouwen heeft in de ontwikkeling van een luchthaven, dit veel werkgelegenheid oplevert. De afgeleide werkgelegenheid van Schiphol groeit nu sneller dan indertijd verwacht. Ik herinner mij dat de heer Poppe daar een jaar geleden nog kritische vragen over gesteld heeft. De feiten tonen aan dat de infrastructuur van een luchthaven werkgelegenheid aantrekt, mits er voldoende mogelijkheden zijn.

De heer **Poppe** (SP): Uit onderzoek blijkt dat de werkgelegenheidsgroei die het kabinet ons voorspiegelt zeer dubieus is. Beek is geen "Schipholletje". Een regionaal vliegveld mag niet met een intercontinentaal vliegveld vergeleken worden. Beek heeft veel meer concurrentie in de naaste omgeving. De groei van de werkgelegenheid is zeer dubieus en toch houdt mevrouw Van Rooy, tegen de wens van de meerderheid van de bevolking in, dapper vol dat zij voor hen opkomt. Dat vind ik onbegrijpelijk.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik ben het met de heer Poppe eens dat het zeer twijfelachtig is of het kabinetsbesluit de voorgespiegelde werkgelegenheid zal opleveren. Dat is ook de kern van mijn betoog. Wij menen dat daartoe een klein stapje verder gezet moet worden op de weg van de nachtvluchten. Het is duidelijk dat de heer Poppe het daar niet mee eens is, maar ik vertolk ons standpunt.

Het moet voor het kabinet een vervelende ervaring geweest zijn toen Martinair, Transavia en Holland Air al zo snel lieten weten dat dit besluit het voor hen niet interessant maakt meer gebruik te maken van Maastricht Aachen Airport. Bedrijven, carriers komen naar een luchthaven als zij vertrouwen in de ontwikkeling ervan hebben. Het vertrouwen is door dit kabinetsbesluit eerder geschaad dan versterkt.

Het besluit pakt ruwweg 35 mln. duurder uit dan een samenwerkingsvariant Schiphol-Beek. Dat is een buitengewoon fors bedrag. Net als bij de Betuwelijn en bij de HSL wordt de vrede in het kabinet afgekocht met geld van de belastingbetaler. Betekent dit kabinetsbesluit –

waardoor Limburg wordt opgescheept met een niet rendabele vliegveld – dat de doelstelling van de nota Relus verlaten wordt, namelijk dat regionale vliegvelden zich op den duur zelf moeten kunnen bedruipen? Het perspectief van een rendabele luchthaven is nu vele jaren verder achter de horizon verdwenen. Het is al erg dat straks in Limburg een nieuwe baan wordt aangelegd, die maar beperkt gebruikt kan worden. Het kabinet maakt het nog bonter door Limburg weer een flink deel van de rekening van dit laffe besluit te presenteren. De CDA-fractie vindt dit volkomen onterecht en onacceptabel. Limburg hoeft toch zeker niet op te draaien voor de gevolgen van het halfslachtige kabinetsbesluit? Het heeft toch op geen enkele manier aan Limburg gelegen dat de rentabiliteit van het vliegveld nu weer fors verminderd? Wij vinden het bijzonder ongelukkig dat de belastingbetaler deze gaten mag afdekken, maar het mag niet voor rekening van Limburg komen.

Voorzitter! Er is een besluit, maar dat is ook het enige positieve. De inhoud is een compromis waar de halfslachtigheid van afstraalt. Het kabinet vlucht weg in gekunstelde constructies in de randen van de nacht. Geen wonder dat zowel voorals tegenstanders over het kabinet heen vallen. Het getuigt van een gebrek aan politieke moed, dat de hoofddoelstelling van het kabinetsbeleid: werk, werk, werk, blijkbaar niet voor Limburg mag gelden. Het getuigt van arrogantie dat het kabinet het unanieme standpunt van gedeputeerde staten van Limburg negeert en blijkbaar weer beter weet wat goed is voor Limburg dan de Limburgers zelf.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! D66 wil beginnen met zijn waardering uit te spreken over de zoektocht van het kabinet naar een compromis. Wat andere kabinetten niet is gelukt, is dit kabinet wel gelukt: een eenduidig standpunt waarover de Kamer zich kan uitspreken. Het is een lastige zaak om twee op het oog onverenigbare standpunten bij elkaar te brengen.

Beek is een regionale luchthaven. Mijn fractie heeft altijd op het standpunt gestaan dat er geen nachtvluchten mogen plaatsvinden op regionale luchthavens en dat in

de toekomst bestuurlijke en financiële banden met de rijksoverheid beëindigd moeten worden. In de nota Relus komt dat aan de orde.

In 1994 hebben wij gesproken over de aanwijzing voor de oost-westbaan, met dagvluchten. De aanwijzing voor de nachtvluchten zou later volgen. De discussie ging vooral over de rentabiliteit van de luchthaven; de rentabiliteit met de oost-westbaan in relatie tot nachtvluchten. Het kabinet heeft in die discussie toegezegd meer duidelijkheid te geven over de noodzaak van nachtvluchten en het eventuele aantal daarvan. D66 heeft toen tegen de aanwijzing gestemd vanwege de mogelijkheid van nachtvluchten.

Het duizelt ons inmiddels van de onderzoeken. Het begon met 12.000 nachtvluchten – het expressscenario – maar vervolgens daalde het aantal naar 5300. De luchthaven zelf kwam op 2800, daarna werden het er 1500. En het kabinet komt nu uiteindelijk uit op 950. Nog even doorzetten en we komen op nul.

Werkgelegenheid is voor Zuid-Limburg van groot belang. Ook in de D66-fractie zijn de twee belangen werkgelegenheid voor Zuid-Limburg en het milieu afgewogen. Hoe belangrijk werkgelegenheid ook is, het milieubelang dient ook een natuurlijke grens te vormen. Die grens is door D66 wat Beek betreft, getrokken. Dat betekent dat bevordering van de werkgelegenheid op een andere manier moet worden vormgegeven dan het kabinet nu doet. Overigens heeft het kabinet ons er niet van kunnen overtuigen dat met dit besluit 3350 arbeidsplaatsen kunnen worden gerealiseerd. D66 denkt dat er ook andere wegen zijn om de werkgelegenheid in Zuid-Limburg te stimuleren. Een impuls vanuit Den Haag hoeft niet afhankelijk te zijn van vliegveld Beek. Wij denken aan het aanleggen van nieuwe bedrijfsterrinen om werkgelegenheid te genereren.

Op nog geen 30 km afstand ligt de luchthaven Luik Bierset, waar geen beperkingen aan worden gesteld. Hoewel het kabinet zegt dat er wel rekening is gehouden met de ontwikkeling van andere luchthavens in de euregio, is er van samenwerking met Luik geen sprake.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U denkt aan het aanleggen van andere



Mevrouw Van Rooy (CDA)

bedrijfsterreinen. Voor het creëren van werkgelegenheid moet er echter iets meer gebeuren. Er moeten vestigingsfactoren worden gecreëerd die het aantrekkelijk maken voor bedrijven om zich te vestigen. Hoe wilt u dat doen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De provincie moet dat zelf aangeven, als haar blik van de luchthaven Beek verplaatst kan worden naar andere methodes van werkgelegenheid. Uit het voorstel van de Rentmeesters is op infrastructuurgebied veel terug te vinden in het MIT. Een aantal van de 240 ha die voor de oost-westbaan zijn uitgetrokken, kan worden gebruikt voor bedrijventerreinen. Er is 274 mln. uitgetrokken voor die baan. Gesteld dat de bijdrage aan exploitatietekorten van de luchthaven 100 mln. zou zijn, dan kan dat geld ingezet worden voor een impuls voor alternatieve werkgelegenheid. Ik heb natuurlijk geen kant-en-klare plannen. Ik neem aan dat de regio zelf het beste weet waarvoor dat geld ingezet kan worden. Er zijn ook plannen, bijvoorbeeld op het gebied van telecommunicatie en verbreding van wegen voor de transportsector. De wegenstructuur is belangrijker dan de luchthaven. Dat valt ook op te maken uit de enquêtes. Wij willen daarop inzetten. De ontwikkeling van Beek op basis van het compromis van het kabinet, is voor ons niet

acceptabel. Dat is allereerst de afkoopsom van 100 mln. die wij fors vinden. Als dit wordt afgezet tegen de 6 mln. per jaar van het tekort nu, waar wij 40% dus ongeveer 2,5 mln. van betalen, dan is het een enorm bedrag. Daarnaast ontwikkelt de luchthaven die nu regionaal is, zich naar een internationale vracht- en charterluchthaven, met het accent op de chartervluchten. Dat vinden wij een ongewenste ontwikkeling. Ten slotte zijn de nachtvluchten, waarop ik straks terugkom, voor ons niet acceptabel. Deze drie factoren maken dat wij zeggen dat dit niet zo kan doorgaan. De werkgelegenheid vinden wij heel belangrijk en die zouden wij op een andere manier willen inzetten. Volgens mij ben ik daar helder over.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar dan moet ook duidelijk zijn hoe die inzet vorm zal krijgen. Daarover is mevrouw Van 't Riet onduidelijk. In de afgelopen jaren zijn in Limburg veel plannen gemaakt, ook in het kader van de Europese subsidies, om werkgelegenheid te creëren. En er was altijd één plan dat met kop en schouders boven de andere uitstak als het ging om de effecten voor de werkgelegenheid en dat was de luchthaven. En daar wil mevrouw Van 't Riet nu een streep door halen, zonder een duidelijk alternatief aan

te reiken. Dat is toch niet reëel tegenover Limburg.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het is ook mijn probleem dat het kabinet absoluut niet heeft gekeken naar alternatieve werkgelegenheid die er volgens mij gewoon is. Dat wordt ook wel degelijk aangegeven door het bedrijfsleven, onder andere in Limburg.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Welk bedrijfsleven is dat dan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Onder andere de Rentmeesters hebben aangegeven dat er absoluut niet is gekeken naar alternatieve werkgelegenheid. Ik heb aangegeven waarom de luchthaven voor ons niet bespreekbaar is: wij vinden het milieuverlies te groot ten opzichte van de winst die het kan hebben. Dat is gewoon een afweging. Voor het tweede alternatief, dus andersoortige werkgelegenheid, verwacht ik plannen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Mevrouw Van 't Riet geeft enerzijds aan dat D66 de nachtvluchten en de exploitatietekorten niet wil, hetgeen inhoudt: een streep door de luchthaven. Zij moet dan aan de andere kant wel concreter aangeven hoe zij de werkgelegenheid wil creëren. Zij zegt wel wat zij niet wil, maar niet hoe de werkgelegenheid tot stand moet komen, en daarmee stuurt zij Limburg met niets het bos in.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Limburg kan er zelf mee komen en daar roep ik de provincie ook toe op. De Rentmeesters hebben het voorstel gedaan voor 8000 arbeidsplaatsen op de bedrijfslocatie, waarbij inderdaad kanttekeningen geplaatst kunnen worden. Dat is alvast één aanbod, en er zijn er meer. Ik ga nu niet achter de tekentafel zitten, want dat is mijn taak niet. Ik roep wel de regio op om alternatieve werkgelegenheidsplannen in te dienen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel op de eerste plaats met vreugde vast dat D66 zich ook zorgen maakt over de werkgelegenheid in Limburg.

De **voorzitter**: Ik heb u al gevraagd of u zich wilt beperken tot het stellen van vragen. Zou u dat alstublieft een keer willen doen?

Van 't Riet

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja. Ik wil ook graag horen hoe mevrouw Van 't Riet dat wil doen. Tijdens interruptiedebatjes met mevrouw Van Rooy heeft zij dat niet duidelijk gemaakt. Het enige wat zij aangeeft is dat de provincie het dan maar moet bepalen, maar die heeft een keuze gemaakt, die wil namelijk die luchthaven. Gaat mevrouw Van 't Riet dan toch nog voorbij aan het antwoord dat er al ligt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij geven de provincie aan dat wat zij wil, in onze ogen niet kan. De luchthaven krijgt zij niet, wat ons betreft. Volgens plannen van de Rentmeesters zijn de bedrijfslocaties erg belangrijk voor Limburg; deze kunnen heel veel werkgelegenheid genereren. Dat kan bekeken worden en daartoe roep ik de provincie op als het allemaal niet doorgaat.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dus wat de provincie wil, wil mevrouw Van 't Riet niet en het alternatief heeft zij ook niet voorhanden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): En de provincie wil niet wat ik wil, maar dat gaat ze wel willen als de luchthaven niet meer op deze manier geëxploiteerd kan worden.

Voorzitter! Ik was bij de euregio en de samenwerking met Luik gebleven. Beek krijgt EFRO-gelden volgens het Europese regionale beleid, te weten 39 mln. en Bierset krijgt van Europa eenzelfde bedrag. Dit is verspilling van Europees geld, omdat er geen taakverdeling is gemaakt tussen de beide luchthavens. De fractie van D66 in het Europees Parlement zal de Europese Commissie hierop aanspreken. Het argument uit de regio is dat afstemming nu niet kan plaatsvinden vanwege de ongelijkwaardige positie ten opzichte van elkaar. D66 betreurt deze gang van zaken omdat juist samenwerking in de toekomst van belang kan zijn.

De heer **Crone** (PvdA): Ik begrijp dat mevrouw Van 't Riet het niet prettig vindt als Europa twee keer geld geeft, namelijk aan Luik en aan Maastricht. Is het de bedoeling van mevrouw Van 't Riet dat Luik wel geld krijgt en Maastricht niet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik breng dat dadelijk in een breder kader.

Je kunt je afvragen in hoeverre vliegveld Beek complementair moet

zijn in een gebied waarin meerdere luchthavens liggen, als je al over de grens wilt kijken, en waarin twee HSL-stations op korte afstand komen te liggen. Voor de goede orde: de HSL is bedoeld als substitutie van luchtverkeer en niet als aanvulling daarvan. Natuurlijk is het raar dat twee luchthavens op 30 km afstand van elkaar met een onzichtbare grens ertussen een verschillend regime voor nachtvluchten hebben. Europa op zijn smalst. En dat bedoelde ik ook met de EFRO-gelden. Daarom vragen wij de minister of zij het Europees voorzitterschap van volgend jaar wil aangrijpen om dit nadrukkelijk op de agenda te zetten. Wil zij bekijken in hoeverre wij in Europees verband een bepaald regime voor nachtvluchten kunnen bepalen, zodat wij dit gedoe niet meer hebben?

Er zitten nogal wat onzekerheden aan het compromis van het kabinet. Ik noem er drie. 1. Het aantal nachtvluchten is onzeker. Het getal 950 is alleen maar een uitgangspunt voor onderhandelingen. 2. De hoogte van de kapitaalinjectie is onzeker. Het gaat alleen nog maar om ramingen. 3. Het break-evenpoint is ook onzeker. Wordt het 2011 of nog veel later?

Daar komt nog bij dat het kabinet nogal optimistisch is over de chartermaatschappijen, die zelf helemaal geen homecarrier op Beek willen zijn. Uit de antwoorden op de vragen blijkt dat het kabinet denkt dat zij nog wel tot inkeer zullen komen. Dat lijkt mij een onbegrensd vertrouwen in marktwerking. Een laatste onzekerheid betreft de ontwikkeling van de regionale luchthaven Beek tot een bovenregionale vrachtluchthaven met opvang van vakantiechartervluchten van Schiphol, een soort sub-HUB van Schiphol dus. Willen wij deze kant uit met onze regionale luchthavens? D66 niet. Zuid-Limburg is immers dichter bevolkt dan de omgeving van Schiphol. Volgend jaar voeren wij de discussie over de groei van de luchtvaart in Nederland. Ik ben het natuurlijk van harte eens met het betoog van de heer Van den Berg op dit punt.

Kortom, boven vliegveld Beek blijft een grote mist van onzekerheid hangen. Bij mist kun je beter niet vliegen. Die mist zal pas eind 1998 optrekken, wanneer een nieuw kabinet in de cockpit zit. D66 vindt dat er nu duidelijkheid moet komen.

Voor D66 staat één ding overeind: 's nachts moet er niet worden gevlogen op regionale luchthavens. Wij hebben dat in 1994 gezegd en wij herhalen dat nu. Wij hebben bewondering voor de briljante vondst van de randen van de nachten en het hart van de nacht. Het is bijna poëzie. Wij kunnen en willen aan de mensen in Zuid-Limburg niet uitleggen dat zij nog niet kunnen gaan slapen tussen 23.00 uur en 1.00 uur omdat het nog geen nacht is. En wij zeggen ook niet dat zij geen wekker nodig hebben om om 5.30 uur gewekt te worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik meen dat mevrouw Van 't Riet een helder standpunt heeft ingenomen over nachtvluchten. In het begin van haar betoog heeft zij gezegd dat de fractie van D66 er ook voor is de financiële banden tussen de rijksoverheid en de regionale luchthavens te beëindigen. Moet ik daaruit afleiden dat zij negatief reageert op de zoektocht van de Partij van de Arbeid, weliswaar via kronkelwegen, om én de oost-westbaan aan te leggen én via een door hen voorgestelde manier de exploitatie daar rond te krijgen, al dan niet door een opslag op de tickets? Ziet mevrouw Van 't Riet dat niet zitten?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Een structurele bijdrage zie ik absoluut niet zitten. Een afkoopsooms is bespreekbaar. Dat heb ik in het debat van 1994 ook gezegd. Als je de 100 mln. die nu nodig zijn voor het break-evenpoint, afzet tegen de bijdrage die wij nu geven, dan vind ik dat exorbitant.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Exorbitant is dat het een te hoge prijs is. Dat betekent eigenlijk dat mevrouw Van 't Riet tegen de Partij van de Arbeid zegt dat zij maar een keuze moet maken: de variant van het kabinet of afzien van de oost-westbaan. Zij en ik waren twee jaar geleden al tegen de aanleg van de oost-westbaan. Wat dat betreft hebben wij een gezamenlijk standpunt. Dat is toen in het debat ook met collega Crone uitgebreid bediscussieerd. Maar omdat het bedrag zo exorbitant is, ontleent mevrouw Van 't Riet haar steun aan die richting. Daarom zal de Partij van de Arbeid moeten kiezen tussen de variant van het kabinet of de aanleg

Van 't Riet

van de oost-westbaan. Daar komt het dan feitelijk op neer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar komt het feitelijk op neer. Daarover ben ik het met de heer Rosenmöller eens. De Partij van de Arbeid heeft het echter iets anders gebracht. Zij heeft de 65 mln. genoemd minus de 37,5 contante waarde of iets dergelijks, die terugverdiend kunnen worden via de tickets. Het bedrag is dus iets anders. Het is dan geen 100 mln. De afkoopsom zou dan 65 mln. zijn. Het is dus niet helemaal eerlijk om het zo voor te stellen. Als het 100 mln. is, is het voor ons echt te hoog.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is duidelijk. Het kabinet heeft ons via de antwoorden op de vragen laten weten dat de afkoop van het exploitatietekort in zijn variant 100 mln. bedraagt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, dat klopt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat geldt dus voor de beperkte nachtvluchten in de randen van de nacht, de 950 nachtvluchten. Als je die wilt schrappen, loopt het exploitatietekort op. Dat kan niet anders. Dat kunnen tientallen miljoenen zijn, dat weet ik niet. Misschien kunnen de bewindslieden daarover iets zeggen, maar dan wordt het nog exorbitanter en voor D66 nog minder acceptabel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik schat in dat het meer dan 100 mln. wordt.

Voorzitter! Ik paraphraseer een bekende Limburger: vogeltje, wat zing je vroeg, is de nacht niet lang genoeg, nee, de nacht is nog veel te kort. Dat willen wij onderschrijven.

De fractie van D66 komt tot de volgende conclusie. Wij hebben grote problemen met dit voorstel van het kabinet, omdat wij geen voorstander van nachtvluchten zijn, ook niet in de randen van de nacht. Voorts bevat het voorstel teveel onzekerheden om te kunnen vertrouwen op een rendabele exploitatie met voldoende werkgelegenheid. Een impuls voor werkgelegenheid in Zuid-Limburg zal op een andere manier moeten worden gevonden. Daar werkt de fractie van D66 graag aan mee, ook als dit extra geld kost. Wij wachten de reactie van de minister af, maar ik zie voorals-

nog geen reden om op deze conclusie terug te komen.

De vergadering wordt van 19.00 uur tot 20.30 uur geschorst.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Van Rooy heeft in haar bijdrage gezegd dat het besluit van het kabinet getuigt van een gebrek aan moed om een beter besluit te willen nemen. Mag ik beginnen met de opmerking dat ik, de Kamer gehoord hebbend, het gevoel heb dat het kabinet een buitengewoon moedig besluit heeft genomen? Ik kom daar in de rest van mijn betoog nog op terug.

De discussie over Beek heeft natuurlijk een zeer lange historie. Het is ook nooit een makkelijke discussie geweest, ondanks het feit dat de uitgangspunten van begin af aan op zich helder zijn geweest: een levensvatbaar vliegveld als motor in de Limburgse regio, capaciteit voor de ontwikkeling van het luchtverkeer en het zoveel mogelijk vermijden van onnodige milieubelasting. De afwegingen die in de afgelopen jaren gemaakt zijn, waren lastig: allereerst het ver achter ons liggende besluit om de oost-westbaan aan te leggen, vervolgens de discussie over de nachtnorm en de betekenis daarvan voor Beek, leidend tot het splitsen van de aanwijzingsprocedure in een dag- en een nachtraject, en ten slotte de discussie over het nachtelijk gebruik van Beek.

Vanaf 1994 zijn door het vorige en het huidige kabinet concrete besluiten genomen die voor het Beekse dossier van belang zijn. Allereerst de aanwijzing die de aanleg en het gebruik gedurende de dag mogelijk maakt. Hierover is door het huidige kabinet in het najaar van 1994 uitvoerig met de Kamer gedebatteerd. Daarbij ging het om een keuze voor een nachtnorm van oorspronkelijk 27 LAeq, uiteindelijk door het parlement op 26 LAeq vastgesteld, om de vaststelling van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen, dat de nachtnorm voor Schiphol en Beek toepasbaar stelt, en om de recente beslissing over het nachtelijk gebruik, waarover wij nu discussiëren.

Er is ook enorm veel gestudeerd. De Kamer heeft alle rapporten

ontvangen die ten behoeve van de discussie over het nachtelijk gebruik zijn geproduceerd. Het zal duidelijk zijn dat het kabinet in het licht van die rapportages een eigen verantwoordelijkheid heeft genomen. In laatste instantie zijn indicaties gebruikt die door het bureau SH&E zijn verstrekt. Dat onderstreept de wenselijkheid om de verdere procedure conform de wettelijke voorschriften af te wikkelen. Concreet: er zal een concept-aanwijzingsbesluit voor de nacht-aanwijzing in procedure worden gebracht, met daaraan voorafgaand een MER-procedure. Dat houdt in: nader onderzoek op het gebied van milieu en economie en overleg met de regio en de exploitant over het profiel van de luchthaven, onder de gegeven randvoorwaarden en met terugtrekking van het Rijk uit de exploitatie. Op al die onderwerpen kom ik straks, in antwoord op de gestelde vragen, natuurlijk uitgebreid terug.

Dat betekent wel dat wij er met het besluit van vandaag zeker nog niet zijn. De volgende stap vraagt weer om afwegingen, nu in het kader van de Luchtvaartwet. Daarin zullen de minister van VROM en ik inzetten op het recente kabinetsbesluit. Bij het kabinetsbesluit heeft het milieu zeer zwaar gewogen; ik mag wel zeggen: het zwaarst. Door het kabinet zijn de marktkansen voor vracht én charter onderzocht. Door de openstelling van Beek in de nachtranden ontstaan naar het oordeel van het kabinet mogelijkheden voor de ontwikkeling van het chartervervoer. In diezelfde nachtranden kunnen overigens ook vrachtluchten plaatsvinden. De zone is immers limitatief. Ook SH&E zegt ons dat Beek door de nachtelijke sluiting echter minder aantrekkelijk wordt voor de categorie intercontinentale vrachtovervoerders, die het vooral moeten hebben van flexibiliteit en "around the clock"-operaties. Ten opzichte van het combiscenario, dat uitgang van maximaal 5300 nachtvluchten, heeft het kabinet gekozen voor 950 nachtvluchten. Dat is een reductie van 4350 en betekent ongeveer drie keer een beweging in de nachtranden: alleen landingen tussen 23.00 en 1.00 uur en starts en landingen tussen 5.30 en 6.00 uur. Dat kost economisch perspectief voor de luchthaven en werkgelegenheid op de luchthaven en in de regio, maar daar staat tegenover dat er 's

Jorritsma-Lebbink

nachts zomin mogelijk geluidshinder plaatsvindt. De exacte gevolgen van die beslissing zullen ook nu in kaart gebracht moeten worden in het kader van de MER en de aanwijzingsprocedures.

Voorzitter! Met dit besluit hebben wij opnieuw een concrete stap gezet in een al te lang slepende zaak. Daarmee kunnen wij verder, voortbouwend op wat al is afgesproken en vastgelegd: de dagaanwijzing, de nachtnorm en nu dan de inzet voor de MER en de nachtaanwijzing. Overigens zijn nu ook andere partijen aan het woord, de regio, bestuur en bewoners, de exploitant en de gebruikers. Echter, de lijn is duidelijk uitgezet.

Mevrouw Van Rooy vraagt of niet voorbij wordt gegaan aan de wensen van de provincie. Ik moet zeggen dat ik uit de reactie van de provincie van 4 november op het kabinetsbesluit afleid, dat het in Limburg zeer op prijs wordt gesteld dat er eindelijk een besluit wordt genomen en een knoop wordt doorgehakt. Het wordt door Limburg betreurd, natuurlijk, dat het besluit niet volledig aansluit bij de wensen van Limburg met betrekking tot onder meer de werkgelegenheid. Dat is een gegeven dat in het komende overleg met de provincie geaccepteerd zal moeten worden om verder te kunnen. Dat wil men in Limburg ook; men wil verder. Ik vertrouw erop dat wij dit traject verder constructief zullen kunnen volgen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De minister wekt de indruk dat het besluit in Limburg positief is onthaald, maar haar zal toch niet de reactie van de commissaris van de koningin, de heer Van Voorst, zijn ontgaan, toen bekend werd dat Martinair en Transavia op Beek beduidend minder mogelijkheden zagen, juist als gevolg van dit besluit, dan wellicht oorspronkelijk werd verwacht. De commissaris heeft het begrip "een dode mus" gehanteerd. Dat kan ik moeilijk als een enthousiaste reactie kwalificeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Uit de eerste reacties uit Limburg heb ik opgemaakt dat men verder wil. Natuurlijk was er, in de visie van Limburg, een mooier besluit denkbaar. Echter, nu dit besluit er ligt, ben ik ervan overtuigd – ik durf het met mijn hand op het hart te beweren – dat het nog veel mooier

wordt dan wij nu wellicht durven te denken. Ik ben ervan overtuigd dat dit vliegveld grote potenties heeft. Wij hebben natuurlijk beperkingen aangebracht, maar op enig moment moet een knoop worden doorgehakt. Dat de situatie waarin wij verkeerden, niet gemakkelijk was, proef ik ook hier weer vandaag in het debat. Ik denk dat wij de optimale optie hebben gekozen en daar wil ik graag met Limburg verder over stoeien. Ik ben ervan overtuigd dat wij er op een goede manier uitkomen. Overigens, Martinair en Transavia hadden het vorige jaar nog van die fantastische positieve verwachtingen, maar dit jaar blijkt het niet zo goed te gaan met beide maatschappijen. Met andere woorden: het is voor een luchtvaartmaatschappij moeilijk om ver vooruit te kijken. Wij hebben het over een situatie die op z'n vroegst in 2002 intreedt. Ik moet nog zien of het tegen die tijd niet heel aantrekkelijk is, ook voor deze maatschappijen, om hun vluchten op deze prachtige luchthaven verder uit te breiden. En als dat niet zo is... U heeft gelijk, er staan al een paar anderen te wachten.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Vooralsnog doen we het met de reacties die nu zijn gegeven. De tweede reactie van de commissaris van de koningin was toch beduidend minder enthousiast. Waarom verwijst u alleen maar naar de eerste reactie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb veel méér reacties uit Limburg ontvangen en de meeste, ook van bestuurders, kwamen neer op: blij dat u de knoop heeft doorgehakt; wij dachten dat wij in een impasse zaten waar wij nooit meer uit zouden komen; dit besluit is natuurlijk niet het optimale besluit dat wij wilden hebben, maar het voldoet aan de voorwaarde dat wij een goed vliegveld krijgen. Voorzitter! Dat is de reactie die ik vele malen tot mij heb kunnen nemen en daar ben ik buitengewoon tevreden over. Ik ga ervan uit dat wij met Limburg verder komen. Ik ga er zeker niet van uit dat Limburg op basis van dit besluit zal zeggen: hou dat vliegveld maar. Ik geloof ook niet, voorzitter, dat mevrouw Van Rooy denkt dat het zo is.

De nachtvluchten vormen vandaag een van de belangrijkste onderwerpen. Sommigen veronderstellen dat, als we het doen zoals nu wordt

voorgesteld, er automatisch veel meer in de nachtranden mogelijk zal zijn dan nu wordt aangegeven. Voorzitter! Dat is niet het geval. Een van de invoergegevens met betrekking tot de geluidszone is het verwachte aantal vliegbewegingen. Men dient zich goed te realiseren dat wij een marktverwachting hebben laten schetsen door mensen die daar verstand van hebben, ten behoeve van een vliegveld met een aantal beperkingen. Een van die beperkingen betreft de openstelling in de tijd: tussen 23.00 en 1.00 uur uitsluitend landen en tussen 5.30 en 6.00 uur landen en starten. Uit die beperking volgt een verwachting van het aantal vluchten. De verwachting van SH&E is rond de 950. Ik was wat verbaasd, want eerst was het aantal 900 en vervolgens 950, maar volgens mij had men het over ongeveer 900, wat neerkomt op een aantal van rond 930. Nu hebben wij het over ongeveer 950. Die marktverwachting, die wordt veroorzaakt door de beperkte nachtopenstelling, leidt tot onze invoergegevens ten behoeve van de MER en natuurlijk uiteindelijk voor het vaststellen van de LAeq-zone.

Met de geluidszone wordt dus ook de gebruikruimte van het luchtvaartterrein afgebakend. Ook de handhavingssystematiek conform de Luchtvaartwet en het isolatieregime zijn gericht op c.q. afgeleid van die zone, zoals vastgelegd in de Luchtvaartwet, wat ik net ook zei. Geluidshinder is dus het criterium. Overigens wordt het gebruik van stillere vliegtuigen natuurlijk betrokken bij de invoergegevens. Wij gaan bijvoorbeeld uit van een openstelling rond 2002. Nogmaals, natuurlijk ga je dan bij de invoer uit van de samenstelling die ongeveer is te verwachten in de periode daarna. Kans op heel grote wijzigingen in het aantal vliegbewegingen door een nog stillere vloot is in de praktijk dus buitengewoon klein. Ik leg de nadruk op de laatste twee woorden. Wij gaan bij dit soort gegevens namelijk niet uit van de slechtst denkbare situatie.

De heer Crone heeft in dit verband de vraag gesteld of wij in de aanwijzing opnemen over welke vliegtuigen het gaat. Welnu, in aanwijzingen wordt dat nooit opgenomen, maar in de toelichting op de aanwijzing wordt wel opgenomen op welke samenstelling van de vloot de invoergegevens

Jorritsma-Lebbink

gebaseerd zijn. Ook daar kan men dus zien op basis van welke gegevens dat gebeurt.

De heer **Rosenmöller** (D66): Dit betekent dat de geluidscontour bepalend is voor het aantal nachtvluchten dat daar geaccommoderd mag worden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Plus natuurlijk de tijd die daarbij hoort.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Uiteraard. Wij kennen de voorstellen van het kabinet terzake. Je zou het aanwijzingsbesluit kunnen typeren als een soort dubbel slot, voorzover je op dit terrein al over een slot zou willen spreken. Maar goed, dat kan dus gehanteerd worden als argument. Dit betekent ook dat in het aanwijzingsbesluit zelf het aantal van ongeveer 950 nachtvluchten niet wordt opgenomen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat kan ook niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Waarom niet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar hebben wij geen artikel voor in de Luchtvaartwet. Het zou ook een beetje raar zijn. Het gaat namelijk om de geluidshinder. Het is ook een beetje een hypothetische discussie. Je baseert de invoergegevens op ongeveer 950 vluchten van een modernere vloot dan de huidige. Je gaat immers uit van een langere toekomst. Daarop wordt de LAeq-zone gebaseerd. Per saldo zullen er dus ongeveer 950 vluchten in passen voor een heel lange toekomst. In de toelichting op de aanwijzing is bovendien terug te vinden op welke vlootsamenstelling dat is gebaseerd. Zoals gezegd, gebeurt dat aan de hand van de marktverwachting. Die bepaalt de situatie terzake. Vervolgens is er sprake van een geluidszone. Die zal overigens zeer klein zijn, omdat wij uitgaan van een zeer klein aantal nachtvluchten in de nachtranden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar ook in de afgelopen jaren was er een ontwikkeling van stillere vliegtuigen. U en ik kunnen niet verzinnen wat er over 50 jaar aan vliegtuigen gemaakt kan worden. De geluidswinst die halverwege de volgende eeuw ontstaat, kan dus

worden vertaald in een toename van het aantal nachtvluchten. In die zin komt de milieuwinst, gerelateerd aan geluid, ten goede aan de exploitant en niet aan de bewoners. Ik doel op het maximeren van het aantal nachtvluchten, waarover in algemene zin gesproken is. U kunt niet volhouden dat dit niet mogelijk is. Waar een wil is, is een weg. Ik weet ook dat er ideeën zijn om dat in het aanwijzingsbesluit op te nemen. Collega Crone praat natuurlijk ook niet uit zijn nek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is geen titel in de Luchtvaartwet waaronder wij dat kunnen opnemen. Ik zeg dat wij dat ook niet moeten doen. Bovendien hebben wij het wel over de tweede helft van de volgende eeuw. U wilt mij toch niet met droge ogen vertellen dat wij nu het beleid voor de tweede helft van de volgende eeuw zo moeten voeren dat er nooit meer iets kan veranderen? Welke zekerheid hebt u dan dat het genoemde aantal blijft staan?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat mij zo verbaast is het volgende. De redenering kan ook omgedraaid worden. Als nu alles is gebaseerd op vliegtuigen voor de toekomst die zo stil zijn, en op een beperkte nachtcontour...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, tot 2015 rekenen wij daarmee.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat weerhoudt u er dan in politieke zin van – het gaat mij niet om regeltjes – om dat maximum ook in het aanwijzingsbesluit op te nemen. Zodra u zich daarvan distantieert, krijg ik de kriebels. Dat is een soort verzet tegen een "dubbel slot". Ik ben daar erg tegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Wij hebben een Luchtvaartwet en die heeft de hele Kamer geaccepteerd. Daar zit een handhavingsregime in dat uitgaat van een zonering en van de geluidsruimte die daarbij hoort. Ik ben er zeker voor om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren, met zo stil mogelijke vliegtuigen te vliegen. En als zij wat minder vliegen, dan heeft dat nog het grote voordeel dat zij voor zichzelf meer ruimte creëren op andere tijden van de dag. Met andere woorden, wij moeten ervoor oppassen dat wij schijnzekerheden

gaan inbouwen. Mij gaat het om het milieueffect. Dat effect wordt bepaald aan de hand van de zonering die wij toepassen. Wij maken haar zodanig nauw dat die circa 950 vluchten erin passen, gebaseerd op een moderne vlootsamenstelling en niet op het jaar 1980, maar op datgene wat na 2002 in alle prognoses is opgenomen. Wij hebben daar vrij goed zicht op, want een vliegtuig blijft over het algemeen zo'n jaar of twintig, vijftwintig in de lucht. De luchtvaartmaatschappijen zullen dus niet zomaar even snel de vloot wijzigen zodat er plotseling een soort zweefvliegtuigen komen waardoor je gigantische hoeveelheden vluchten kunt accommoderen. Een ander argument is, dat men in de markt verwacht dat met een zo beperkte openstelling in de nachtranden, de vraag helemaal niet groter zal zijn om meer te accommoderen in die nachtranden. Ik weet dus niet meer wat ik nog verder moet doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Bij het debat over Schiphol hebben wij dezelfde discussie gehad, alleen ging het toen over de aantallen passagiers die eigenlijk niet in de aanwijzing konden worden opgenomen. Eigenlijk kan dus alles, als je het maar wilt. Het criterium is natuurlijk het bepalen van de geluidsruimte en daarbinnen kun je vliegen. Het aantal vluchten blijft dan arbitrair. De mogelijkheid bestaat dat als je die 950 vluchten vastlegt en je gaat met stillere vliegtuigen vliegen, je die geluidsruimte desnoods in de toekomst met nog stillere vliegtuigen, nog kleiner kunt maken. Dat is een aantrekkelijke optie. Maar dat is mijn vraag niet.

De **voorzitter**: Ik zou inderdaad eens een vraag stellen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het antwoord op vraag 14 is dat u ook de variant van de 1500 wilt meenemen als uitgangspunt in de MER.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar kom ik straks over te spreken als ik het over het MER-onderzoek heb.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hoe wordt dat in het onderzoek betrokken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als je een milieueffectrapport maakt, zoek je iets dat slechter is voor het milieu

Jorritsma-Lebbink

en iets dat beter is voor het milieu om een referentiekader te bepalen op basis waarvan je de beslissing neemt. Het is dus heel interessant om te kijken hoeveel slechter die andere variant is. Ik ben ervan overtuigd dat je dat aantoonbaar kunt maken. De exploitant zal de MER moeten uitvoeren en hij kan er ook wel een aantal andere varianten naast zetten als hij dat wil.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als het geen optie is, dan is het niet interessant om het te weten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben gezegd dat het geen optie is. Ook de nachtsluiting nemen wij mee in het MER-onderzoek. Dat is ook geen optie in de ogen van het kabinet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Van 1.00 uur tot 5.30 uur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ook de complete nachtsluiting, dus tussen 23.00 en 6.00 uur wordt meegenomen in het MER-onderzoek en dat is ook geen optie van het kabinet.

De heer **Crone** (PvdA): Mag ik misschien even terugkomen op een eerder punt. U zei zojuist, evenals in uw antwoord op vraag 68, dat de hoofdstuk-2-vliegtuigen in het jaar 2002 uitgefaseerd zullen zijn. Het kabinet heeft het dus alleen over stillere vliegtuigen, hoofdstuk 3, en mogelijk nog stiller. Ik deel uw opvatting dat dan de kans heel klein is, dat je binnen de zone van 950 vliegtuigen, opeens 1200, 1300 of 1400 vliegtuigen kunt vliegen. Het is winst dat wij dit kunnen vaststellen. Een tweede punt is de vraag wat wel en wat niet kan. Ik lees in de wet niet dat je precieze aantallen kunt vastleggen. Maar er staat wel in dat de bestemming van het luchtvaartterrein bij de aanwijzing kan worden beperkt tot het gebruik door bepaalde soorten luchtvaartuigen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat is weer ten behoeve van je invoergegevens. We moeten ook de realiteit van de handhavingsmogelijkheden onder ogen zien. Wij kunnen de geluidsruimte handhaven. Wij hebben daar systemen voor en daar zijn methodes voor ontwikkeld, ook naar aanleiding van de discussie over Schiphol en wat wij daarvoor

hebben vastgesteld. Maar aantallen handhaven en precies de soorten bij de handhaving betrekken, is een veel moeilijker zaak. De soorten bepalen wij op dit moment ook, want dat wordt meegenomen bij de invoergegevens ten behoeve van het vaststellen van de zonering. Er zitten er een aantal bij die iets meer geluid maken en een aantal die iets minder geluid maken.

De heer **Crone** (PvdA): Bij Schiphol is het natuurlijk buitengewoon moeilijk om het aantal te controleren, want dan hebben wij het over zo'n 8000 tot 10.000 nachtvluchten die over veel banen zijn verspreid. Bij Beek is er één baan. Het is dan voor bewoners veel makkelijker te controleren of het er veel meer moeten worden dan 950. Dat aantal is heel goed te controleren. Dat staat dan los van het feit dat ik ervan uitga dat in de nieuwe controlesystematiek die sinds een jaar bij Schiphol is ingevoerd, überhaupt al veel meer controle door de autoriteiten plaatsvindt. Het gaat mij er nu om dat de mensen zelf het vertrouwen hebben dat het bij 950 nachtvluchten blijft. Ik vind het dan onze taak om te proberen daaraan een extra juridische titel toe te voegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik meld dat ik daar niet voor ben, omdat ik het niet kan handhaven. Wat daarover in de Luchtvaartwet staat, gaat bijvoorbeeld over heli's en ULV's. Die spelen geen rol in het aanwijzingsbesluit, want dat zijn exceptionele vliegtuigen.

De heer **Crone** (PvdA): In het aanwijzingsbesluit dat wij in september, oktober 1994 hebben vastgesteld, staat met zoveel woorden: geen DC-10's, geen B-747's. Dat staat erin.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die zijn dus niet meegenomen. Dat staat trouwens niet in het aanwijzingsbesluit maar in de toelichting. Die vliegtuigen zijn niet meer meegenomen in de invoergegevens om tot de zonering te komen, omdat zij in de tussentijd uitgefaseerd zijn. Overigens hebben wij ook bij Schiphol niet het aantal vlieg-bewegingen beperkt, maar een maximumgrens aan het aantal passagiers gesteld. Ik had daar geen bezwaren tegen, omdat ik er zeer van overtuigd ben dat er binnen de

geluidszonering absoluut geen mogelijkheid is om meer dan 44 miljoen passagiers te accommoderen. Dat wil ik wel gezegd hebben. Wij kunnen die aantallen vlieg-bewegingen veel moeilijker handhaven dan de geluidsruimte die beschikbaar is. Ik durf u te garanderen dat binnen die beschikbare geluidsruimte echt niet meer passagiers kunnen worden vervoerd. Wij zullen het straks zien.

Ook de heer Stellingwerf heeft gevraagd of niet veel meer mogelijk zou zijn. Wij hebben een nachtzone vastgelegd die zal worden gehandhaafd. Vergroting van de nachtzone, dus uitbreiding van het aantal nachtvluchten, vergt een nieuwe en jarenlange procedure. Dat kan niet zomaar lichtvaardig worden afgedaan. Dit vraagt weer een MER en een nieuwe aanwijzingsprocedure. De ministers kunnen, wat dat betreft, elk ogenblik ter verantwoording worden geroepen, ook als niet aan de aanwijzing zou worden voldaan.

Mevrouw **Verbugt** vroeg of het gekozen nachtregime voldoende voorwaarden biedt voor de acquisitie van chartermaatschappijen. Moet er geen ruimte komen als vliegtuigen bijvoorbeeld te laat komen? Het kabinetsbesluit voorziet niet in starts of landingen in de periode dat de luchthaven gesloten is. Die is dan gewoon gesloten. De gekozen openstelling biedt overigens voldoende ruimte voor het beoogde gebruik. Wij hebben ons gerealiseerd dat bepaalde soorten bewegingen er niet meer zullen zijn. Wij weten dat de oost-west full-freightermarkt door onze keuze moeilijker zal zijn, zeker in de huidige situatie waarin men in het oosten helaas is gedwongen voor bepaalde tijden te kiezen. Ik sluit niet uit dat dit in de toekomst anders kan worden. Vertraagde vliegtuigen zullen dus in principe moeten uitwijken naar andere luchthavens, tenzij de landing uit veiligheidsoogpunt noodzakelijk is. Deze uitzondering heb ik ook al in de schriftelijke antwoorden genoemd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In een dagschema is het niet uit te sluiten dat vertragingen optreden. Vergroot dit dan niet de risico's voor chartermaatschappijen? Zal dat geen barrière vormen voor de acquisitie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben de nachtranden juist nodig

Jorritsma-Lebbink

om de vertragingen te kunnen opvangen. Daarom hebben wij voor die oplossing gekozen. De Europese chartermarkt moet drie slagen op een dag kunnen maken; dat is duidelijk uit het onderzoek gebleken. Daarom is het nodig dat men nog tot 0.30 uur 's nachts kan landen. Het is dan niet meer nodig om nog te kunnen starten. Die late landingen zijn in principe geen reguliere landingen, maar vloeien voort uit vertraging die men in de loop van een dag kan oplopen. Om die reden hebben wij extra ruimte gegene-reerd. Ons is aangegeven dat dit heel bepalend is voor de chartermaat-schappijen. Ik heb het dan niet alleen over passagierscharters, maar ook over combi- en vrachtcharters. Zij hebben die extra ruimte nodig.

De heer Crone heeft gevraagd welk risico verbonden is aan privatisering van het vliegveld. Heb je, wanneer het Rijk aandeelhouder blijft, grotere garanties dat men niet meer nachtvluchten wil, dan wanneer het vliegveld in private handen dan wel in handen van regionale overheden en andere partijen komt? Privatisering zal op zichzelf ontegenzeggelijk de voorwaarde met zich brengen dat per saldo een voldoende rendement moet worden bereikt. Een beperking van het aantal nachtvluchten zal ongetwijfeld – wij hebben dat ook aangegeven – tot een hogere afkoopsom leiden. Echter, ook indien het Rijk aandeelhouder blijft en er niet geprivatiseerd wordt, zal een extra negatief exploitatieresultaat gecompenseerd moeten worden. Privatisering door bijvoorbeeld overname van Beek door Schiphol zal overigens wel – daar zijn wij echt van overtuigd – tot grotere efficiency en betere resultaten en dus ook betere benutting van het potentieel kunnen leiden. Er is mijns inziens dus absoluut geen eenduidige relatie tussen privatisering en het al dan niet ontstaan van een kans op meer nachtvluchten.

De heer Poppe heeft gevraagd hoe het zit met de nachtvluchten op de noord-zuidbaan. Het huidige principebesluit houdt in dat er geen nachtvluchten op de noord-zuidbaan komen. Ik meen dat wij daar helder over zijn geweest. De nachtvluchten beginnen eerst na opening van de oost-westbaan. Dat betekent dat er ook na de opening daarvan geen nachtvluchten op de noord-zuidbaan zullen plaatsvinden.

De heer Rosenmöller heeft gezegd dat hij, als hij de huidige situatie met de noord-zuidbaan zonder nachtvluchten vergelijkt met de nieuwe situatie met de nieuwe oost-westbaan met vluchten in de nachtrand, moet constateren dat de geluidshindersituatie helemaal niet verbeterd is en dat er dan misschien nog wel meer woningen dan nu geluidshinder ondervinden. Op dit moment liggen in de tijdelijke 35 Ke-geluidszone rond de noord-zuidbaan ongeveer 4500 woningen. In de vastgestelde 35 Ke-geluidszone liggen ongeveer 1150 woningen. Daar kunnen er natuurlijk altijd een paar bij komen. Je kunt niet zeggen dat er door het nachtgebruik een bepaald aantal woningen bij komt. Voor een flink deel zijn dat namelijk dezelfde woningen al die welke binnen de Ke-zone liggen. Het zal wellicht om een paar woningen meer gaan dan de 1150 die nu binnen de 35 Ke-zone liggen, maar dat kunnen er nooit heel veel zijn. Dit is iets wat wij precies moeten uitrekenen via de invoergegevens die bij de MER aan de orde zijn. Het is bepaald zo dat er nog steeds veel minder geluids-gehinderde woningen zijn, ook bij nachtelijk gebruik, dan daarvoor.

De heer Rosenmöller heeft gevraagd hoe het zit met de precedentwerking op andere regionale luchthavens. Hier is overigens schriftelijk al uitgebreid op geantwoord. In het besluit van 16 augustus 1994 tot wijziging van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen, is de LAeq 26 dB(A)-nachtnorm van toepassing verklaard op de luchthavens Schiphol en Maastricht. In de aanwijzing van de betreffende luchthaven wordt dus ook het nachtelijke gebruik van die luchthaven vastgelegd. Over nachtvluchten op andere regionale luchthavens zou dus apart nadere besluitvorming dienen plaats te vinden. Wij hebben terzake echter geen nieuwe initiatieven genomen. Ik zou ook niet weten waarom van dit besluit op zichzelf precedentwerking zou moeten gaan voor andere luchthavens.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Ik kan mij voorstellen dat u op dit ogenblik geen beleidsvoornemens hebt. Ik kan mij echter niet voorstellen dat er, wanneer het kabinet-voorstel het haalt, geen precedent-werking van zal uitgaan. Het BGGL

zal natuurlijk moeten worden aangepast, maar dat weten wij allemaal. Dat is een feitelijke vaststelling voor Schiphol en Beek. Of is het uw beleidslijn dat er geen nachtvluchten op de overige regionale luchthavens mogen plaatsvinden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben daar geen besluit over genomen. Ik vind het, eerlijk gezegd, ook een beetje te snel door de bocht om en marge van een besluit over Beek nu ook te spreken over alle andere luchthavens. In het huidige Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (BGGL) hebben we uitsluitend Schiphol en Beek opgenomen. Er is dus geen sprake van dat, nu dit besluit is genomen, er automatisch op andere luchthavens ook plotseling nachtvluchten mogelijk zouden moeten zijn, of dat dit een precedentwerking heeft. Dat zul je elke keer op zijn eigen merites moeten bezien. Overigens is het geheel niet aan de orde, en ik heb ook niet het gevoel dat het erg voor de hand ligt dat het in grote mate aan de orde zal zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als je dat elke keer op zijn eigen merites moet beoordelen, zal dat mede beoordeeld worden tegen de achtergrond...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is niet elke keer. Heel bewust hebben we destijds al in de wet opgenomen dat de LAeq-norm zou gelden voor Schiphol en Beek. Dat zegt toch wel iets over de positie van die twee luchthavens.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik zeg alleen dat op het moment dat een regionale luchthaven zich bij u meldt met dat verzoek, u elke keer een afweging zult moeten maken, wat zal moeten gebeuren tegen de achtergrond van datgene wat rond de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport aan toestemming is verleend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarom? Nogmaals, we hebben heel nadrukkelijk in het huidige BGGL gemeld dat het voor twee vliegvelden geldt. Het vergt dus op zich al een heel besluitvormingsproces, waar de Kamer ook uitgebreid bij betrokken zal zijn, om dat mogelijk te veranderen. We hebben die intentie

Jorritsma-Lebbink

overigens helemaal niet. Het ligt niet voor als probleem. Ik zou niet weten waarom op basis van het gegeven dat we het nu doen, het automatisch zo is dat we die andere met vrolijkheid tegemoet moeten treden. Dat is niet aan de orde.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat argument kan ik wel geven: omdat we niet voor niets een onderscheid maken tussen de nationale luchthaven aan de ene kant en regionale luchthavens aan de andere kant. Het zou dus zo kunnen zijn dat, als zich een regionale luchthaven bij u aandient met dat verzoek, ik eerlijk gezegd alleen maar mijn zorgen kwijt ben als u hier zegt: mijn beleidslijn is dan dat ik dat verzoek niet honoreer. Maar dat hoor ik u niet zeggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft mij horen zeggen dat in het huidige BGGL is opgenomen dat de nachtnorm uitsluitend van toepassing is op Schiphol en Beek. Dat zal in eerste instantie ook het antwoord zijn aan andere luchthavens die komen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan vragen zij of u bereid bent dat BGGL te wijzigen. Dat is namelijk formeel juist – dat heb ik net toegegeven – dus dat moet gewijzigd worden, wil je op Welschap, of welke andere regionale luchthaven dan ook...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het ligt zeker niet voor de hand, ook gezien de discussies die we in deze Kamer voeren, om dat lichtvaardig te doen.

De heer **Crone** (PvdA): Maar ik kan mij goed voorstellen dat u steeds herhaalt dat het uw intentie niet is. Dat neem ik ook voor waar aan, omdat dat een goede beleidslijn is. Maar nu komt een luchthaven naar u toe die zegt: wij maken verlies, en wij willen uit de rode cijfers komen – ze zijn allemaal te groot voor het servet en te klein voor het tafellaken –; we hebben met Schiphol overlegd, dat graag charters uit wil plaatsen, en we kunnen ook wat regionale vracht erbij krijgen. Mogen wij dan wat randen van de nacht hebben? Kunnen ze dan niet op basis van het gelijkheidsbeginsel, wat juridisch gezien een sterk beginsel is, verlangen dat u op gang brengt bij de Kamer, desnoods tegen uw

beleidslijn in – dat zal overigens niet lukken – dat de zaak nu eens in gang moet worden gezet? Ik vraag dat, omdat u in uw antwoorden ronduit zegt: bovenregionaal luchtvrachtvervoer en voorzover de markt-omstandigheden het toelaten uitplaatsing van vakantie-chartervluchten van Schiphol rechtvaardigen een financiële rijksbetrokkenheid. Dan komt u toch hier met hetzelfde verhaal als voor Beek?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar de financiële rijksbetrokkenheid betekent niet dat we eindeloos blijven subsidiëren. Financiële rijksbetrokkenheid heeft te maken met afkopsommen en dergelijke. Maar dat betekent niet dat daarmee automatisch is gezegd dat we op alle vliegvelden alles maar willen toelaten en daarmee eindeloos verder willen gaan. Dat is toch niet aan de orde?

De heer **Crone** (PvdA): Maar bent u dan ten principale bereid om tegen zo'n luchthaven te zeggen: u zegt alleen rendabel te zijn met nachtvluchten en een exploitatiesubsidie, maar die twee smaken heb ik niet, want dat is niet geregeld? Ik heb het geregeld voor Beek, ik heb het geregeld voor Schiphol, maar ik ga niet overal in het land luchthavens subsidiëren. Dan is de consequentie dat de regionale overheden moeten subsidiëren of sluiten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dit nu typisch een discussie die we uitgebreid met elkaar zouden moeten voeren bij de nota Relus. Ik wil die discussie graag voeren, maar het lastige was dat het maar steeds niet kon. Die nota komt...

De heer **Crone** (PvdA): De nota Relus gaat vooral over procedurele zaken, en ik heb...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die gaat over bestuurlijke verhoudingen.

De heer **Crone** (PvdA): Maar ik vraag niets bestuurlijks, maar iets heel beleidsmatig. Waar willen we nog vakantiecharters uitplaatsen van Schiphol? U werpt het inhoudelijke punt ook zelf op. Anders was ik er niet eens over begonnen. Dat staat in antwoord 63.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar

dat gaat toch niet over nachtvluchten, maar...

De heer **Crone** (PvdA): In antwoord 63...

De **voorzitter**: Als we nu eens afspreken dat we elkaar laten uitspreken, en verder die dingen niet behandelen die op een ander moment nog aan de orde komen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij hadden we het vandaag over Beek. Het antwoord waarop de heer Crone doelt, is de motivering, waarom het Rijk financiële betrokkenheid heeft bij regionale luchthavens. Dat is precies de discussie die ook in het kader van de nota Relus moet worden gevoerd. Daarbij moet worden bepaald om welke reden sprake is van een bepaalde financiële betrokkenheid bij regionale luchthavens en hoe daar in de toekomst mee moet worden omgegaan.

De heer **Crone** (PvdA): Voordat je het weet, zegt de VVD wat dat betreft: als de regio nachtvluchten wil en subsidie, dan doen wij dat!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is allemaal speculatie. Ik heb die vraag nog niet gehoord van één van de regionale luchthavens. Het is eerder andersom.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik hoor die geluiden wel. Eelde en Rotterdam hebben volgens mij aangegeven dat...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eelde wil absoluut geen nachtvluchten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Toch staat er in de media het een en ander over. In ieder geval ligt er van de kant van Rotterdam een vraag om nachtvluchten toe te staan. Het is wel jammer dat wij deze ad-hocdiscussie over Beek voeren, zonder dat wij die in het kader van de nota Relus kunnen plaatsen. Daarbij komen namelijk de financiële en de bestuurlijke betrokkenheid aan de orde. De vraag is wat dat betreft of wij de mogelijkheid van nachtvluchten ook als beleidslijn moeten invoeren. Volgens mij is dat op dit moment niet aan de orde. De vraag die ook de heer Rosenmöller heeft gesteld, is of wij bij regionale luchthavens de mogelijkheid van

Jorritsma-Lebbink

nachtvluchten moeten gaan toelaten. Bij Beek, dat momenteel gewoon een regionale luchthaven hoort te zijn en niet te worden in de toekomst, is een precedent geschapen, maar dan zit je wel met de gelijkwaardigheid naar andere luchthavens. Dan kun je in de problemen komen, want ik zie alleen maar groei en versnippering.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Rotterdam is op het ogenblik 's nachts open. Er is geen sprake van dat Rotterdam is gesloten. Wij hoeven niet meer te besluiten of Rotterdam open mag zijn, want Rotterdam is op dit moment open! De enige vraag die ik wat dat betreft verwachtte, is of Rotterdam 's nachts kan worden gesloten. Dat moeten wij maar bekijken aan de hand van de afspraken, waarmee Rotterdam nu bezig is. Als wij ooit nog aan het eind komen van de discussie over de HSL, dan volgt er nog enige discussie in de Kamer over de besluitvorming rond de betrokkenheid van het Rijk bij dat vliegveld.

Dan kom ik bij de werkgelegenheid. Ik vind dat het kabinetsbesluit ook uit dat oogpunt heel goed is te verdedigen. Alle onderzoeken die door deskundigen zijn gedaan, wijzen erop dat met een vliegveld met enige nachtvluchten een grote werkgelegenheidsgroei te behalen is. Hoe meer je het vliegveld openstelt, hoe minder beperkingen er zijn, hoe groter de werkgelegenheidsgroei is. Dat is zonder meer waar. Dus hebben wij gezocht naar een evenwicht. Dat evenwicht leidt ertoe dat met een zeer beperkt aantal vluchten in de nachtrand zo veel werkgelegenheid kan worden gecreëerd dat de investering haar geld opbrengt en dat het exploitatiekort niet de spuigaten uitloopt. Op enig moment is echter sprake van een grens tussen wat je verwacht aan exploitatieverliezen en de verwachting aan banengroei. Ik vind zelf dat de nu voorziene mogelijke bijdrage in de sfeer van de exploitatie, in de sfeer van de afkoop van de exploitatiebijdrage, heel goed kan worden verdedigd, met het oog op de verwachte banengroei. Die verwachte groei wordt niet zomaar uit het niets gehaald. Die wordt berekend op basis van marktonderzoek. De huidige bedrijven in Limburg zijn natuurlijk niet in belangrijke mate afhankelijk van Beek. Het huidige besluit biedt nu juist potenties voor het aantrekken

van nieuwe werkgelegenheid. Overigens geeft ook Booz Allen & Hamilton aan dat een gezonde luchthaven een positief effect zal hebben op het vestigingsklimaat.

Mevrouw Van Rooy (CDA):

Voorzitter! Ik begrijp dat de minister het kabinetsbesluit verdedigt, maar ik ben een beetje verbaasd dat de minister dit ook een evenwichtig besluit vindt. In de antwoorden op de schriftelijke vragen wordt namelijk duidelijk aangegeven dat het milieuaspect een dominante rol heeft gespeeld. Dit besluit levert voorts ruim 2000 arbeidsplaatsen minder op dan een besluit, waarbij wordt uitgegaan van gemiddeld vier nachtvluchten. Ik zie dat evenwicht dus niet zo.

Minister Jorritsma-Lebbink: U zegt nu iets te gemakkelijk: dan met vier vluchten per nacht. In het huidige besluit wordt de luchthaven op een aantal uren niet opengesteld. Dat is een groot verschil met het oorspronkelijke besluit. Er concentreert zich nu een aantal vluchten in de randen van de nacht. Laat er overigens geen misverstand over bestaan dat ik ook met de gedachte van het toestaan van nachtvluchten heb gespeeld. Het was zoeken naar een compromis. Ik heb dit ook niet ontkend en had ik dit wel gedaan, dan had men het in de krant kunnen lezen. Voor mij is dit compromis verdedigbaar omdat het zicht geeft op een rendabele exploitatie. De termijn waarop dit gerealiseerd is, is verlengd, daar heeft de heer Rosenmöller gelijk in. Ik wijs erop dat de termijn van 2011, nadat het vliegveld in 2002 gereed is gekomen, niet zo verschrikkelijk lang is.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Als u dat haalt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daarbij wordt inderdaad uitgegaan van de meest snelle wijze van besluitvorming. Wij zullen ons best doen om alles zo snel mogelijk te laten verlopen. Als het echter 2004 wordt, wordt de termijn nog korter. De tijd dat men nog niet in de zwarte cijfers zit, valt eigenlijk reuze mee. Dit gebeurt een paar jaar later dan in de MAA-AAS-variant is berekend, maar dat is voor mij nog net verdedigbaar.

Mevrouw Van Rooy (CDA): Ik begrijp dat het verdedigbaar is, maar

dat was mijn vraag niet. Ik vroeg of het evenwichtig was. De minister heeft zelf gezegd dat de milieufactor dominant is. Dit mag een goede afweging zijn van het kabinet, maar het is nog geen evenwichtig besluit, gelet op de werkgelegenheidsdoelstelling. In het uiterst optimistische scenario worden 2000 arbeidsplaatsen minder gerealiseerd. Ik geloof niet dat de 3300 gehaald wordt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben het over 2005 en voorzover ik weet was de oorspronkelijke berekening gebaseerd op 2015. Ik hoop dat de groei daarna ook doorzet. Het is een evenwichtig besluit omdat wij inderdaad het milieu veel meer kunnen ontzien dan in de oorspronkelijke variant. Ik geef toe dat het huidige besluit iets minder werkgelegenheid oplevert. Alles kan naar twee kanten mooier gemaakt worden. Als er nog minder in de nacht gevlogen wordt, levert het veel minder werkgelegenheid op. Als er meer in de nacht gevlogen wordt, levert dat meer werkgelegenheid op, maar ook meer problemen met het milieu. Daarom vind ik dat wij een verdedigbaar en dus evenwichtig besluit hebben genomen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Daarmee wordt de rek in het begrip "evenwicht" duidelijk. Alles wat de minister hier wil verdedigen, is in haar ogen evenwichtig. Als zij in het kabinet haar zin had gekregen en er 1500 nachtvluchten waren toegestaan, had zij dezelfde term gehanteerd. Als mevrouw De Boer haar zin had gekregen en geen nachtvluchten mogelijk werden gemaakt, had zij ook over evenwicht kunnen spreken. De minister-president heeft gezegd dat er 3350 arbeidsplaatsen zullen ontstaan. Dit aantal staat ook in de stukken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Circa 3300!

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Precies! Dat aantal is gebaseerd op een openstelling vanaf 5.00 uur in de ochtend, conform variant E. Hoeveel moet het aantal arbeidsplaatsen neerwaarts worden bijgesteld als...

Minister Jorritsma-Lebbink: Met een zeer gering aantal. Uit de contacten met de deskundigen wordt

Jorritsma-Lebbink

duidelijk dat een kleine neerwaartse bijstelling nodig is. Het tijdstip van 5.30 uur is niet bepalend.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Waarom kiest u dan niet voor 6.00 uur? Dan hebben wij op dat punt geen probleem meer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor de drie slagen per dag is dat net een brug te ver.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daarover wordt mij gemeld dat de geboden mogelijkheid tussen 5.30 en 6.00 uur van belang kan zijn. Dit geldt echter evenzeer voor het halfuur tussen 5.00 en 5.30 uur. Het is van tweeën één. De werkgelegenheidswinst ontstaat niet alleen in het halfuurtje tussen 5.30 en 6.00 uur. Dat is onzin. De minister noemt alleen de gevolgen voor de werkgelegenheid van de variant E uit het SH&E-rapport. Dat vind ik selectief winkelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De onderzoeken die hierna nog gepleegd gaan worden, zullen verder bijgestelde prognoses opleveren. Het enige dat ons kan overkomen, is dat er een klein beetje minder werkgelegenheidswinst is. Die winst zal in elk geval meer zijn dan bij volledige sluiting voor de nacht. Die variant levert 1800 arbeidsplaatsen op in 2005, terwijl wij spreken over circa 3300 in 2015. Er mag toch verwacht worden dat de arbeidsgroei niet stilstaat na dat jaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over selectief winkelen gesproken! In de stukken van de minister gaat het over een aantal tussen de 1800 en 2100 arbeidsplaatsen. Wellicht kan zij dit aantal voor de volledigheid ook even noemen. Ik vraag om een neerwaartse aanpassing van het aantal van 3350 arbeidsplaatsen. Mijn conclusie is dan – ik vraag de minister om die eventueel te bestrijden – dat er met nachtvluchten in de randen van de nacht en geen nachtvluchten om en nabij duizend arbeidsplaatsen zijn gemoeid. Vervolgens kan de discussie gevoerd worden over het aanwenden van geld voor alternatieve werkgelegenheid. Laten wij niet spreken over duizenden arbeidsplaatsen, want dat is disproportioneel. Daarmee worden tegenstellingen vergroot. Dat komt het debat niet ten goede.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het ene halfuur, tussen 5.30 en 6.00 uur, is zeer substantieel. Dat geldt niet voor het halfuur tussen 5.00 en 5.30 uur. Ik vind dat verwarrend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zal een neerwaartse bijstelling moeten plaatsvinden. Wij hebben echter wel besloten om tussen 23.00 en 1.00 uur te blijven vliegen. Dat tijdstip is ook bepalend.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het voorbeeld van Iberia Cargo, waarbij het de bedoeling was om om 5.00 uur te landen om om 6.00 uur te kunnen vertrekken, geeft aan dat het halfuur tussen 5.00 en 5.30 uur ook wezenlijk is. Er wordt nu een belangrijke vracht gemist.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Morgen komt er weer een ander en die komt om 5.30 uur. Wij kunnen nu toch niet spreken over de situatie in 2002? Denkt u nu werkelijk dat Iberia Cargo vandaag besluit om in 2002 om 5.30 uur op de oost-westbaan te landen? Mevrouw Van Rooy, kom nou toch!

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Iberia Cargo krijgt een impressie of men al of niet vertrouwen kan hebben in de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Die indruk is negatief en dat is buitengewoon slecht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb er voldoende vertrouwen in dat andere chartermaatschappijen wel vertrouwen in deze luchthaven zullen krijgen, mits wij eindelijk een besluit kunnen afronden. Dat is zo langzamerhand veel bepalender geworden.

De heer **Poppe** (SP): De minister sprak over het verleggen van de nachtrand naar 1.00 uur om op de dag opgelopen achterstand in te kunnen lopen, zodat er toch nog geland kan worden. In feite levert dat dus nooit meer werkgelegenheid op, want het gaat om dezelfde vliegtuigen en niet om andere. Als dat niet het geval is, zou vertraging werkgelegenheid opleveren. Dat is volgens mij niet het geval. De vliegtuigen die tussen 23.00 en 1.00 uur landen, zijn eigenlijk vertraagde vliegtuigen die drie slagen op een dag maken. Hoe verklaart de minister dat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Er wordt hier in absoluut-heden gesproken. Een aantal charters zal drie slagen op een dag maken. Daarvoor heb je in de nachtranden ruimte nodig. Er zal ook een aantal vliegtuigen in het noord-zuidverkeer ruimte nodig hebben om als zij plannen om om 22.00 's avonds te landen, een keer wat later te kunnen landen. Daarvoor heb je de nachtranden nodig. Het gaat om marktverwachtingen op basis waarvan een businessplan wordt opgesteld. De markt zal uiteindelijk bepalen wat er op het vliegveld gebeurt. Ik ben ervan overtuigd dat met de ruimte die nu wordt gegeven, het een fantastisch vliegveld wordt, dat ook nog eens voor niet al teveel overlast zorgt.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Maar ik heb niet gezegd dat die uren tussen 23.00 en 1.00 uur – naar mijn idee het holst van de nacht – vliegtuigen zijn met vertraging! Dat heeft de minister gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In een aantal gevallen zal dat het geval zijn.

De heer **Poppe** (SP): Dus niet in alle gevallen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, natuurlijk niet.

De heer **Poppe** (SP): Dus het gaat ook om reguliere vluchten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk.

De heer **Poppe** (SP): Die reguliere vluchten krijgen ook vertraging en komen dus na 1.00 uur binnen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die kunnen dan niet binnenkomen en zullen naar een alternatief moeten zoeken. In de planning zal men er dus nooit voor kiezen om nog precies om 1.00 uur te landen. Dat gebeurt niet.

De heer **Poppe** (SP): Als de chartermaatschappijen de kans wordt gegeven om met drie slagen krap tot 1.00 uur te kunnen landen, hoeft er maar dát te gebeuren – tegenwind, vertraging bij het stijgen – of zij komen na 1.00 uur boven Beek aan, met de vraag of zij mogen landen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Europese charters weten dat zij, als

Jorritsma-Lebbink

zij bijvoorbeeld om 23.00 uur uit Zuid-Frankrijk vertrekken, te laat zijn en niet meer binnen kunnen komen. Dan vertrekken ze niet. Zo werkt dat.

De heer **Poppe** (SP): Dat werkt altijd zo?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik maak nog een aantal opmerkingen over wat er nou precies op het vliegveld kan. Het klopt dat wij ervoor hebben gekozen om wat meer de nadruk te leggen op de charters. Het is overigens niet zo dat het kabinetsbesluit geen ruimte biedt voor vrachtluchten, zij het dat die beperkt is als het gaat om vluchten in de kern van de nacht. Wij hebben zeker geen rode streep gezet door de mogelijkheid voor het aantrekken van vracht, zoals mevrouw Van Rooy zei, want ook overdag, in de loop van de avond en ochtend vinden veel vrachtluchten plaats.

Wij moeten ons goed realiseren dat de werkgelegenheid altijd is gebaseerd op modellen en prognoses, zowel de mooiste als de slechtste prognoses, en dat niemand in dit land garanties geeft. Het gaat erom of wij denken dat het de goede kant opgaat en of de prognoses voldoende realiteitsgehalte hebben, en ik ben ervan overtuigd dat dat zo is.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik ben het met de minister eens dat modellen niet de laatste waarheid zijn, maar ik houd vol dat zij met dit besluit toch een stevige streep heeft gezet door de mogelijkheid van Maastricht Aachen Airport om zich als een belangrijke vrachtluchthaven te ontwikkelen. Zo bestond de mogelijkheid dat Martinair zijn vrachtactiviteiten zou overplaatsen naar MAA, hetgeen een geweldige milieuwinst opgeleverd zou hebben doordat al die vrachtwagens uit Zuid-Duitsland en Noord-Italië niet meer naar Schiphol hoefden, maar slechts naar Beek. Dat zijn van die mogelijkheden die door dit besluit worden verhinderd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor een deel heeft mevrouw Van Rooy daar gelijk in.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik denk dat ik helemaal gelijk heb.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik had eerst het gevoel dat Martinair een

telefoontje had gekregen om erop aan te dringen dat men vooral snel op die wijze moest reageren. Maar de eerste reacties van de chartermaatschappijen waren buitengewoon opvallend, omdat wij praten over een situatie na 2000 of 2004. Waar ook in Europa zou best eens behoefte kunnen zijn aan luchthavencapaciteit en zou men wel eens heel blij kunnen zijn dat er weer een luchthaven is die wat extra capaciteit biedt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar volgens de berekeningen van het SH&E-rapport is voor exploitatie en werkgelegenheid rekening gehouden met vrachtluchten in de nachtranden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker, heel beperkt. Men gaat ervan uit dat het er in een jaar ongeveer 150 zullen zijn. Dat zijn dus typisch de vluchten die door vertraging wat later binnenkomen. Dat is het boeiende. Het is niet zo dat wij plannen dat de vliegtuigen precies om 0.30 uur de binnenkomen, maar men heeft wel die ruimte nodig om dat een keer te kunnen laten gebeuren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mij gaat het erom dat er ook berekeningen zijn voor exploitatie en werkgelegenheid waarbij rekening wordt gehouden met vrachtluchten. Die leveren natuurlijk meer op dan chartervluchten, en de minister bevestigt dat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Precies, alleen op bepaalde segmenten in de vrachtmarkt hebben wij ons nu niet geconcentreerd. Als je in de nachtkern zit, kun je je meer concentreren op de oost-west full freighters die intercontinentaal vliegen, maar dat neemt niet weg dat er ook op de andere relaties heel veel vracht zit.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat wilde ik voor de nachtranden even weten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw Verbugt heeft gevraagd wat de gevolgen voor de samenwerking zijn. Wij hebben natuurlijk nog niet de kans gehad om verder te spreken met de exploitant of de mogelijke partners van de huidige exploitant. Ik ben er overigens van

overtuigd dat Maastricht en Schiphol buitengewoon serieus zullen nagaan of de beoogde samenwerking nog mogelijk is. Ik ben daarover verder nog niet geïnformeerd, dus wij zullen er verder met hen over spreken. Daarbij is het natuurlijk de vraag hoe het met de exploitatie staat en wat het Rijk vervolgens bereid is om in de sfeer van frontloading te doen, zodanig dat daarna een positieve exploitatie mogelijk is. Dat alles zal uiteindelijk tot een uitkomst moeten leiden en wij zullen de Kamer daarvan op de hoogte houden.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd of Beek een soort HUB van Schiphol zou worden. Dat is geenszins het geval. Interessant is dat de gedachte bestaat dat samenwerking met Schiphol automatisch zou betekenen dat Beek een soort HUB van Schiphol is. Waar wij op uit zijn en waar voortdurend op wordt gewezen, ook op andere terreinen waarop sprake is van samenwerking met Schiphol, is dat Schiphol een buitengewoon goede exploitant is, efficiënt werkt en met lage kosten een hoge efficiëntie op een vliegveld weet te bereiken. Onze inzet is dan ook om te komen tot een zelfstandige luchthaven die op eigen benen kan staan en een eigen markt bedient. Samenwerking met Schiphol zal daar niets aan wijzigen. Een betere samenwerking met Schiphol is wel mogelijk en zal operationeel en technisch grote voordelen hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben toch benieuwd hoe de verhouding met Schiphol zal zijn. Er is een plan ingediend en daarbij is men uitgegaan van de stelling dat een deel van de aandelen naar Schiphol zouden overgaan. Daarvoor heeft Schiphol ook de verantwoordelijkheid genomen. Ik ben bang dat er een soort overloop ontstaat vanuit Schiphol, dat natuurlijk ook geluidsproblemen heeft en binnen de desbetreffende grenzen wil blijven. In Amerika spreekt men over een sub-HUB. Zo'n sub-HUB is in dit stadium misschien ongewenst, maar je creëert die misschien toch. Dat lijkt mij voor een regionale luchthaven een zeer ongewenste ontwikkeling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zou niet zo goed weten hoe zij dat moeten doen. In Nederland bepaalt Schiphol niet wie daar mag landen en starten. Schiphol gaat wel op enig

Jorritsma-Lebbink

moment beperkingen stellen. Ook voor deze luchthaven geldt echter een normale zone en het is bepaald wat daarbinnen allemaal kan en mag. Kan dat betekenen dat Schiphol de luchthaven misbruikt? Ik kan mij daar echt niks bij voorstellen. Ik kan mij alleen maar voordelen van een goede samenwerking voorstellen. Er is overigens niks op tegen dat een aantal charters, dat nu nog vanuit Schiphol vertrekt, bijvoorbeeld vanuit Beek vertrekt. Dat zou wellicht heel goed zijn, ook met het oog op de beperking van het verkeer op de weg. Daar is helemaal niks op tegen, maar dat zal wel afhangen van de markt. Laat de markt het toe dat die mensen inderdaad naar Maastricht toe reizen, bijvoorbeeld vanuit Duitsland of vanuit België, om vervolgens naar hun bestemming elders in Europa te verdwijnen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De opmerking van Martinair blijft dan ook interessant. Zij gaat de passagiers per bus via het Ruhrgebied naar Schiphol transporteren. Martinair heeft vervolgens weer geen enkel interesse. Dat staat daar dus ook weer haaks op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzover mij bekend, is de discussie met Martinair uitsluitend gegaan over de full freighters. Daarbij ging het juist om het feit dat deze niet midden in de nacht konden landen. Full freighters zijn vrachtvliegtuigen, die vaak gedwongen zijn om in het Verre Oosten op de onmogelijkste tijden te vertrekken en dus op de onmogelijkste tijden in dit land aankomen. Daar zit dus het probleem. Dat snap ik heel goed. Over een paar jaar is de situatie misschien heel anders. Ik sluit helemaal niet uit dat in Europa de discussie over nachtvluchten überhaupt nog wel zal worden gevoerd. Als die in Europees verband wordt gevoerd, is het best mogelijk dat landen in die plekken van de wereld wel eens gedwongen zullen worden om vliegtuigen op andere tijden te laten vertrekken. De discussie is wat dat betreft tamelijk theoretisch.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Schiphol geeft bijna elke dag aan dat zij aan haar grenzen zit. Zij zoekt mogelijkheden om de groei te kunnen accommoderen. Schiphol is gebaat bij een belang in regionale

luchthavens. Dat is gebleken. Zij heeft belangstelling voor Beek. Ik kan mij voorstellen dat die luchthaven dat gebruikt om aan de geluidsgrenzen in de toekomst te kunnen voldoen. Dat staat dan los van de discussie over een tweede nationale luchthaven. Is die mogelijkheid hiermee niet gecreëerd door het kabinet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik zou niet weten hoe. Beek heeft een eigen markt en eigen geluidscontouren. Daar moet Beek ook gewoon aan gehouden worden. Overigens hoop ik dat wij een zodanige situatie weten te creëren, dat Schiphol gewoon haar mainport-doelstelling kan halen binnen de normen die daarvoor gelden. Ik zou niet weten hoe Beek als sub-HUB voor Schiphol kan gaan functioneren. Daar is het vliegveld veel te klein voor.

Mevrouw Verbugt heeft gevraagd wat de kansen van Beek ten opzichte van Luik en Düsseldorf zijn. De ontwikkelingen die op de Belgische en Duitse luchthavens in de euregio plaatsvinden, hebben wij bij de onderbouwing van ons kabinetsbesluit betrokken. Eerlijk gezegd, meen ik dat de mogelijkheden om tot samenwerking over te gaan, alleen maar groter worden naarmate duidelijker is wat er precies zal gebeuren in Beek vergeleken met de situatie waarin dat volstrekt onduidelijk was. Ik vind het heel interessant dat de baas van Bierset nu zo blij is, maar ik denk dat daar zo dadelijk minder vreugde bij zal komen, want ik kan mij niet voorstellen dat Belgische burgers nog heel lang zullen accepteren dat er geen enkele zonerings rond dat soort vliegvelden blijft bestaan.

De heer Poppe heeft gevraagd of er al contacten zijn met chartermaatschappijen. Ik meen dat ik daar voldoende over heb gezegd.

De heer Crone heeft gevraagd per passagier *f* 10 extra te vragen om zodoende bij, zoals hij zei, 60.000 passagiers – maar hij bedoelde 600.000 passagiers – in zes jaar 36 mln. bijeen te kunnen brengen.

De heer **Crone** (PvdA): Het gesproken woord geldt. In de tekst die verspreid was stond 60.000. Ik heb 600.000 gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Pardon.

Ik heb er eigenlijk een beetje moeite mee dat de heer Crone op deze manier met die vraag omgaat. Wij hebben allerlei marktonderzoeken laten doen. Nu lijkt het erop dat de heer Crone afgaat op een artikeltje in Schipholand met één uitspraak van één touroperator. Daar heb ik toch wel problemen mee, want zo is het natuurlijk niet. Overigens is de aantrekkelijkheid van vakantievluchten dat zij tegen een lager tarief kunnen worden gerealiseerd, juist door een heel hoge bezettingsgraad en hoge benuttingsgraden van de vliegtuigen. Als voor dit soort vakantievluchten structureel en substantieel hogere tarieven worden berekend, terwijl je een gemiddeld lagere bezettingsgraad hebt doordat je alleen overdag vliegt, dan zal de aantrekkelijkheid nog drastischer afnemen. De chartermaatschappijen zijn daar echt beducht voor, omdat zij een heel groot gedeelte van hun markt op die wijze zien wegsmelten. Als wij over dit soort zaken praten, moet je praten over hoe je omgaat met het internaliseren van externe kosten in de luchtvaart in den brede. Dan vind ik dat het niet past om een aparte formule te nemen voor Beek. De inzet van het kabinet is bekend. Dat was geen eenvoudige discussie, laten wij daarover geen misverstand laten bestaan, maar daarover zijn wij het eens.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Moet ik hieruit afleiden dat de minister het sluitend maken van de exploitatie door een prijsverhoging met als achterliggende gedachte dat er nul nachtvluchten zijn, een niet begaanbaar pad vindt, namens het kabinet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat een niet begaanbaar pad. Het leidt niet tot een sluitende exploitatie. Wij weten dat het exploitatietekort groter wordt zonder nachtvluchten. Ik vind dat niet het meest interessante. Bij mij gaat het echt om de relatie tussen het exploitatietekort en de te verwachten werkgelegenheidsontwikkeling. Wij hebben geconstateerd dat de werkgelegenheidsontwikkeling nog veel slechter is als er geen nachtvluchten zijn. Dan komen er zo'n 1800 banen bij. Het exploitatietekort wordt bovendien aanmerkelijk hoger. Dan is er ook geen zicht op een break-evenpoint. Ik vind dat dit wel

Jorritsma-Lebbink

een keer bereikt moet worden, maar dat kan dan dus niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zegt u tegen degenen die voor nul nachtvluchten pleiten, dat er onlosmakelijk aan verbonden is het niet door laten gaan van de oost-westbaan, om maar wat te noemen? Of bent u bereid om te kijken of de financiering op een andere manier kan? Is dat een open kwestie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het kabinet heeft niet het besluit genomen dat het heeft genomen, om vandaag te zeggen: als er helemaal geen nachtvluchten komen, dan kan het zo wel doorgaan. Natuurlijk niet. Het is voor mij echt niet te verdedigen dat wij groot geld gaan investeren in een luchthaven om er vervolgens nauwelijks enige werkgelegenheid uit te halen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, ligt dit onder de grens die voor u acceptabel is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat mag u rustig zo stellen.

De **voorzitter**: Dit antwoord is duidelijk.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit is het hart van de discussie.

De **voorzitter**: Met alle respect, er is niet zo lang geleden besloten om hier een debat op hoofdlijnen te voeren.

De heer **Crone** (PvdA): Met de berekening die ik heb gemaakt, wilde ik aantonen dat je met een betrekkelijk laag bedrag op de prijs voor een ticket, over een aantal jaren uitgesmeerd, een groot bedrag binnenhaalt. Ik had ook kunnen zeggen: ik reken niet 600.000 passagiers per jaar, maar 1,8 miljoen. Daarmee zou ik nog onder het kabinetsaantal zitten. Dan gaat het om f 3,33 per ticket. Wat je uitspaart, zijn miljoenen aan isolatiekosten. Ik had een wat serieuzer antwoord verwacht. Ik baseer mij niet alleen op een artikeltje in Schipholand. Dat was overigens een niet onbelangrijk artikel, omdat dit echt een visie is van die man. Hij zegt dat je juist grenzen moet opleggen aan luchthavens, want dan zijn zij

gedwongen om met elkaar te concurreren in smallere grenzen. Dat is precies ons standpunt. De Duitse luchtvaartmaatschappij zit ook al klem op Düsseldorf, terwijl zij daar heel veel vliegen, met 87 bestemmingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En ook 's nachts.

De heer **Crone** (PvdA): En ook overdag. Wij zitten heel dicht bij elkaar, als wij zeggen dat wij die luchthaven een kans willen geven en charters een kans willen geven. De passagiers mogen best een bijdrage leveren die kleiner is dan u het ietwat badinerend probeert af te doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De concurrentie in de charterluchtvaart gaat echt in termen van gulden per stoel. Als u kiest voor een extra bijdrage voor die luchthaven om dat met een tientje of een aantal gulden omhoog te brengen, terwijl er ook een beperking aan het gebruik wordt gesteld, dan krijg je gewoon die luchtvaartmaatschappij niet. Zo simpel is het. Wij hebben allerlei onderzoeken laten doen of de luchthaven zonder nachtvluchten ooit een break-evenpoint zou halen. Nee, is het antwoord van iedereen. Daarbij maakt men overigens ook de opmerking dat men het dan niet wil exploiteren. Dan is dat toch geen begaanbare weg?

De heer **Crone** (PvdA): Hoe kan ik dan nu in de kranten lezen dat het chartervervoer in Nederland de laatste weken weer sterk aantrekt, terwijl er tegelijkertijd een brandstof-toeslag is ingevoerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Omdat dat toevallig voor alle maatschappijen geldt. Dan is er dus geen concurrentieverschil meer.

De heer **Crone** (PvdA): Dat is ten dele waar, want zij kijken met elkaar de kat uit de boom, maar ik heb daar een tweede argument naast gelegd: wij leggen een nieuwe luchthaven neer, waarvan iedereen zegt dat zij midden in de bevolkingscentra van Limburg, Nordrhein-Westfalen en België ligt. Mensen hoeven dus niet meer de reis naar Amsterdam te maken. U hebt zelf al gezegd dat dat goed is voor het milieu, maar het

scheelt ook een hoop kosten. Naarmate er meer wordt aangeboden, zullen mensen vaker zeggen: ik hoef niet meer met mijn kinderen midden in de nacht naar dat akelige Schiphol toe. Vroeger was dat een uitje, maar tegenwoordig is het geen uitje meer om te vertrekken vanaf Schiphol. Men is dus blij dat men naar de nieuwe luchthaven toe kan en de mensen zullen zelfs wel f 25 willen betalen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij constateren dat het hier gaat om chartervluchten en dat het economische voordeel juist bestaat uit drie slagen op een dag, maar u wilt niet drie slagen, maar twee slagen op een dag laten maken. Dat is de eerste reden waarom zij dan niet zouden komen. Ten tweede moeten zij een tientje meer betalen, omdat de exploitatie zo slecht is. Mijnheer Crone, dat is precies waarom wij, op basis van alle onderzoeken die wij hebben laten doen, tot de conclusie zijn gekomen dat er zonder nachtvluchten geen sluitende exploitatie mogelijk is. U hebt gevraagd om dat onderzoek en wij hebben het niet eenmaal, maar een aantal malen laten bekijken, maar het zat er niet in. Daarom hebben wij gekozen voor zomin mogelijk en echt tot de uiterste randen van de nacht beperkte vluchten, waarbij het vliegveld net rendabel is. Ik vind dit bovendien niet zo verschrikkelijk interessant, want ook gelet op de relatie tussen de investering, de exploitatietekorten en de werkgelegenheidsontwikkeling – dat laatste mag, wat mij betreft, ook in de prioriteitenstelling op een hoger plan staan – vind ik dit antwoord echt onvoldoende. Ik vind dan ook dat het niet meer verantwoord is.

De heer **Crone** (PvdA): Waarom antwoordt u dan ronduit op mijn vraag dat het 38 mln. kost en dat dan alsnog het break-evenpoint is bereikt? Dat is overigens letterlijk terug te lezen in het rapport van Schiphol en de luchthaven Beek zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar haalt u die 38 mln. vandaan? Die krijgt u helemaal niet. U denkt dat u die 38 mln. binnenhaalt, maar ik durf te beweren dat u die chartermaatschappijen niet op Maastricht krijgt.

De heer **Crone** (PvdA): Zegt u daarmee dat het hele businessplan

Jorritsma-Lebbink

van Schiphol en Beek niet goed is? Dit staat immers gewoon in dat businessplan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat plan gaat ervan uit dat men 's avonds door mag vliegen en dat het vliegveld dus langer open is dan 's avonds. Naast het feit dat u een beperktere openstelling bepleit, vraagt u ook nog eens een hogere prijs. Ik durf te beweren dat u dan nog veel minder op het vliegveld krijgt. In plaats van rendabeler – dat denkt u – zal het dus onrendabeler worden, mijnheer Crone.

De heer **Crone** (PvdA): Dit is de derde variant. Schiphol en Beek hadden samen één variant, waarin sprake was van 1500 nachtvluchten. In de tweede scenariovariant zitten geen starts, maar alleen 1250 landingen. Zij hebben echter ook uitgerekend wat er gebeurt bij nul nachtvluchten. Dan kom ik op die 38 mln., waarbij ik overigens heb gevraagd hoe het zit met de besparingen op de isolatiekosten. Via een netto contante waarde-berekening leidt die 38 mln. tot een break-evenpoint, zij het iets later, maar het precieze jaartal staat er niet bij. Het staat precies op een gelijkwaardig niveau als alle bedragen die een rol spelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar niet qua werkgelegenheid, mijnheer Crone. Ik heb steeds gezegd dat er voor het kabinet een relatie heeft gezeten tussen de investering, de beoogde exploitatietekorten plus de werkgelegenheid. Als u daarnaast zegt "geen nachtvluchten en hogere kosten", durf ik te garanderen dat u geen van beide bereikt, want Schiphol gaat er niet van uit dat u ook nog meer vraagt.

De heer **Crone** (PvdA): Het enige wat ik toevoeg aan de conclusie van Schiphol is het volgende: het kost 38 mln.; stel dat dat niet helemaal door het Rijk wordt betaald – als het Rijk of wie dan ook het betaalt, is het argument van concurrentievervalsing weg – maar dat wij een deel daarvan aan de reizigers vragen; zou dat nou zo dramatisch zijn? Is het niet mogelijk om dat met de luchtvaartmaatschappijen uit te onderhandelen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want het is nog veel erger: Schiphol

heeft ons met nadruk gemeld dat het voor die variant überhaupt niet in aanmerking wil komen.

De **voorzitter**: Mag ik u even onderbreken? Degenen die zitten te wachten op het afrondende debat met de commissie over het CTSV-rapport, moet ik, gelet op het late uur, melden dat het debat naar morgen wordt verschoven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ga nog even in op de 60-40-verhouding in de relatie met de provincie. Ik zal de procedure nu gewoon vervolgen. Dat betekent dat in het kader daarvan, MER en aanwijzing, berekend zal worden wat precies de financiële vooruitzichten van de luchthaven zijn, niet slechts gebaseerd op prognoses. Die informatie zullen wij natuurlijk gebruiken in het bestuurlijk overleg met de provincie over de vaststelling van de bijdragen van Rijk en provincie. Ik ga ervan uit dat de provincie zich blijvend sterk zal willen maken voor de luchthaven. Het is mij iets te gemakkelijk om nu al te zeggen dat het maar een andere verhouding moet worden. Natuurlijk is dat de inzet van de provincie en mijn inzet zal zijn om die verhouding onveranderd te houden. Wij gaan onderhandelen en daarbij ben ik ervan overtuigd dat wij én de provincie de luchthaven graag instandhouden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De minister was zo tevreden over de reactie van Limburg op het kabinetsbesluit, maar ik wijs haar op de brief die wij vanochtend van de provincie Limburg hebben ontvangen. Daarin gebruikt men termen als "financieel onhaalbaar en onacceptabel". Dat is toch heldere taal? Ik vind dit principieel begrijpelijk wanneer uiteindelijk door het kabinet een variant wordt gekozen die v^{er} af ligt van het brede draagvlak in Limburg. Als Limburg én niet de gewenste werkgelegenheid krijgt én een vliegveld dat op een veel later tijdstip hopelijk ooit eens rendabel wordt, gaat het niet aan dat Limburg ook nog eens de rekening moet betalen. Dat is buitengewoon onlogisch.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het heel interessant dat u een brief heeft gekregen; ik heb vanochtend geen enkele brief van Limburg

gekregen en dat zegt mij het nodige. Verder is het logisch dat men, voor men onderhandelingen ingaat, een bepaalde inzet kiest. Natuurlijk probeert Limburg te bereiken dat u een motie indient waarin u bepleit dat Limburg niets meer behoeft te betalen. Dat is prachtig. Dan behoeft Limburg niet meer te onderhandelen en betalen wij het allemaal. Maar zo zit de wereld niet in elkaar. Wij hebben de gewoonte – en wat dat betreft hebben wij veel ervaring met Limburg, zo kan ik u melden – om zeer uitvoerig te onderhandelen en altijd tot resultaten te komen. Ik ben ervan overtuigd dat wij er ook deze keer weer gewoon uitkomen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het gaat hier toch vooral om de vraag wat een fair uitgangspunt is ten opzichte van Limburg, een provincie die op het terrein van de werkgelegenheid terecht een bepaalde verwachting mocht koesteren. Zij mocht verwachten dat het uiteindelijke besluit over de luchthaven zou bijdragen aan een forse groei van de werkgelegenheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat dóét het ook!

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het besluit leidt ertoe dat die werkgelegenheid beduidend geringer wordt. Bovendien zullen de tekorten toenemen. Tegen die achtergrond is het toch onlogisch dat u een flink gedeelte van de rekening bij Limburg neerlegt? Het is toch uw verantwoordelijkheid dat zo'n besluit is genomen? Dan moet u toch ook voor de kosten opdraaien?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er wás nog helemaal geen besluit. Allerlei modellen zijn in discussie geweest. Het mooiste was het natuurlijk geweest wanneer door het vorige kabinet een besluit was genomen dat ook in deze Kamer zou zijn afgerond. Dan hadden wij nu niet met al deze toestanden gezeten. Ik wijs u erop dat dit kabinet terzake nog geen besluit had genomen. Wij hebben allerlei zaken laten onderzoeken. Het was ook óns initiatief om ook Schiphol mee te laten kijken naar deze luchthaven, maar dat leidt nog niet tot een besluit. Wij hebben nú een besluit genomen en daarover gaan wij onderhandelen met de provincie Limburg. Het is met open ogen dat ik met dit besluit naar

Jorritsma-Lebbink

Limburg durf te gaan. Immers, wij kunnen een zeer behoorlijke toekomstige werkgelegenheidsontwikkeling laten zien. Het had allemaal nog mooier gekund voor de werkgelegenheid of voor het milieu, maar ik durf te beweren dat dit het best haalbare besluit is.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Het besluit zoals het nu ter tafel ligt, zal ertoe leiden dat de isolatiekosten beduidend geringer zullen zijn dan oorspronkelijk werd verwacht. Dat leidt tot een aanzienlijke reductie ten aanzien van de rekening voor het Rijk. Vindt u het niet reëel dat u tegen die achtergrond een groter gedeelte van de tekorten voor uw rekening neemt en niet nog eens een extra rekening in Limburg neerlegt? U heeft het voordeel en Limburg krijgt de lasten...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Die besparing op de isolatiekosten slaat in eerste instantie neer bij de luchtvaartmaatschappijen en niet bij de overheid. Een flink gedeelte van die kosten wordt voorgefinancierd en daarna terugbetaald. Verder zou ik het op prijs stellen als wij gewoon de onderhandelingen zouden kunnen voeren. Mevrouw Van Rooy is staatssecretaris geweest en zij is bestuurder geweest. Zij weet dus dat er af en toe onderhandeld moet worden. Laten wij nu gewoon deze onderhandelingen voeren. Daarna wordt het resultaat aan de Kamer voorgelegd. Men kan ervan overtuigd zijn dat wij erop uit zijn om met Limburg geen clash te veroorzaken. Wij willen gewoon tot overeenstemming komen. Eerlijk gezegd, is alles wat hier daarover gezegd wordt alleen maar slecht voor die onderhandelingen. Ik ga er namelijk van uit dat ook u vindt dat in principe de Nederlandse belastingbetaler niet overbevraagd moet worden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat ben ik zeer met u eens. Vandaar dat een ander besluit beter was geweest. Dat had niet tot dat resultaat hoeven te leiden. Maar u kunt mij toch niet het recht ontzeggen om hier een standpunt in te nemen over de extra lasten die u bij Limburg neerlegt? Wat hebben wij nou?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb nog helemaal geen extra lasten bij

Limburg neergelegd. Wij moeten eerst nog eens precies berekenen waar wij het over hebben. En daarna gaan wij onderhandelen met Limburg. Ik weet wat de uitgangspositie van Limburg is en u kent onze uitgangspositie. Wij komen met het resultaat bij de Kamer terug. Als u meent dat ik Limburg veel teveel laat betalen, kunt u dan een mooie motie of amendement indienen met dekking en weet ik veel wat meer. Daarmee kunt u zeggen wat u ervan vindt. Het is toch een beetje raar om hier de onderhandelingen met Limburg te gaan voeren?! Wat krijgen wij nou?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar u stuurt ons rapporten waaruit blijkt dat er een substantieel hoger tekort uit voortkomt...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee!

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): ...op basis van het scenario dat het dichtst bij uw besluit ligt. En vervolgens zegt u: daarover gaan wij met Limburg praten in een verhouding van 60-40. Hoe kunt u volhouden dat dit niet tot een extra rekening voor Limburg leidt? Dat is toch logisch?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar hoger ten opzichte van wat? Er was toch helemaal geen besluit?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Een hogere rekening ten opzichte van de variant die eerst in bespreking was en die brede steun in Limburg had.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar daar is toch nooit een besluit over gevallen? Hoe komt u daar nu toch bij?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik heb het ook niet over een eerder besluit, maar over de eerdere plannen en de verwachtingen die in Limburg gewekt waren. Eerst was het meer werkgelegenheid en nu is het meer betalen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij het hebben over de verwachtingen die in Limburg gewekt zijn, kan ik nog wel een paar jaar geschiedenis naar boven halen waar ik wel aardige herinneringen aan heb. Dan was er al veel eerder een besluit genomen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA):

Voorzitter! Ik wil nog even op dit punt ingaan.

De **voorzitter**: U kunt alleen een vraag stellen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Als de minister terugreist naar de afgelopen jaren, vraag ik haar van welke kleur de ministers waren die dit onderwerp in hun portefeuille hadden. Dat waren in de jaren tachtig toch vooral ministers van de VVD?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja zeker. En daarna eentje van het CDA die het ook niet kon afronden. Ik ben er buitengewoon tevreden over dat wij nu een besluit genomen hebben. Ik hoop dat wij dit nog met deze Kamer kunnen afronden. Sterker nog, ik hoop dat wij het in deze kabinetsperiode zo ver krijgen dat er eindelijk een vliegveld gebouwd kan worden. Immers, daar gaat het eigenlijk om!

Voorzitter! De heer Crone heeft nog gesproken over het sleutelen aan de dagaanwijzing. Op het ogenblik is er procedureel geen enkele reden en evenmin noodzaak tot wijziging van de dagaanwijzing. Het sleutelen daaraan heeft een aantal effecten. De Raad van State gaat binnenkort de beroepschriften behandelen. De uitkomst komt dus onder druk te staan. Bovendien vervalt in ieder geval de EFRO-subsidie, als de aanleg vertraagd wordt. Veel erger is dat wij tevens verplicht kunnen worden tot isolatie op de noord-zuidbaan. Daarmee zetten wij de klok terug naar nog meer onzekerheid. Overigens geven de eerste indicaties aan dat de 35 Ke-zone niet veel gewijzigd hoeft te worden. Beter gezegd, de in de conceptaanwijzing vastgestelde Ke-zone kan ongeveer omvatten wat in de huidige voorstellen is opgenomen. Je kunt niet eventjes simpel net als bij de nachtaanwijzing de Ke-zone verkleinen. Zo hebben wij het sterke vermoeden dat wij die nodig hebben voor de mix die nu in de marktverwachtingen zit. Anders moet je helemaal overnieuw beginnen. En dat is niet nodig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind het toch wel buitengewoon belangrijk. Is de huidige contour van de dagaanwijzing niet gebaseerd op het combiscenario?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Met ruim 5000 nachtvluchten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Is die dus niet veel groter dan nu in het kabinetsbesluit staat, namelijk ongeveer 950 nachtvluchten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat geldt alleen voor het nachtelijk gebruik. Maar het daggebruik bevat ook een andere mix van vliegtuigen. Je gaat dan natuurlijk uit van een volstrekt andere marktverwachting. Het lastige is dat dit een heel technisch verhaal is. Maar mij is verteld dat het zeer waarschijnlijk is dat in de mix die in dit soort businessplan, marktverwachtingsmodel is gebruikt, de Ke-zone niet veel kleiner is. Dat betekent dat wij nog slechts de nachtaanwijzing gaan doen. Daar hebben wij vorig jaar voor gekozen. Het is een Ke-zone en dat betekent niet dat alles veel meer ruimte krijgt. Het is ook een verhaal over de ruimtelijke ordening en er is niet zoveel op tegen om dat nu niet opnieuw te gaan doen. Al was het maar dat je, qua verwachtingen, weer een heel ander verhaal gaat maken. Bovendien zou het uitstel betekenen en wij denken dat dit niet nodig is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Ik wil dit toch iets preciezer. Dat het in de ogen van het kabinet en in die van de minister van Verkeer en Waterstaat in eerste instantie politiek slecht uitkomt als de dagaanwijzing opnieuw...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, we moeten alleen...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
U zegt dat het ook ongewenst is. Ik wil het er los van zien. Ook al ben ik het er niet mee eens, ik kan begrijpen dat u dat ongewenst vindt, want dat leidt tot vertraging en oploeiende discussies over de oost-westbaan. Maar ik heb een vraag over de feiten. Ik kan het mij bijna niet voorstellen dat het niet uitmaakt welk nachtsценario je ontwikkelt voor de uiteindelijke vaststelling van de Ke-contour. Dat is toch buitengewoon merkwaardig?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lastige is dat dit nog verder berekend moet worden, maar voorzover mijn

informatie strekt, moet men niet automatisch denken dat minder nachtvluchten betekent dat de Ke-zone sterk verkleind kan worden. Het vermoeden bestaat dat ook uit die herberekening zal blijken dat wij ongeveer dezelfde ruimte nodig hebben. Aan de andere kant wil ik stellen dat de dagaanwijzing vandaag niet ter discussie staat. Wij praten vandaag over de nachtaanwijzing. Vorig jaar hebben wij afgesproken dat wij nog slechts daarover zouden spreken. Wij moeten nu niet besluiten dat wij die hele procedure opnieuw moeten doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Hier wil ik duidelijkheid over. Er is inderdaad een relatie te leggen tussen de politieke onwenselijkheid, gezien vanuit het kabinet, en de mogelijke noodzaak die voortvloeit uit de oplossing die het kabinet ons nu voorlegt. Wij kunnen twee jaar geleden wel met elkaar hebben afgesproken dat wij een onderscheid zouden maken tussen de dag- en de nachtaanwijzing, maar als blijkt dat conform het voorstel dat de minister ons voorlegt, een aanpassing van de dagaanwijzing nodig is, dan moet dat eventueel gebeuren. De minister zegt nu wel dat zij niet de indruk heeft dat dit tot een grote aanpassing leidt, maar daar gaat het helemaal niet om. Ook als het tot een kleine aanpassing zou moeten leiden, zou dat eventueel moeten gebeuren. Ik wil graag voor de stemmingen, eventueel schriftelijk, precies door de minister geïnformeerd worden wat dit feitelijk betekent voor de Ke-contour. En dan hoeft zij mij niet over de politieke onwenselijkheid te informeren, want dat weet ik wel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Voorzitter! Volgens de gegevens die mij bereiken, verwachten wij dat de dagaanwijzing, beter gezegd de Ke-contour op basis van de huidige aanwijzing, niet veel kleiner kan zijn dan nu. Overigens hebben wij vorig jaar afgesproken dat wij de dagaanwijzing in procedure zouden brengen en dat wij nu slechts zouden spreken over de nachtaanwijzing. Het is niet aan de orde om weer opnieuw te beginnen voor de dagaanwijzing.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):
Dat betekent dat u de mogelijkheid openlaat dat conform dit besluit, de

dagaanwijzing, dat wil zeggen de Ke-contour, iets kleiner wordt, maar dat u die aanpassing niet wilt, omdat u het onwenselijk vindt omdat daarmee de discussie over de oost-westbaan en alles wat daarmee is verbonden weer opstaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want het is op zichzelf helemaal niet slecht als er iets meer geïsoleerd wordt. De Ke-contour is immers uiteindelijk alleen maar een ruimtelijke ordeningszoning, op basis waarvan vervolgens huizen voor de dagaanwijzing geïsoleerd worden. Overigens zal de LAeq-aanwijzing gewoon middenin die zone liggen. In het antwoord op vraag 51 staat hierover trouwens de nodige informatie. Ik kan het nog wel eens voorlezen.

De **voorzitter**: Dat zou ik maar niet doen. Hoeveel tijd heeft u nog nodig?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Voorzitter! Ik ben bijna klaar. Ik heb nog drie vragen te beantwoorden. De eerste is van de heer Van den Berg. Hij vroeg of wij niet eerst de nota Relus of eerst TNLI moesten hebben alvorens wij over Beek zouden kunnen besluiten. De nota Relus zal, als dit debat is afgerond, afgemaakt kunnen worden en dan naar de Kamer worden gestuurd. De Kamer kent trouwens alle concepten. Het gaat over de financieel bestuurlijke verhouding van het Rijk met de regionale luchthavens. Beek met oost-westbaan, is al jaren voorzien in het SBL. Er is een vigerend structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en dat is het beleid op basis waarvan wij dit soort besluiten nemen. Het besluit over Beek past dus gewoon in een procedure die in het verleden is gestart en nu aan de orde is.

TNLI gaat over een heel andere situatie, namelijk over de situatie in Nederland op de zeer lange termijn wanneer de grenzen van de capaciteit van Schiphol, zoals nu voorzien in het SBL, bereikt zijn. Een koppeling aan TNLI betekent dat besluitvorming niet kan worden afgerond. Dat is zeker niet onze inzet. Als je niet oppast, dan kun je trouwens bij luchthavens nooit meer een besluit nemen. Voordat je aan definitieve besluitvorming toe bent, roept iedereen dat er inmiddels geen beleid meer is. Ik ben ervan

Jorritsma-Lebbink

overtuigd dat een vigerende PKB, en dat is het SBL, ook de basis hoort te zijn voor deze besluitvorming.

Ten slotte heeft de heer Van den Berg gevraagd welke verwachtingen er gewekt zijn. In de brief van 5 november hebben wij een historisch overzicht opgenomen. De historie gaat zo'n twintig jaar terug. Al in 1985 is het principebesluit over de oost-westbaan genomen. Limburg mag dus sinds 1985 al wat van het Rijk verwachten, te weten: een baan met nachtvluchten. Dat was toen ook al voorzien.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Collega Jorritsma heeft het aspect milieu en economie al duidelijk belicht. Dat is natuurlijk het kenmerkende aspect van dit debat en van het voorliggende besluit. Het kenmerkt zich ook door de scherpe afweging die moet worden gemaakt tussen de milieudoelen en de economiedoelen. Een beter voorbeeld van de problemen, de paradoxen, waar je in dit soort discussies vaak mee te maken hebt, is nauwelijks te vinden. Het is een afweging die zelden leidt tot winnaars. Het kabinet gaat desalniettemin die discussie niet uit de weg. Ik vind dat ons besluit de toets der kritiek ruimschoots kan doorstaan. Met elkaar, ik in het bijzonder, hebben wij voortdurend gezocht naar optimale oplossingen, ook voor het milieu. Ik vind dan dat ons voorstel echt een goede zaak is.

Wat was het doel waarmee wij deze discussie zijn begonnen? Uitgangspunt van de discussie was uiteraard het verminderen van de geluidshinder in de hele regio. Ik wil dat graag benadrukken. Het doel was dan ook het gebruik van de oude noord-zuidbaan te beëindigen. Die ligt immers ongunstig en zorgt voor een grote mate van hinder. Het kabinet zat dus met de uitgangssituatie dat het uit hinderoogpunt verre de voorkeur verdient om de oost-westbaan aan te leggen. Dat vergt een flinke investering, want de nieuwe baan moet economisch wel voldoende draagvlak hebben. Dat mag uiteraard niet ten koste gaan van de milieuwinst. Die moet substantieel blijven, want daarom ging het.

Mijn opvatting is altijd geweest: geen nachtvluchten op Beek. Uit de verschillende opties viel er daarmee één af, namelijk de keuze voor een

vliegveld dat zich primair zou richten op intercontinentale vrachtluchten. Dat is vracht die per definitie de hele nacht binnenkomt uit Zuidoost-Azië en Zuid-Amerika. Dat zijn de full freighters waarover collega Jorritsma het zo-even ook al had.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw De Boer geeft grif toe dat zij in het kabinet altijd heeft gepleit voor geen nachtvluchten. Nu lijkt er in de Kamer ook een kleine meerderheid te zijn die zegt: geen nachtvluchten. Vervolgens moet er dan iets worden opgelost. Mevrouw Jorritsma zei dat zo'n uitspraak van de Kamer voor haar onder de politieke grens zou liggen die zij aanvaardbaar vindt. Daaruit begrijp ik dat er bijna een soort politieke blokkade ligt voor die optie. Dat kan zij dan toch nooit namens minister De Boer hebben gezegd, want dat is precies wat zij maandenlang binnen het kabinet heeft bepleit? Hoe zou zij er tegenaan kijken als de Kamer dat zou uitspreken?

Minister **De Boer**: Stel dat er in de Kamer een krappe meerderheid zou zijn voor 2800 nachtvluchten, terwijl het kabinet met veel pijn en moeite het voorliggende besluit tot stand heeft gebracht. Als mevrouw Jorritsma dan wordt gevraagd: er is toch net bijna een meerderheid voor, dus dan moet u zich toch niet kunnen vinden in het standpunt dat namens het kabinet naar voren wordt gebracht? Ik zou daar buitengewoon veel problemen mee hebben. Het omgekeerde geldt natuurlijk net zo. Wij hebben met elkaar een standpunt ingenomen, wij hebben met elkaar een model ontwikkeld. Alle delen van het kabinet die de diverse standpunten vertegenwoordigden, hebben met elkaar gezegd: dit is een verdedigbaar standpunt uit het oogpunt van milieu en met het oog op de economische ontwikkeling van de luchthaven. Dat betekent dat het kabinet zich daar volledig achter schaaft, inclusief ondergetekende.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een heel lang antwoord. U bent hier openhartig over en daar prijs ik u voor. Als de Kamer dat evenwel zou doen – die situatie is niet ondenkbeeldig – dan kan het toch niet anders zijn dan dat u daar een andere optiek op hebt dan

mevrouw Jorritsma die vanaf een andere kant tot dat compromis gekomen is.

Minister **De Boer**: Dat zou betekenen dat het compromis dat hier voorligt, niet voor 100% door mij gedragen wordt. Het compromis dat hier voorligt, wordt wel voor 100% door mij gedragen. Het betekent ten eerste milieuwinst voor de regio – vergeleken met de eerdere situatie is dit echt een heel goede zaak – en ten tweede werkgelegenheid voor de regio, hetgeen voor mij ook een zorg is. Al met al ligt er dus een voorstel dat ik op alle wijzen verdedigbaar vind. Ik blijf daar dan ook volledig achter staan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik krijg toch graag een antwoord...

De **voorzitter**: Maar ik hoor wel graag een korte vraag. U verwijt de minister dat zij lang antwoordt, maar u stelt zelf ook heel lange vragen. Als u een korte vraag stelt, krijgt u misschien ook een kort antwoord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan hoop ik dat u wilt bevorderen dat ik een antwoord op die vraag krijg. De vraag is:ervaart de minister het niet als een ondersteuning van het beleid dat zij heeft ingezet, als de Kamer bij meerderheid zou zeggen dat er geen nachtvluchten mogen plaatsvinden?

Minister **De Boer**: Neen, dat zou ik niet als zodanig ervaren. Ik geloof in de juistheid van het standpunt dat het kabinet heeft ingenomen. Het bergt namelijk alle aspecten in zich die ik belangrijk vind, zowel milieu als werkgelegenheid. U hebt gerefereerd aan de fraaie strofes die in het regeerakkoord geformuleerd zijn over de afweging van milieu en economie. Welnu, dit is precies het voorbeeld waarvan je kunt zeggen dat economie en milieu in een uitstekend evenwicht met elkaar verkeren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dus het kabinetsbesluit is beter dan een besluit gericht op nul nachtvluchten?

Minister **De Boer**: Ja, want dat zal ongetwijfeld betekenen dat wij veel minder werkgelegenheid kunnen genereren in de regio.

De Boer

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): U hebt het de afgelopen maanden dus verkeerd gezien?

Minister **De Boer**: In de afgelopen maanden heb ik voortdurend gehamerd op een zo laag mogelijk aantal nachtvluchten. Ik vind namelijk dat er gekomen moet worden tot een situatie waarin er evenwicht ontstaat tussen de werkgelegenheid en de nachtvluchten. In de oorspronkelijke modellen zat aanmerkelijk meer werkgelegenheid – dat is hier vandaag een- en andermaal naar voren gebracht – maar er zaten ook aanmerkelijk meer nachtvluchten in. De situatie die nu is ontstaan, is verdedigbaar. De werkgelegenheidsontwikkeling is zeer verdedigbaar; 3300 arbeidsplaatsen extra vind ik een respectabel aantal. Ook 950 nachtvluchten over een heel jaar vind ik verdedigbaar.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vind het onbegrijpelijk dat de minister zegt dat het standpunt dat zij maandenlang in het kabinet heeft ingenomen – ik heb nog een brief van haar aan de minister-president waarin zij uit-en-te-na beschrijft waarom het zo goed is dat er geen nachtvluchten komen; de collega's mogen die brief hebben – minder goed is dan het kabinetsstandpunt dat zij nu verdedigt.

Minister **De Boer**: Dan hebt u zich nog nooit goed verdiept in de relatie tussen economie en milieu.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Moet ik uit het antwoord van minister De Boer begrijpen dat het conceptbesluit eigenlijk samen uit, samen thuis betekent voor beide ministers en dat er geen afwijking naar boven of beneden mogelijk is? Begrijp ik het goed dat het besluit genomen moet worden zoals het er nu ligt?

Minister **De Boer**: Dit besluit is door ons verdedigd; wij staan daar helemaal achter. Dat betekent ook dat wij op dit ogenblik helemaal niet van zins zijn om daar erg veel aan te veranderen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Als ik uw woorden en die van mevrouw Jorritsma goed begrijp, is elke amendement, hetzij in de richting van

minder nachtvluchten, hetzij in de richting van meer nachtvluchten, gewoon onaanvaardbaar voor u.

Minister **De Boer**: Wij voeren hier een gesprek met de Kamer. Wij zitten nu middenin dat gesprek. U hebt zo-even uw verhaal naar voren gebracht. Ik vind dat wij ook alle ruimte moeten hebben om ons verhaal naar voren te brengen. U krijgt straks de gelegenheid om daar weer op te reageren. Daarna krijgen wij die gelegenheid ook nog een keer. Aan het einde van deze avond kunnen wij vervolgens constateren hoever wij met het gesprek gekomen zijn en in hoeverre wij elkaar hebben kunnen overtuigen. Tot nu toe heb ik absoluut nog geen elementen in het gesprek gehoord op grond waarvan het kabinet op andere gedachten kan worden gebracht. Ik verdedig op dit moment het besluit dat het kabinet heeft genomen dus voor de volle 100%.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Maar het antwoord dat u zojuist gaf aan de heer Rosenmüller komt op mij toch sterk over als: u kunt iedere kleur auto bestellen, als het maar een zwarte is. U zegt eigenlijk: u kunt ieder gesprek moet ons voeren, als u straks maar instemt met onze conclusie. Ik vind het buitengewoon vreemd dat u dat zo scherp stelt.

Minister **De Boer**: Wij hebben hier met elkaar de morele plicht een besluit te verdedigen dat wijzelf het beste vinden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat hebt u. Maar als u tegelijkertijd ook zegt dat het kabinet en de coalitiepartners een dualistische aanpak bepleiten, moet er ook ruimte zijn om dat besluit te kunnen aanpassen. Dan kan het toch niet op voorhand zo zijn dat het enige besluit dat genomen kan worden, het kabinetsbesluit is?

Minister **De Boer**: Ik heb nog helemaal niet gezegd dat er zaken onaanvaardbaar zijn. Ik heb gezegd dat we midden in een gesprek met elkaar zitten, wat betekent dat we elkaar trachten te overtuigen. Tot nu toe heb ik nog geen elementen gehoord die mij zouden kunnen bewegen een ander standpunt in te nemen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Dat is dan toch een nuancering van het

antwoord dat u aan de heer Rosenmüller gaf, want dat wekte de indruk dat er niets aan veranderd kan worden.

Minister **De Boer**: Nee, die antwoorden zijn volstrekt hetzelfde.

De heer **Poppe** (SP): We kunnen vaststellen dat de minister van VROM om is, en nu vóór nachtvluchten is.

Minister **De Boer**: Op die uitspraak zat ik te wachten!

De heer **Poppe** (SP): Dat is de enige conclusie die ik althans kan trekken. Als een ander regionaal vliegveld met een prognosemodel wat werkgelegenheid betreft komt – 3000 arbeidsplaatsen meer, als nachtvluchten mogen worden uitgevoerd tot 1.00 uur – kan het dus bij u terecht.

Minister **De Boer**: As is verbrande turf, en daar hebben we het op het ogenblik helemaal niet over. Collega Jorritsma heeft u daar ook al over geïnformeerd. Op dit ogenblik ligt er geen enkel voorstel in die richting. Het lijkt mij ook buitengewoon illusoir om te denken dat er op dit ogenblik een voorstel dienaangaande komt. Wij spreken op dit ogenblik over Beek en over niets anders.

De heer **Poppe** (SP): Charters van andere maatschappijen die ook vluchten willen maken naar Midden-Afrika, zullen zeggen: hé, er is een gaatje in het kabinet, wij prikken erin en we stappen op de minister van VROM af, want daarin hebben we een medestander.

Minister **De Boer**: Zullen we elkaar opnieuw spreken als dat aan de orde zou zijn? Nu is dat niet aan de orde.

De heer **Poppe** (SP): Ik stel een vraag, die u moet beantwoorden. Zegt u dan nu keihard nee.

Minister **De Boer**: Op dat ogenblik moeten we kijken waar het dan om gaat. Ik weet dat er bijvoorbeeld bij Eelde geen enkele belangstelling is voor nachtvluchten. In Rotterdam worden al nachtvluchten uitgevoerd. Uit Welschap hebben we geen enkel voorstel dienaangaande gekregen, en het lijkt mij absoluut ondenkbaar dat dat aan de orde komt.

De Boer

Ik wil nog eens benadrukken dat wat we nu aan de orde hebben een luchthaven is zonder intercontinentale nachtvrachtvluchten, wat een buitengewoon grote milieuwinst is.

Maastricht Aachen Airport heeft een eigen bestaansrecht. We kunnen niet doen alsof het vliegveld niet bestaat. Het bedrijf heeft een functie voor de economie, en het brengt milieuhinder met zich mee, zoals heel veel bedrijven. Maar met dit besluit hebben we ook een oplossing gevonden waarmee we de hinder sterk binnen de perken houden en het bedrijf tegelijkertijd een goede toekomst bieden. Het kabinet heeft aanzienlijke verbeteringen in de milieusituatie bereikt. Het aantal geluidsgehinderden in de regio Zuid-Limburg, een regio die inderdaad al heel wat te verduren heeft, is drastisch verminderd. We hebben bijna helemaal kunnen voorkomen dat er nachtvluchten plaatsvinden. Een jaar geleden dachten we nog aan 5000 tot 6000 nachtvluchten, maar we zijn uitgekomen op 950 nachtvluchten, en dat in een zeer beperkt aantal uren. Wij begrijpen dat er wensen zijn om dat nog verder te verbeteren, maar ik vind dat het kabinet hiermee ook uit milieuoogpunt een zeer zorgvuldige afweging heeft gemaakt. De oplossing ligt aan de grens van wat economisch nog verantwoord is, en beperkt de hinder tot het uiterste.

De heer **Poppe** (SP): Het is u toch bekend dat wat geluidshinder betreft de voor de volksgezondheid meest kwetsbare uren het begin van de nacht en het begin van de ochtend zijn?

Minister **De Boer**: Dat is mij bekend. Het is u bekend dat, wanneer de 950 vluchten worden omgeslagen per dag, je uitkomt op twee landingen in de avonduren, en twee starts in de ochtenduren. De heer Poppe weet ongetwijfeld ook dat landingen aanmerkelijk minder geluid veroorzaken dan starts. Wij passen daarbij het gehele nachtregime toe. Dat betekent dat er gewoon wordt geïsoleerd.

De heer **Poppe** (SP): De kans is dus zeer groot dat je vóór 1.00 uur niet in slaap komt en dat je om 5.30 uur al wordt gewekt!

Minister **De Boer**: Kom toch, mijnheer Poppe! Dat zijn demagogi-

sche overdrijvingen. Als sprake is van twee landingen tussen 23.00 uur en 1.00 uur, dan ligt de heer Poppe niet te woelen, in die zin dat hij zich afvraagt wanneer dat vliegtuig komt, of er moet iets anders aan de hand zijn.

De heer **Poppe** (SP): Om 23.00 uur kom je niet in slaap, maar op het moment dat je in diepe slaap dreigt te vallen, komt het volgende vliegtuig. Dat is de werkelijkheid.

Minister **De Boer**: Ik denk dat in het Rijnmondgebied sprake is van meer lawaai.

De heer **Poppe** (SP): Het enige verschil is – ik woon daar toevallig – dat in het Rijnmondgebied sprake is van een continu geluid. Dat is iets anders dan plotseling een vliegtuig boven je hoofd.

Minister **De Boer**: En geen nachtregime daar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En geen isolatie.

De heer **Poppe** (SP): Daarom is het zeer ernstig wat daar gebeurt. De minister van VROM is daar kennelijk blij mee, maar daar staan de woningen die het meest door het geluid worden gehinderd. Dan is het echter industrielaawaai. Dat is een andere maatstaf.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben van mening dat de minister van VROM een en ander wel heel erg bagatelliseert. De minister heeft toch niet voor niets gepleit voor nul nachtvluchten! Wij hebben dat nachtregime toch niet voor niets. Het gaat toch om nachtrust. De minister heeft het over twee landingen tussen 23.00 uur en 1.00 uur en over twee landingen en twee starts 's morgens vroeg. Dat zijn zes vliegtuigbewegingen in de nacht. Wij weten allemaal dat mensen vaak langer slapen dan de nacht conform de wet duurt. Dan is er toch wel degelijk sprake van een probleem! De minister doet nu net alsof op dit punt een grootse milieuvictorie wordt binnengehaald!

Minister **De Boer**: Dat is ook wel een beetje zo.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ach, ga toch weg!

Minister **De Boer**: Laten wij goed kijken waarover wij het hebben. Wij hebben het inderdaad over marginale aantallen. Als je het getal van 950 deelt op 365 dagen, dan is sprake van veel minder dan zes nachtvluchten. Als je vervolgens kijkt wat dit betekent aan geluidshinder, in relatie tot wat er aanvankelijk in de plannen zat, in relatie tot wat normaliter al in een regio aanwezig is en in relatie tot het totale isolatiegebeuren dat gaat plaatsvinden, dan vind ik dat sprake is van een geweldige milieuverbetering.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Van tweeën één: of het is maar heel beperkt, maar dan kan kun je net zo goed naar nul. Dan was de slag tussen 950 en 1500 ook maar een kleinigheid. Of er is wel degelijk sprake van een trendbreuk met betrekking tot nachtvluchten. Ik zal het niet overdrijven, want ik heb al gezegd dat het nog erger had gekund, maar de manier waarop het kabinet een en ander nu bagatelliseert, vind ik niet in overeenstemming met de feiten. Ik vind dat ook niet in overeenstemming met de onrust onder de groep omwonenden over de gevolgen van een en ander. Er zijn mensen in Limburg die voorstander zijn van verdergaande concepten met meer nachtvluchten, maar op deze manier doet de minister geen recht aan de reële zorg die de omwonenden hebben over de gevolgen van die 950 nachtvluchten. De minister en ik wonen daar niet, maar die mensen wel!

Minister **De Boer**: Het is dus buitengewoon belangrijk dat er goede voorlichting wordt gegeven over wat er precies aan de hand is. Ook ik lees allerlei berichten en ook ik hoor allerlei geluiden. Ik vraag mij wat dat betreft af of men zich wel realiseert wat er precies aan de hand is. Ik zeg niet dat het aantal van 950 nachtvluchten gelijk is aan nul. Het is ook niet zo dat de mensen trillend op de rand van hun bed zitten, omdat er op jaarbasis 950 nachtvluchten plaatsvinden. Dat wordt nu en dan ook gesuggereerd. Bij dit soort discussies is het van groot belang om genuanceerd te blijven oordelen en denken.

Ten slotte nog enige opmerkingen over het betoog van mevrouw Van Rooy. Zij had twijfels over de juistheid met betrekking tot het milieuaspect. Het standpunt van het

De Boer

CDA verrast mij geregeld. Nog geen twee weken geleden zei de CDA-fractie in het kader van de behandeling van de begroting van VROM, dat er meer aandacht moet worden besteed aan de CO₂-uitstoot, aan de SO₂-uitstoot, aan de NO_x en aan de geluidshinder. Hoe verhoudt die uitspraak zich tot de kritiek die mevrouw Van Rooy namens heeft fractie heeft geuit op het aan de orde zijnde besluit? Zowel vanuit het oogpunt van het milieu als vanuit het oogpunt van de economie is dit een buitengewoon goed besluit.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De minister zal zich herinneren dat ik het kabinet een compliment heb gemaakt dat het aantal nachtvluchten substantieel teruggebracht is vergeleken met het voorstel van twee jaar geleden. Echter, er moet ook antwoord worden gegeven op de vraag wat een acceptabele ondergrens is, gelet op de werkgelegenheid. De minister heeft zelf herhaald dat het milieuaspect dominant is geweest en ik vind dan ook dat er geen evenwichtig besluit is genomen. Met het oog op de verwachtingen in Limburg had het belang van de werkgelegenheid zwaarder in het kabinetsbesluit moeten doorklinken.

Minister **De Boer**: Dan verschillen u en ik van mening over het begrip "evenwicht". Mede gelet op de uitspraken die door mensen uit uw fractie zijn gedaan, vind ik dit een zeer evenwichtig besluit.

De **voorzitter**: De spreektijden in tweede termijn zijn vastgesteld op eenderde van die in eerste termijn. Dit betekent ongeveer drie à vier minuten, afhankelijk van de grootte van de fractie.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De minister van VROM begon haar eerste termijn met de stelling dat dit debat nooit winnaars kan opleveren. Toen ik haar de kwalificaties van het besluit hoorde verwoorden, kreeg ik de indruk dat zij binnen het kabinet dit besluit als winnaar probeert te verdedigen. Zij wees erop dat het besluit de toets der kritiek ruimschoots kan doorstaan; vanuit het oogpunt van het milieu is het een buitengewoon goed besluit en ook vanuit het oogpunt

van economie is het een buitengewoon goed besluit. Zo kunnen er nog een aantal superlatieven aan worden toegevoegd. Voorzitter! Dit geeft mij het idee dat de minister dit besluit sterk naar zich toetrekt. Dat mag zij doen. Ik ben het daar niet mee eens, maar dat zal haar niet verrassen, want dat heb ik bij interruptie duidelijk gemaakt.

Uit de beantwoording valt het een en ander af te leiden. Mevrouw Jorritsma heeft 90% van de beantwoording voor haar rekening genomen en daarmee politiek gezien de minister van VROM weinig manoeuvreerruimte gelaten. Ook als een besluit eendrachtig genomen wordt, kan er in een debat via de klankkleur een bepaalde interpretatie, een bepaalde invulling gegeven worden. Dat is dus door mevrouw Jorritsma gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het zeer interessant dat de heer Rosenmöller steeds probeert om tweedracht te zaaien. Normaal gesproken, wordt het besluit door de minister van Verkeer en Waterstaat genomen. Ik ben buitengewoon blij dat mevrouw De Boer hier ook aanwezig is om haar eigen mening te geven. Zo werkt het bij ons.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wie de schoen past, trekke hem aan. Ik ben blij dat mevrouw Jorritsma hier nog even op gereageerd heeft. Ik heb er geen enkele behoefte aan hier nader op in te gaan. Ik zeg tegen mevrouw Verbugt dat ik blij ben dat mijnheer Wijers er niet is, want wat had hij nog moeten zeggen na het antwoord van mevrouw De Boer? Mevrouw Jorritsma had waarschijnlijk namens de heer Wijers kunnen spreken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer Wijers had misschien de fractie van D66 kunnen overtuigen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daar zijn mevrouw Jorritsma en mevrouw De Boer samen ook absoluut toe in staat. Ik begrijp die discussie over mijnheer Wijers nog steeds niet. Het lijkt wel alsof mevrouw Verbugt het besluit zo slecht vindt, dat zij elke politieke vertegenwoordiger van het kabinet nog een draai om zijn oren wil geven. Dat zou de enige zinvolle aanwezigheid van de heer Wijers kunnen zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Waar heeft de heer Rosenmöller in mijn betoog gehoord dat ik bestuurders draaien om hun oren heb gegeven? Als iemand dat niet heeft gedaan, ben ik dat wel geweest.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daarom begrijp ik al helemaal niet dat mijnheer Wijers hier had moeten zijn. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de heer Wijers in Brazilië koortsachtig via de radio naar de beantwoording van mevrouw Jorritsma heeft geluisterd. Hij heeft daar vermoedelijk alleen maar de indruk uit gekregen dat dit allemaal prima voor elkaar is gekomen; dat de dames dit uitstekend hebben gedaan.

Voorzitter! De beantwoording van mevrouw Jorritsma geeft aan dat er geen sprake is van een dubbel slot ten aanzien van de 950 nachtvluchten in het aanwijzingsbesluit. Het kabinet wil dat niet. Ik blijf erbij dat wij rekening moeten houden met de kleine mogelijkheid dat het kabinet op basis van de milieueffect-rapportage nog steeds de optie 1500 nachtvluchten in de aanwijzing zal verstoppen. De nuloptie zou dan overigens ook genoemd moeten worden.

Voorzitter! Nachtvluchten was het belangrijkste onderwerp. De aanvangsstelling van minister De Boer was om in het kabinet een meerderheid te krijgen om geen nachtvluchten op Beek mogelijk te maken. Mevrouw Jorritsma heeft via interrupties overduidelijk gemaakt dat voor haar nachtvluchten onder de grens ligt van een acceptabele verdediging in de Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het was wat Freudiaans. U bedoelt waarschijnlijk "geen nachtvluchten".

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ben blij dat u deze correctie aanbrengt. Geen nachtvluchten was voor de minister van Verkeer en Waterstaat onder de grens van wat zij politiek voor haar verantwoording zou willen nemen. Betekent dit dat een eventuele uitspraak van de Kamer in die richting, van een politieke blokkade wordt voorzien?

Er lijkt een kleine meerderheid in de Kamer te bestaan voor geen nachtvluchten. De minister lijkt de pas afgesneden te hebben voor de suggestie van de Partij van de Arbeid, te weten aanleg van de oost-westbaan en het via een omweg

Rosenmüller

trachten sluitend maken van de exploitatie zonder nachtvluchten. De minister heeft duidelijk gemaakt dat die route onbegaanbaar is.

De heer **Crone** (PvdA): Dat is jammer, want je wilt toch samen ergens op uitkomen. Ik heb gezegd dat er een eenmalige bijdrage aanloopverliezen nodig is. Mijn redenering is dat, als deze iets hoger wordt, er geen nachtvluchten hoeven te worden toegestaan. Dat kost dan wel geld, maar dat geldt ook voor de aanleg van een tunnel, waardoor er minder hinder is. Die vergelijking kan gemaakt worden.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik maakte geen kritische opmerking in uw richting. Ik wilde vervolgens tegen de bewindslieden zeggen dat zij aanvankelijk de stelling hadden dat er zonder nachtvluchten een rendabele luchthaven onmogelijk is. U hebt een rekensommetje op tafel gelegd waaruit blijkt dat dit mogelijk moet zijn, met de afkoop van de contante waarde plus 100 mln. Het is maar welke prijs je ervoor over hebt. Wij kunnen discussiëren over de vraag of dat al dan niet moet gebeuren. Ik ben daar buitengewoon kritisch over. Ik heb daar geen misverstand over laten bestaan. Wij proberen in commissievergaderingen wel eens 10, 20, 50 mln. bijeen te sprokkelen en dat is nagenoeg onmogelijk. Als er 135 mln. wordt gefourneerd voor een regionale luchthaven ter dichting van een exploitatietekort, is dat wel een erg hoge prijs. Ik druk mij daar dan nog erg voorzichtig mee uit.

Voorzitter! Ik onderken dat de heer Crone – ik heb ook het debat van twee jaar geleden nagelezen – een consistente lijn volgt. Dat compliment wil ik hem zeker maken.

Voorzitter! Twee jaar geleden hebben wij, zowel schriftelijk als mondeling, goed gemotiveerd ons standpunt verdedigd. Ik heb dat ook in eerste termijn gedaan. Er is daarbij geen sprake van – de minister zei dat buiten de microfoon – schonehandenpolitiek. Ik werp dat verre van mij. Wij hebben op goede gronden gemeend geen steun te moeten geven aan het toestaan van nachtvluchten. Wij zijn voor het ombouwen van zo'n regionale luchthaven naar een luchthaven waar ook beperkt zakelijk verkeer en wat charters mogelijk zijn. Wat de economische ontwikkeling betreft,

dient de groei van de werkgelegenheid in de regio Limburg op een andere wijze georganiseerd te worden. Dat heeft niets te maken met schonehandenpolitiek.

Voorzitter! Wij hebben het over het dichtstbevolkte deel van Nederland. Ik leg de Kamer dan ook een korte, duidelijk motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering af te zien van haar voornemen om nachtvluchten toe te staan op Maastricht Aachen Airport, en de Kamer te informeren over de consequenties die zij daar voor de toekomst van de luchthaven aan verbindt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmüller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (25089).

De heer **Crone** (PvdA): Ik vind het een beetje flauw om te vragen wat hiervan de consequenties zijn. De heer Rosenmüller heeft hier vast wel een standpunt over, want sommigen schaken één zet vooruit, maar hij meestal wel drie of vier, dus help ons daar een beetje in.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Er is een aantal consequenties, maar ik kan ze niet allemaal overzien. Wij hebben te maken met enkele variabelen: de nachtvluchten, de exploitatietekorten en de aanleg van de oost-westbaan. Dat zijn drie zaken waarvan zo langzamerhand uit het debat wel duidelijk is geworden dat die niet met elkaar sporen. Vervolgens gaat het om de keuze en voor mij is daarbij een harde randvoorwaarde dat er geen nachtvluchten plaatsvinden. Het kabinet heeft gezegd dat er geen oost-westbaan komt als er geen nachtvluchten worden uitgevoerd. Twee jaar geleden heb ik een stelling voorgesteld en dat was het enige waarover ik met de minister spoorde: dat zou de consequentie zijn. Er is echter ook een andere mogelijkheid en die heeft de heer Crone aangedragen, namelijk de mogelijkheid om

wel de oost-westbaan aan te leggen en de exploitatietekorten door het Rijk, eventueel met de provincie of derden, aan te laten vullen. De heer Crone heeft nog een andere gedachte geopperd, namelijk het in belangrijke mate financieren via een opslag op de kosten van een ticket. Hier geschiedt de aanvulling dus door de passagiers en dat is een creatieve gedachte, waarbij ik overigens wel een aantal forse, kritische kanttekeningen heb gemaakt.

Voor de door mij genoemde harde randvoorwaarde proef ik een meerderheid in de Kamer. Het is ook een tegemoetkoming aan hetgeen de heer Crone voorstelt. Zo zou dat door de Kamer kunnen worden uitgesproken en daarmee wordt tegen het kabinet gezegd: zo denkt de Kamer erover, maar natuurlijk zijn daar consequenties aan verbonden, dus geef de Kamer die ook aan. Het gaat dan om de keuze die wordt gemaakt ten aanzien van die consequenties, maar dan wel onder de harde randvoorwaarde dat er geen nachtvluchten plaatsvinden. Dat is het punt waarom het hier in politieke zin gaat.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik dank de bewindspersonen voor hun antwoord. De VVD-fractie realiseert zich dat het onderhavige besluit over de uitbreiding van de luchthaven Beek een compromis is van economische belangen en milieubelangen. Het gaat erom het juiste evenwicht te vinden en uit het debat is gebleken dat dat niet eenvoudig is.

Kijkend naar wat dit besluit kan opleveren, zie ik een aantal positieve punten. Zo is er het ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven. Daarmee worden in elk geval 2300 arbeidsplaatsen vastgelegd en wordt het perspectief geboden dat zij behouden kunnen blijven. Er is ook het perspectief van een forse groei, dus van nieuwe arbeidsplaatsen: 3300 nieuwe banen. De oost-westbaan is in 2002 gereed en dat betekent minder milieuhinder. Deze positieve aspecten kunnen ook nog gerealiseerd worden als ervan wordt uitgegaan dat in de kern van de nacht geen overlast wordt veroorzaakt. Mijn fractie vindt al deze punten bij elkaar positief voor Limburg. Mevrouw Van Rooy sprak

Verbugt

over een klap in het gezicht van Limburg, maar daarmee slaat zij de plank mis.

Het kabinet moet wel zijn werkgelegenheidsbelofte voor Limburg waarmaken; in eerste termijn heb ik daarover mijn zorgen geuit. Door het antwoord van het kabinet is voor ons een aantal van die zorgen weggenomen, maar voor ons is dit wel de grens van wat in onze ogen economisch verantwoord is. Dan sta ik voor de vraag wat het alternatief is. Prognoses en verwachtingen bieden geen garanties, zei de minister, en daar zijn wij het allemaal over eens. D66 biedt in het geheel geen alternatief voor de werkgelegenheid in Limburg. Dat vind ik een lege dop. Bij de variant van de Partij van de Arbeid zullen wij toch tot in lengte van dagen exploitatieverliezen moeten afdekken en dat is niet de lijn van de VVD. Meer nachtvluchten dan het kabinet wil, geeft meer garanties voor de exploitatie, maar dat betekent ook dat een hogere prijs moet worden betaald voor het leefmilieu. Op een gegeven moment moet je een afweging maken tussen werkgelegenheid en hetgeen nog acceptabel is voor de leefomgeving, voor het draagvlak in Limburg. Je zult toch iets moeten realiseren en een voorstel moeten doen waarvoor een meerderheid te halen is. Anders ga je weer naar Limburg met een lege dop.

Mijn fractie dringt er heel sterk op aan dat de oost-westbaan er in ieder geval in 2002 ligt. Dat is voor ons belangrijk. Wij willen de Europese subsidiegelden die al toegekend zijn, niet op het spel zetten. Ook willen wij niet het risico lopen dat wij een kostbare zoneringsgang moeten zetten voor de huidige noord-zuidbaan als de oost-westbaan door het voortschrijden van de discussie te laat wordt aangelegd.

Hoe gaan wij verder? Inmiddels hebben wij kunnen vernemen dat het provinciaal bestuur van Limburg geen belang hecht aan verdere discussies over het kabinetsbesluit. Het wil eindelijk stappen zetten om de uitbreiding te realiseren. Speciaal tegenover mevrouw Van Rooy zeg ik dat wij daar goed naar hebben geluisterd. Dat wil de VVD-fractie ook. Wij denken dat dit laatste ook een belangrijk signaal voor het bedrijfsleven is. Bedrijven kunnen dan investeringsafwegingen maken en dat is belangrijk voor het creëren

van nieuwe banen. Eén ding is voor ons duidelijk: als wij verder blijven kibbelen over een nachtvlucht meer of een nachtvlucht minder, dan blijft die onzekerheid bestaan.

De **voorzitter**: Wilt u uw betoog afronden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja.

Voor alle betrokkenen is dat niet wenselijk. Wij willen het kabinetsbesluit wel een kans geven, maar gelet op de economische randvoorwaarden, vinden wij wel dat wij vooral voor de marktsector moeten proberen dat besluit een beetje meer realiteitswaarde te geven of het risico daarin wat te verminderen. Hiertoe dien ik de volgende motie in.

De **voorzitter**: Daarvoor heeft u helaas geen tijd meer.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, voorzitter!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik mevrouw Verbugt een vraag stellen?

De **voorzitter**: Mevrouw Verbugt, u wordt door de gong van de heer Rosenmöller gered.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): En als zij slim is, legt zij in het antwoord de motie voor.

Is de steun die mevrouw Verbugt aarzeland aan het wetsvoorstel geeft, vooral ingegeven door het feit dat zij coalitiepartner is? En als zij oppositiepartij was geweest, zou zij dan werkelijk de vloer hebben aangeveegd met dit kabinetsvoorstel? Of heb ik dat mis?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er ligt een voorstel waar heel veel positieve dingen inzitten. Die willen wij niet weggooien. Het besluit dat hier ligt, vertoont voor ons een evenwicht. Ik kan zeer wel tegenover Limburg verdedigen dat er 3300 nieuwe arbeidsplaatsen komen en dat in totaal een conglomeraat van 5000 arbeidsplaatsen veilig wordt gesteld. Dat vind ik allemaal heel wezenlijk en dat gooi ik niet weg. Beter een half ei, dan een lege dop, maar dat half ei moet wel eetbaar zijn.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Mevrouw Verbugt zegt dat zij overtuigd is door het antwoord van de minister dat er 3300 arbeidsplaat-

sen komen. Ik snap niet helemaal waar dat op gebaseerd is. Tegelijk zegt zij dat er toch meer garanties moeten komen voor de realiteitswaarde daarvan. Kan zij dat nader invullen? Wat moeten die garanties dan zijn?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan kan ik nu, in de interruptietijd, mijn motie voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering een besluit heeft genomen over de uitbreiding van Maastricht Aachen Airport;

van mening, dat dit besluit uitgangspunt dient te zijn voor de ontwikkeling van de luchthaven tot een passagiersluchthaven met een beperkte vrachtfunctie;

voorts van mening, dat het voor luchtvaartmaatschappijen mogelijk is om binnen dit besluit een bedrijfseconomische verantwoorde planning van activiteiten te ontwikkelen;

overwegende, dat onherroepelijke nachtelijke sluitingstijden als gevolg van onvoorziene omstandigheden tot problemen kunnen leiden en luchtvaartmaatschappijen om die reden MAA zouden kunnen mijden;

verzoekt de regering het op 1 november 1996 genomen besluit te voorzien van een extensieregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (25089).

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Wij zijn er naar mijn gevoel nog niet helemaal uit, omdat er toch nog wel erg veel smaken overblijven in het debat. Iedereen erkent dat er een heleboel is opgeschoven in het compromis van het kabinet, maar ik vraag mij af of dat wel genoeg is. Ik loop wat punten door.

Crone

Ik ben teleurgesteld over het antwoord in eerste termijn van het kabinet over het risico van een precedent voor andere regionale luchthavens. Dat weegt bij ons buitengewoon zwaar. Wij hebben het uitgangspunt dat regionale luchthavens een beperkte functie hebben. Daar mogen zeker geen nachtvluchten plaatsvinden. Wij weten dat die dreiging buitengewoon groot is. Het kabinet geeft twee argumenten waar wij nu juist bang voor zijn: geef ze een bovenregionale functie en geef ze een rol als overloop van Schiphol. Wij weten dat dit twee belangrijke impulsen zijn. Ik lees rechtstreeks in de antwoorden dat het kabinet er niet op zit te wachten om nachtvluchten beschikbaar te stellen. Als je het bij de een toestaat, kun je het bij de ander niet weglaten. Dat is het risico. Om die reden hebben wij twee jaar geleden tegen de minister gezegd dat wij Beek in relatie tot Relus moeten bekijken, zoals ik net heb nagezien in de Handelingen van twee jaar geleden. Dat kunnen wij nu niet doen. Het ontbreken van Relus is voor ons dus een handicap.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De beste manier om dat precedent te voorkomen waarover u en ik ons allebei zorgen maken, is te zorgen dat wij in Beek op nul nachtvluchten uitkomen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik kom hier nog op terug in mijn conclusie.

Er is nog een reden waarom wij niet helemaal zijn waar wij dachten te kunnen komen, namelijk iets meer in de richting van ons eigen standpunt. In de aanwijzing zijn wel een aantal dingen redelijk hard vast komen te staan. Dat vind ik zeer belangrijk. Er worden niet 950 vluchten genoemd. Zij worden zodanig ingevuld met de stilste vliegtuigen van dat moment, dat het niet gemakkelijk zal zijn om daarna veel meer vluchten te krijgen met nog stillere vliegtuigen, die er dan nauwelijks zullen zijn. Niettemin is het niet zo'n bezwaar om dat vast te leggen. Ik heb de wetsartikelen daarvoor voorgelezen. Het kabinet komt ons op dit punt niet zo erg tegemoet.

Dan is de vraag waar je op uitkomt als je een stap verder gaat in de richting van onze voorkeur, namelijk geen nachtvluchten. Ik heb het antwoord van het kabinet op

vraag 12 herhaald. Ik heb dat ook nagelezen in het rapport van Schiphol. Ik stel vast dat de minister ook bevestigt dat er om op een break-evenpoint uit te komen, een eenmalige bijdrage nodig is van circa 38 mln.

Ik heb daarover misschien verwarring veroorzaakt, maar je kunt ook zeggen dat ik een creatieve oplossing heb toegevoegd. Als het Rijk dat niet betaalt, zou er een discussie kunnen plaatsvinden of dit voor een deel uit een prijsverhoging van een ticket zou kunnen komen. Daar gaan wij niet over en daar gaat de minister niet geheel over, maar het zou wel mogelijk zijn om daarmee rekening te houden in de onderhandelingen die er komen.

Ik haal geen witte raaf naar voren uit Schiphol, maar ik signaleer een tendens die je overal in de regionale luchthavens ziet, namelijk geen nachtvluchten. Dit gaat samen met de tendens dat mensen op vakantie willen gaan en flexibeler zijn, maar niet meer in de nacht willen vliegen. Het voorbeeld met de kinderen is al gegeven. Er ontstaan dus steeds meer mogelijkheden en kansen om gewoon de dag te benutten in plaats van de nacht. Ik vind dat die optie in beeld moet blijven.

Die kosten zijn eenmalig en het gaat dus niet om een subsidie die tot in lengte van jaren blijft. Dan gaat de vergelijking op met andere infrastructuur. Soms leg je een infrastructuur project met hogere kosten aan, omdat je daarmee eenmalig de rust van de mensen in de omgeving koopt. Wij willen dat vastleggen in de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het een wezenlijke politieke taak van de rijksoverheid is om burgers zoveel mogelijk te beschermen tegen geluidshinder in de nacht;

overwegende, dat dit in de eerste plaats tot uiting komt in zonerings- en het vastleggen van beperkingen ten aanzien van het gebruik van het luchtvaartterrein in een aanwijzingsbesluit;

verzoekt de regering in de komende onderhandelingen met de exploitant, de regionale overheden en de luchtvaartmaatschappijen uit te gaan van nul nachtvluchten waarbij een hoger aanloopverlies wordt afgedekt door een financiële bijdrage van de maatschappijen c.q. reizigers en zo nodig de rijksoverheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Crone en Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 7 (25089).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat betekent in politieke zin dat de heer Crone een Kameruitspraak vraagt die gericht is op nul nachtvluchten. Vandaar dat ik nu ook begrijp wat uw vraag aan mij was. In de richting van het kabinet zegt de motie: zorg ervoor dat er in financiële zin een oplossing wordt gevonden voor het bestaande exploitatietekort.

De heer **Crone** (PvdA): Ja. Ik begrijp echt dat er eens een eind komt aan het leveren van een financiële bijdrage. Als het gaat om een jaarlijkse bijdrage die bij wijze van spreken zelfs nog gaat oplopen, snap ik heus dat het kabinet, als het dat risico ziet, heeft gezegd dat het dat niet wil. Het kabinet is dus met een compromis gekomen dat het kabinet, qua milieu, werkgelegenheid en het moment waarop het winstgevend wordt, evenwichtig vindt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En qua werkgelegenheid.

De heer **Crone** (PvdA): Dat zei ik.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar praat u toch niet meer over?

De heer **Crone** (PvdA): Jawel, ik heb dat wel gezegd. Ik had het over evenwicht qua milieu, werkgelegenheid en het moment waarop je winst maakt. Ik calculeer in dat je met een betrekkelijk kleine bijdrage – het is natuurlijk nog steeds een groot bedrag, maar het is eenmalig – veel dichterbij datgene komt wat onze inzet is geweest en wat, zoals de minister heeft gezegd, in al deze debatten steeds onze inzet is geweest. Dan komt er een moment waarop het goed is om te bekijken of

Crone

op dat punt een Kamermeerderheid te vormen is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die Kamermeerderheid zal hooguit te vinden zijn bij degenen die zich tot nu toe tegen nachtvluchten hebben uitgesproken, want mijn collega's van de fracties van het CDA en de VVD zullen die kant niet op willen. Dat is uit hun bijdragen wel duidelijk geworden. Dat betekent dus dat wij voor het aannemen van uw motie en voor het aannemen van mijn motie eigenlijk aan elkaar vastgeklonken zijn. Dat geldt in dit debat ook voor de fractie van D66, de kleine christelijke partijen en de SP-fractie. Dat betekent dus dat er behoedzaam geopereerd zal moeten worden. Ik heb buitengewoon kritisch gereageerd op het verstrekken van zo'n groot bedrag aan de regionale luchthaven. Zonder onze steun zult u het met die motie waarschijnlijk niet eens halen. Ik heb de deur op dat punt nog niet dichtgedaan, maar misschien mag ik dan van u nog eens horen hoe u over mijn motie denkt. Die motie sluit dat op zich niet uit, maar verwoordt het in iets algemenere zin.

De heer **Crone** (PvdA): Dat vind ik juist het bezwaar: uw motie is te algemeen. Zij vraagt iets wat ook ik wenselijk vind, namelijk geen nachtvluchten. Voor de rest laat u echter open wat de consequenties daarvan zijn. U sluit kennelijk niet uit dat de consequentie bijvoorbeeld kan zijn dat die luchthaven er niet komt, omdat dat misschien in uw ogen – want dat hebt u zelf niet gezegd – tot te hoge kosten zou leiden. Ik geef boter bij de vis; ik zeg dat ik een stapje verder dan het kabinet wil en hoeveel dat kost. Over de feiten zijn wij het eens, maar de politieke balans ligt bij mij iets anders dan bij het kabinet. Ik wil er, wat dat betreft, ook niet zo buitengewoon principieel over doen. Laten wij het gewoon ontspannen met elkaar bekijken. Dat was ook mijn inbreng in eerste termijn: als je niet voor het principe kiest dat alles mag en dat de vraag van de markt wordt geaccommodeerd of voor het principe dat niets mag totdat alle milieukosten zijn geïnternaliseerd – geen baan dus; ook dat standpunt leeft in deze zaal – moet je een compromis sluiten. Dat vind ik absoluut niet negatief. Er wordt zo gek over gedaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik sta hier buitengewoon relaxed, hoewel wij de randen van de nacht naderen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik zeg het meer omdat u zelf ertoe uitnodigt om zorgvuldig met elkaar te bekijken hoe je dat doet. Hoe meer wij elkaar aanpraten dat er buitengewoon grote principes tegenover elkaar staan, des te moeilijker het natuurlijk wordt om een compromis te bereiken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan begrijpen wij elkaar niet. Ik wil de mogelijkheid dat wij iets doen met uw motie nog niet helemaal wegnemen, maar het is lopen over een buitengewoon dun randje, omdat misschien 78 of 80 Kamerleden daar interesse voor hebben. Dat geldt ook voor mijn motie. Als het zo behoedzaam manoeuvreren is, is het de vraag of het wel goed is om de keuze die u maakt – laten wij eerlijk zijn: daarmee stond u tot in dit debat alleen en voor het compromis dat u wilt bereiken, bent u dus afhankelijk van andere partijen – zo expliciet in de motie moet staan of dat je elkaar, mogelijk in wederzijdse ondersteuning, misschien kunt vinden door meerdere mogelijkheden open te laten, maar er misschien ook één te noemen. Daarbij redeneer ik vanuit het idee dat nul nachtvluchten iets is wat volgens de misschien beperkte meerderheid zou moeten gebeuren. Dan zijn er meerdere scenario's waar het kabinet ons over moet informeren, waarvan datgene wat u expliciet vastlegt, er in ieder geval één is. Mijn motie sluit meerdere scenario's echter niet uit.

De heer **Crone** (PvdA): Het is soms te makkelijk om alles maar in te sluiten, want dan lijkt het net alsof je een grote eenheid krijgt, maar het wordt dan wel een monsterverbond. Achter uw motie kunnen dan immers mensen gaan staan die zeggen: ik wil niet alleen geen nachtvluchten, maar ik wil die hele luchthaven niet en ik wil zelfs de noord-zuidbaan sluiten. In dat monsterverbond wil ik mijzelf niet graag terugvinden. Vandaar dat uw motie de kracht heeft van "lekker iedereen samen", maar ook de zwakte dat het een monsterverbond is, want daarin bepaalt de zwakste schakel de kracht. Wat dat betreft ben ik gewoon helder. Ik zeg gewoon: dit is mijn uitgangspunt en daar probeer ik een Kamer-

meerderheid voor te krijgen. Ik heb inderdaad de illusie dat die meerderheid haalbaar is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe wilt u mij dan overtuigen van het feit dat alleen die beperkte consequentie een besprekbare consequentie moet zijn? U bent van mij afhankelijk voor het aannemen van uw motie. Zo zit het gewoon.

De heer **Crone** (PvdA): Als u het zo formuleert, zegt u dat u dicteert wat de meerderheid...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, het gaat niet om dictaten. Ik zoek naar wederzijdse steun.

De heer **Crone** (PvdA): Maar dan mag ik toch aan u vragen welke opties u allemaal mogelijk acht achter uw motie? U zegt dat alles mogelijk is, en dus ook de optie dat er geen luchthaven komt. Dat is overigens consistent.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb niet gezegd "geen luchthaven". Ik heb drie opties genoemd, namelijk via de tickets, via het Rijk en de mogelijke consequentie van geen oost-westbaan. Dat zijn mogelijkheden. Als u de laatste mogelijkheid niet wilt, blijven er nog twee over. U zult toch enige mate van toeschietelijkheid moeten tonen ten opzichte van degenen die u aanspreekt in verband met een mogelijke krappe Kamermeerderheid. U moet mij niet een dictaat opleggen; overigens hou ik niet van die woorden, zeker niet als het om een zo dun bruggetje gaat.

De heer **Crone** (PvdA): U probeert uit te leggen dat uw motie en die van mij zo op elkaar lijken, maar er zijn ook verschillen. Ik vind dat iedereen maar moet uitmaken wat hij ervan vindt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De vraag is of u, tegen de achtergrond van het standpunt dat u twee jaar geleden heeft ingenomen, bereid bent om een prijs te betalen, om na te gaan of er een meerderheid te vormen is. U zoekt steeds een compromis, maar wél op basis van uw eigen standpunt. Dat recht ontzeg ik u niet, maar ik hou een mogelijkheid open ten aanzien van een standpunt dat ik twee jaar geleden niet heb ingenomen.

Crone

De heer **Crone** (PvdA): De winst die wij hier allemaal samen ten opzichte van twee jaar geleden hebben geboekt, tot en met het kabinet, is dat wij nu veel beter weten waar wij het over hebben. Wij hebben veel beter onderzocht welke opties er in de markt zijn, welke niet haalbaar zijn en welke wél. Het speelveld is nu veel duidelijker en iedereen kan dus beter uitmaken waar hij op dat veld positie wil kiezen. Vervolgens kan blijken welke coalities er mogelijk zijn. Ik vind het interessant dat wij nu deze woordwisseling hebben, maar ik vind toch dat uw motie een andere interpretatie mogelijk maakt dan ik wenselijk acht. Dat is een beperking die aan uw motie verbonden is en niet aan de mijne. Aan mijn motie zijn weer andere beperkingen verbonden.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! De heer Crone heeft een interessante motie neergelegd, maar verwijzend naar de antwoorden van de ministers constateer ik dat zijn financiële voorstel door minister Jorritsma met kracht van tafel is geveegd als niet afdoende oplossing. Bovendien liet het antwoord van minister De Boer over de nachtvluchten niets aan duidelijkheid te wensen over. De conclusie moet dan ook zijn dat de heer Crone met deze motie een bom onder het besluit van het kabinet legt. Is dat ook de bedoeling van de heer Crone?

De heer **Crone** (PvdA): Neen, maar hoe principiële u het stelt, hoe eerder u gelijk krijgt. Als men hiermee ontspannen omgaat en erkent dat het kabinet in een discussie is verwickeld over het principe van de subsidiëring... Waar wij het over eens zijn, is dat er een exploitatiebijdrage nodig is om van verlies tot winst te komen, naast de infrastructuursubsidie. Bovendien proberen wij wat de nachtvluchten betreft zo dicht mogelijk bij nul uit te komen. Dat zijn de gemeenschappelijke uitgangspunten. Welnu, ik denk dat men met mijn motie nog meer in die richting kan gaan. De richting is hier niet langer: kunnen het nog méér nachtvluchten worden? Dat heeft gelukkig niemand in tweede termijn gezegd. Het is vervolgens logisch dat je in het kader van de onderhandelingen tracht om nog een stapje verder te komen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA):

Voorzitter! Dit is geen uur om gezellig met elkaar te babbelen, maar ik constateer toch dat de heer Crone nu een zeer principiële punt aan de orde stelt. Ik ben zeer benieuwd naar de reactie van de ministers.

De **voorzitter**: Ik ook, hoewel ik er niets mee te maken heb.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De heer Crone zegt dat hij boter bij de vis levert, maar ik vraag mij af of het een onsje meer of een onsje minder mag zijn. Tot hoever wil hij gaan met het afdekken van exploitatietekorten? Uit alle rapporten blijkt dat het in feite zonder nachtvluchten niet kan.

De heer **Crone** (PvdA): Het enige rapport dat zich uitspreekt over de kosten zonder nachtvluchten, komt met een "net present value" van min 38 mln. Dat kan met een eenmalige bijdrage worden afgedekt. Ik heb er als extra optie bijgegeven dat dit niet alleen door de rijksoverheid wordt gedaan. Er kan ook sprake zijn van een bijdrage via de tickets. Ook daarover kan weer verschillend worden gedacht. Misschien kan er minder dan ik denk of meer dan de mevrouw Jorritsma denkt. Juist daarom vraag ik om dit bij de onderhandelingen te betrekken. Dat is een gedeelte van het proces. Ik zou zeggen: spreek de luchtvaartmaatschappijen aan die graag dichter bij de mensen willen zitten en overdag willen opereren. Vroeger richtten wij ons op een markt met intercontinentale vluchten en vonden wij het gek dat dat niet zonder nachtvluchten kon. Nu zoeken wij naar een ander type markt. We komen dicht bij elkaar, want dit komt uit verschillende rapporten als een optie naar voren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Maar heeft u een maximum in gedachten?

De heer **Crone** (PvdA): Neen. Ik leef met de rapporten die wij nu hebben. Als ik die goed heb gelezen, is mijn conclusie helder.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Maar daarbij gaat het alleen om richtlijnen. U wilt niet zeggen: tot zover en niet verder? Dat behoort bij het spel van onderhandelingen en toekomstige ontwikkelingen?

De heer **Crone** (PvdA): Ja, maar

bovendien baseren wij ons allemaal op de rapporten. Waarom zou ik dan nog zeggen dat het meer of minder is? Daar heb ik op dit moment ook geen behoefte aan. Die behoefte had ik vier jaar, twee jaar geleden wel. Toen was er namelijk maar één rapport en dat was al vijf jaar oud.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Vluchten kan niet meer, behalve, als het aan het kabinet ligt, 's nachts van Beek. En dat is alleen maar om de interne tegenstellingen in het kabinet te ontvluchten.

Het belangrijkste deel van de nacht wordt gevormd door de randen. De volksgezondheid wordt daarvoor opgeofferd, als het aan het kabinet ligt. Chartermaatschappijen kunnen op die manier met een toestel drie keer heen en weer vliegen naar en van een bestemming. Daar is dus een kortere nachtperiode voor nodig. Ik vraag mij af waarom zo'n groot dichtbevolkt deel van Nederland daarvoor wordt opgeofferd. Ik heb namelijk nog niemand horen zeggen welk deel van de werkgelegenheid in met name de toeristische sector daardoor mogelijkerwijs verdwijnt.

Het is ook niet zeker of het om 950 vliegtuigen gaat; het kunnen er meer zijn. De nachtnorm mag toch volgevlogen blijven worden als de vliegtuigen stiller worden.

De extra werkgelegenheid is geprognosticeerd op 3300 arbeidsplaatsen. Maar daarbij is geen rekening gehouden met de ontwikkelingen in de vliegtuigwereld aan automatisering en standaardisering in de afwerking van vracht en passagiers. Die hebben minder werkgelegenheid tot gevolg.

Kortom, alles is vaag en onduidelijk. Alleen één ding is duidelijk: nachtvluchten zullen de leefbaarheid van het gebied aantasten.

Ik zal een motie indienen. Het gaat toch om werkgelegenheid. Ik ben overigens bereid om met de andere motie-indieners na te gaan of de ingediende moties in één motie ondergebracht kunnen worden. Anders ontstaat er misschien een verdeeldheid van stemmen over drie moties.

De fracties van D66 en de PvdA kunnen mijns inziens in ieder geval niet meer tot nachtvluchten besluiten. Daar ben ik toch wel blij om.

Poppe

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het toestaan van nachtvluchten op de regionale luchthaven Beek weliswaar nieuwe werkgelegenheid oplevert, maar dat deze werkgelegenheid niet in verhouding staat tot de maatschappelijke kosten van de aanleg van de oost-westbaan, de kosten voor woningisolatie, alsmede de exploitatiesubsidies die ook in de toekomst noodzakelijk blijven;

overwegende, dat ten gevolge van nachtvluchten ook werkgelegenheid zal verdwijnen in de recreatiesector;

overwegende, dat nachtvluchten een nadelig effect zullen hebben op de gezondheid en het welzijn van de omwonenden;

van oordeel, dat het toestaan van nachtvluchten op regionale luchthavens onwenselijk is;

verzoekt de regering geen nachtvluchten op Beek toe te staan en om met voorstellen te komen om op andere wijze een impuls te geven aan de werkgelegenheid in Zuid-Limburg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (25089).

□

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Voorzitter! Ik heb in eerste termijn in mijn conclusie gezegd dat het kabinetsbesluit toch getuigt van een gebrek aan politieke moed. Het hoofddoel van dit kabinetsbeleid is namelijk werk, werk, werk, maar blijkbaar geldt dat niet in die mate voor Limburg. Deze conclusie is niet veranderd na het antwoord van de ministers. Zij hebben in ieder geval de CDA-fractie er niet van kunnen overtuigen dat dit besluit van het kabinet leidt tot een substantiële groei van de werkgelegenheid.

Het verbaast ons dan ook dat de VVD zo gemakkelijk akkoord gaat

met dit besluit. Het komt toch wat schijnheilig over, als men enkele maanden geleden nog duidelijk stelt dat het besluit maar door Limburg zelf genomen moet worden, terwijl men weet dat Limburg op dat moment een heel ander besluit in gedachten heeft dan het onderhavige. En nu is de VVD snel overtuigd door het antwoord van de ministers.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Heeft mevrouw Van Rooy ook de brief ontvangen van het provinciaal bestuur van Limburg, waarin het ons juist oproept om zo snel mogelijk tot een besluit te komen en om het kabinetsbesluit in ieder geval een kans te geven?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Natuurlijk wil Limburg graag een besluit. Dat willen wij ook buitengewoon graag. Wij willen echter vooral een goed besluit dat ook werkgelegenheid oplevert en perspectief biedt op een rendabele exploitatie en dat uiteindelijk het milieu ten goede komt. Wij blijven van oordeel dat een besluit dat oorspronkelijk door Schiphol en Beek samen was ontwikkeld op basis van 1500 nachtvluchten, beter aan die doeleinden beantwoordt dan het besluit van Limburg zelf. Vandaar dat ik op dat punt een motie aan de Kamer wil voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het Limburgse provinciebestuur voorstander is van een beperkt nachtvluchtregime zoals voorgesteld in het samenwerkingsakkoord tussen AAS en MAA;

overwegende, dat het kabinetsbesluit met betrekking tot MAA niet overeenkomt met de wensen van het Limburgs provinciebestuur;

verzoekt de regering het besluit te herzien conform het samenwerkingsvoorstel AAS-MAA op basis van 1500 nachtvluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Rooy.

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (25089).

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): De coalitiepartijen laten, zoals gebruikelijk, op het terrein van de luchtvaart een buitengewoon verdeeld beeld zien. De VVD ondersteunt het kabinetsbeleid, hetgeen gebruikelijk is bij dit soort onderwerpen. D66 wil consequent in het geheel niets op het terrein van nachtvluchten. De PvdA komt met een besluit dat een oplossing lijkt te bieden voor de onrendabele exploitatie, maar dat gelet op het antwoord van de minister, alleen maar zal leiden tot een nog veel onrendabeler exploitatie. Doordat het ook nog de koppeling in zich heeft met de wens om geen nachtvluchten toe te laten, kan dit niet anders dan als een bom onder het kabinetsbesluit worden gezien. Het zou mij verbazen als de ministers niet over deze motie het onaanvaardbaar uitspraken, ook gehoord de eerdere antwoorden van de beide ministers waarin zij zeggen dat dit besluit echt de grens is naar boven en naar beneden.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik wil mevrouw Van Rooy een vraag stellen. Zij probeert dit nu allemaal enorm op te kloppen en dat is natuurlijk ook haar functie, maar zijn de druiven voor haar zo zuur, nu zij ziet dat er een discussie plaatsvindt over veel minder nachtvluchten tot nul? Probeert zij er nu meer nachtvluchten in te halen? Licht zij daar niet wakker van? Is het zo gek dat hier een discussie plaatsvindt over de prijs die men ervoor over heeft – de een wat meer en de ander wat minder – om meer nachtrust te kopen? Waarom doet zij daar niet gewoon aan mee, want bij andere onderwerpen, bijvoorbeeld over Brabant, doet zij dat wel?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Wij zijn gewoon consequent in de lijn die onze fractie op dit punt al tijdens inneemt. Het standpunt dat wij hier naar voren hebben gebracht, zal u toch niet verbazen? Vergeleken met het standpunt waarop wij twee jaar geleden of nog langer terug stonden met betrekking tot nachtvluchten, kunt u toch niet volhouden dat 1500 nachtvluchten zo'n enorm rigoureuze standpunt is? Het levert wel substantieel veel meer werkgelegenheid op. Ook uw eigen PvdA-

Van Rooy

bestuurders en gedeputeerden in Limburg ondersteunen dit standpunt en daarom ben ik eerder verbaasd over uw vraag.

De heer **Crone** (PvdA): Maar ik vroeg natuurlijk naar uw standpunt. Ik vraag u waarom u zo snel afhaakt als wij proberen om met hogere kosten een stuk meer rust te kopen. U zegt niet eens tegen het kabinet dat u blij bent dat het gelukt is om toch een kwaliteitsluchthaven te hebben. Ook de bestuurders in de regio zeggen dat, maar zelfs dat gaat u niet ver genoeg. U wilt gewoon meer lawaai en u heeft er minder geld voor over om dat weg te halen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Nee, wij willen meer werkgelegenheid met een acceptabele hoeveelheid lawaai die substantieel lager is dan waarvan twee jaar geleden werd uitgegaan. Wij vinden de ontwikkeling die sindsdien in gang is gezet, goed. Daarvoor hebben wij het kabinet gecompimenteerd. Maar wij vinden dat het kabinet hier een stap te ver gaat. U moet niet net doen alsof wij een uitermate vreemd standpunt innemen. Ik kan u verzekeren dat het standpunt van het CDA het dichtst ligt bij wat het provinciebestuur van Limburg wil, inclusief de gedeputeerde van uw PvdA. Het zou u sieren als u ook luisterde naar het antwoord op uw eigen interruptie.

De heer **Crone** (PvdA): Ik hoor alles.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Als u een interruptie pleegt en u gaat daarna met een fractiegenoot praten, dan getuigt dat van weinig respect.

De heer **Crone** (PvdA): Dat vind ik echt flauw. Ik zat daar en luisterde naar alles wat u zei. Maar ik hoef niet op elk antwoord na een interruptie een nieuwe interruptie te plaatsen.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Ik vind het ten minste van behoorlijke omgangsvormen in dit huis getuigen dat je bij een interruptie ook even luistert naar het antwoord en de spreker even aankijkt en dat je dan niet met een ander gaat praten.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb twee woorden met collega Huys gewisseld en vervolgens alleen maar geluisterd naar wat u zei.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Die

indruk maakte dat in ieder geval zeker niet op mij, maar ik zal er niet wakker van liggen.

Het stelt mij teleur dat minister Jorritsma zo'n star standpunt inneemt als het gaat om de forse financiële rekening die uit het beperkte besluit voor Limburg voortvloeit: minder perspectief op banen, maar wel een hogere rekening. Wij vinden dat een onjuiste gang van zaken. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het Limburgs provinciebestuur zich altijd ingezet heeft voor een zodanig beperkt nachtluchtregime dat een substantiële groei van de werkgelegenheid en een rendabele exploitatie gerealiseerd kunnen worden;

overwegende, dat de provincie Limburg reeds fors bijdraagt in de directe en indirecte aanlegkosten van de oost-westbaan;

constaterende, dat het kabinet besloten heeft tot een stringent nachtregime op Maastricht Aachen Airport, waardoor de toekomstige exploitatieverliezen kunnen oplopen tot circa 100 mln.;

van oordeel, dat de rekening van deze exploitatieverliezen niet voor rekening mag komen van de regio;

spreekt uit dat de rekening die uit het kabinetsbesluit voortvloeit door het Rijk betaald moet worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Rooy. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (25089).

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Het debat eindigt in het nachtluchtenregime. Het lijkt erop dat de meerderheid van de Kamer toch uitkomt op geen nachtluchten, al zullen wij natuurlijk de stemmen moeten afwachten.

Ik wil nog even het verloop van de discussie vanaf 1994 volgen, althans wat betreft de inbreng van D66. Wij hebben vraagtekens gezet bij de dagaanwijzing van de oost-westbaan, omdat dit kon worden gekoppeld met de aanwijzing van nachtluchten. Dat is nu inderdaad aan de orde. Om die reden hebben wij gezegd dat de aanleg van de oost-westbaan voor ons niet aan de orde was als de rentabiliteit alleen met nachtluchten kon worden aangetoond. Wij hebben toen dan ook tegen de aanwijzing gestemd.

Het is nu duidelijk dat nachtluchten in alle modellen, ook in die van het kabinet, noodzakelijk zijn om de rentabiliteit van de luchthaven te kunnen garanderen. Ik kom dan weer op de oude discussie terug: dan zou de oost-westbaan, wat ons betreft, niet moeten worden aangelegd. In eerste termijn heb ik duidelijk aangegeven dat wij de werkgelegenheid voor Zuid-Limburg wel degelijk een belangrijke factor vinden. Daarom willen wij de gelden voor de aanleg van de oost-westbaan ad 274 mln. of een deel daarvan besteden voor de regio. Daarvoor dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gezien de nadere informatie over het kabinetsbesluit ten aanzien van de luchthaven Maastricht Aachen Airport;

overwegende, dat er teveel onzekerheden zijn op het gebied van het aantal nachtluchten, de hoogte van de kapitaalinjectie en het jaar waarin het break-evenpoint wordt behaald;

van mening, dat de nachtrust tot te kleine proporties is teruggebracht;

verzoekt de regering enerzijds af te zien van het voornemen om nachtluchten toe te laten op de luchthaven Maastricht Aachen Airport en anderzijds de voorgenomen investeringen voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport op een andere manier aan te wenden om een werkgelegenheidsimpuls te geven aan de regio Zuid-Limburg,

Van 't Riet

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (25089).

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik ben blij dat D66 een vrijwel gelijke motie indient als die welke ik net heb ingediend. Ik stel voor om met z'n allen overleg te plegen om tot de meest duidelijke motie te komen. Dan voorkomen wij dat de Kamer straks voor een heleboel moties stemt, maar net niet voldoende voor één hele.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is goed.

Ik neem aan dat de nota Relus binnenkort naar de Kamer komt. Wij hebben een korte discussie gehad over de eventuele precedentwerking van Beek. Het is juist dat voor Beek een apart regime geldt, vergeleken met Schiphol. Ik doel dan op de LAeq-zone die wij voor Beek vaststellen. Wij krijgen nog de discussie over de regionale luchthavens. Ik herinner de minister eraan dat wij ook een motie hebben ingediend waarin wordt uitgesproken dat bij de discussie over de TNLI ook de kleine en regionale luchthavens moeten worden meegenomen. Wij moeten in de Kamer toch op een gegeven moment een visie op de totale Nederlandse luchtvaart aan de orde krijgen.

Wat de regionale luchthavens betreft, blijft het uitgangspunt voor D66 dat daar geen nachtvluchten mogen plaatsvinden. De regering heeft aangegeven dat dit in ieder geval niet aan de orde is bij Eelde, Welschap en Twenthe. Bij Rotterdam is er wel sprake van nachtvluchten. Verder gaat het om de financiële en bestuurlijke betrekkingen met de luchthavens. Ik heb begrepen dat de nota Relus op dit moment niet over nachtvluchten spreekt. Is de minister van plan om die nachtvluchten alsnog in de nota op te nemen en daar een regime voor af te spreken in het kabinet?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wat heeft D66 nou precies voor met de luchthaven? Mevrouw Van 't Riet wil geen nachtvluchten en geen oost-westbaan? Wil zij dan intensiever gebruik gaan maken van de noord-zuidbaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is een van de mogelijkheden. De noord-zuidbaan wordt op dit moment al gebruikt. Een en ander betekent wel dat er dan geïsoleerd moet worden. Daarvoor moet een fors bedrag geïnvesteerd worden. Bovendien moet de rentabiliteit van de luchthaven met alleen dagvluchten op de noord-zuidbaan aangetoond worden. Dat is volgens mij een zaak van de luchthaven zelf. Als die situatie zou ontstaan – daar ziet het overigens niet naar uit – dan moet de luchthaven daar zelf een bedrijfsplan voor opstellen. Ik wil herhalen wat ik in 1994 heb gezegd. Het ziet er voor luchthaven somber uit, tenzij er over de grens gekeken wordt. Samenwerking met Luik zou een optie kunnen zijn. Wellicht kunnen de nachtvluchten bij Luik plaatsvinden en de dagvluchten bij Beek. Wat het allerbelangrijkste is, is dat de bedrijvigheid redelijk miniem is. Degenen die er geweest zijn, weten dat wel. De enige hoek waar de bedrijvigheid maximaal is, is de hoek van de kleine luchtvaart. Wat de kleine luchtvaart betreft, zijn er volgens mij zeker kansen voor de luchthaven.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik was al moe, maar nu val ik bijna om. Mevrouw Van 't Riet heeft het over een intensiever gebruik van de noord-zuidbaan. Realiseert D66 zich echter wel dat de milieuhinder daarvan vele malen groter is dan van het voorstel waar het kabinet nu mee komt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, maar het is niet mijn keuze om dat intensiever te gaan doen. Het zou een optie van de luchthaven kunnen zijn. Dan nog zeg ik evenwel dat de luchthaven niet rendabel kan worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Staat het de luchthaven dan vrij om dat scenario van intensiever gebruik uit te werken?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, maar het heeft geen zin. Op de noord-zuidbaan zijn nachtvluchten überhaupt niet aan de orde. Een intensiever gebruik is niet aan de orde en is ook niet mijn keuze. Ik zou daar zelfs tegen zijn. Het is echter mogelijk dat de luchthaven daarmee komt. U hebt gevraagd welke opties eventueel mogelijk zijn. Welnu, dit

zou een optie kunnen zijn. Het is echter niet mijn keuze.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Misschien is het verstandig dat u zich even oriënteert op het gevolg voor het milieu van uw voorstel. Dat gaat zelfs de VVD veel te ver.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U interpreteert mijn woorden alsof ik ervoor ben dat de noord-zuidbaan intensiever wordt gebruikt. Ik ben daar echter niet voor.

De heer **Crone** (PvdA): Waar bent u dan wel voor? De noord-zuidbaan loopt zo ongeveer van dorpskern naar dorpskern. Dat is de reden waarom iedereen al twintig jaar zegt dat wij dat in ieder geval niet moeten doen. U zegt nu dat het misschien wel moet en dat de luchthaven meer moet groeien, omdat zij anders te veel verlies lijdt. De luchthaven lijdt nu al 5 mln. verlies. U zegt echter ook dat er dan geïsoleerd moet worden. Daarmee legt u de rechterlijke uitspraak naast u neer, dat er heel snel geïsoleerd moet worden. Hoe denkt u de kosten hiervan te financieren? Isolatie bij de noord-zuidbaan kost vele tientallen miljoenen meer dan isolatie bij de oost-westbaan. Het lijkt dus wel alsof wij nog voor het debat van oktober 1994 zitten. Toen zaten wij namelijk al niet meer met die vragen. Moet u niet gewoon zeggen dat u wilt dat de noord-zuidbaan helemaal dichtgaat? Dat zou een consistent en helder standpunt zijn, want u wilt geen subsidie geven en u wilt geen geluidshinder.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Een consequentie kan zijn dat de noord-zuidbaan niet meer te exploiteren valt voor de luchthaven. Ik zit niet in de directie van de luchthaven en kan dus niet zeggen dat de noord-zuidbaan wel of niet in gebruik moet blijven. Bovendien ligt de noord-zuidbaan op dit moment helemaal niet voor. Ik heb alleen gezegd dat er een optie te bedenken is waardoor Beek, zonder de groei die nu aan de orde is, als regionale luchthaven voor de kleine luchtvaart en eventueel in samenwerking met Luik te exploiteren valt. Dat is echter puur een speculatie die nog niet uitgewerkt is.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter!

Van 't Riet

Het is juist dat het puur speculatie is. En dan houdt een debat op.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat klopt.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): U zegt: geen nachtvluchten en geen exploitatietekorten. Er is voor u dus eigenlijk maar één conclusie mogelijk, namelijk sluiting van de luchthaven. Zegt u dat dan ook!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kan zijn. Ik heb gezegd: geen structurele bijdrage aan de exploitatietekorten; een afkoopsom is eventueel bespreekbaar, maar 100 mln. is exorbitant.

Mevrouw **Van Rooy** (CDA): Zonder nachtvluchten en zonder bijdrage aan de exploitatietekorten is het niet haalbaar om een noord-zuidbaan te effectueren. Uw conclusie kan er dus maar één zijn, namelijk sluiting van de luchthaven. Dat is een duidelijk standpunt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zou kunnen.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Het laatste deel van de discussie ontging mij af en toe ietwat. Tegen mevrouw Van 't Riet zeg ik dat zij eerlijk moet zijn: óf ze vindt dat we iets gaan doen, óf ze vindt dat we niets gaan doen, maar zeg dan ook eerlijk dat dat vliegveld gesloten moet worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb geen verantwoordelijkheid voor sluiting of niet-sluiting van de luchthaven. Dat hebben we hier geen van allen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat heeft u wel. Het Rijk is aandeelhouder.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben daarin geen meerderheidsaandeel.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar u wilt ook niet ten eeuwigden dage de exploitatie blijven vergoeden. Met de huidige luchthaven, wetende dat we ook nog voor honderden miljoenen zouden moeten isoleren, weet u dat we zeker in uw visie nooit van z'n levensdagen rentabiliteit zullen

halen, en ik dacht dat dat nu juist een van uw eerste uitgangspunten was. Dan moet u eerlijk zijn en zeggen: we gaan over tot sluiting.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat gewoon niet aan de orde, en ook geen eerlijke vraag. Het is een bedrijf dat zichzelf wel of niet kan bedruipen binnen de criteria die wij stellen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat kan dus niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zegt u.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat weet ik zeker.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb twee mogelijkheden genoemd: samenwerking met Luik, die absoluut niet aan de orde is, en de kleine luchtvaart. Het is aan de luchthaven om dat te bekijken. Als dat niet kan, is sluiting eventueel aan de orde.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mag ik u eens vragen...

De voorzitter: We naderen nu het tijdstip van het vrij worstelen in het holst van de nacht. Omdat dit een belangrijk debat is, lijkt het mij goed als u de normale volgorde aanhoudt, dus u begint met de eerste spreker, enzovoorts.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik zal in volgorde de zaken langslopen. De heer Rosenmöller heeft nog eens gezegd dat het kabinet geen dubbel slot wenst. Ik heb niet alleen gezegd dat het niet wenselijk is, ik heb ook gezegd dat het niet nodig is. Wat is een dubbel slot in dezen? Het is niet handhaafbaar binnen de wettelijke systematiek, en overigens zijn er voldoende garanties dat er niet meer kan gebeuren. Dat heb ik in eerste termijn ook gezegd.

De motie van de heer Rosenmöller, waarin hij de regering verzoekt af te zien van haar voornemen om nachtvluchten toe te staan en de Kamer te informeren over de consequenties die zij daaraan voor de toekomst van de luchthaven verbindt, brengt mij tot de volgende reactie. Aangezien ik het eerste deel van de motie zeer wil ontraden, ben ik niet van plan de Kamer in te lichten over het tweede deel van de motie. Ik kom nog te spreken over de

consequenties voor de noord-zuidbaan van het afzien van een oost-westbaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als ik dat afzet tegen wat u in eerste termijn in een interruptiedebatje tegen mij zei, verbaast dat standpunt mij niet. Moet ik het zo zien dat er een politieke blokkade ligt? Ontraden is één, maar er is natuurlijk een zwaardere politieke lading te geven aan de Kamer om een motie niet aangenomen te krijgen. Ik zoek daar overigens niet naar.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zeg u in eerste instantie dat ik de motie zeer sterk ontraad.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat valt mij dus mee.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daarna zien we wel weer. Ik heb nog geen standpunt gehoord waarvoor in deze Kamer een meerderheid bestaat. Ik wacht dus rustig af.

Ook de motie van mevrouw Verbugt moet ik sterk ontraden, omdat ze buiten datgene gaat wat wij hebben afgesproken in ons zwaarbevochten compromis, waarbij we hebben gezegd: de luchthaven is dicht tussen 1.00 en 4.30 uur, en de enige reden om hem open te stellen kan zijn als de veiligheid daarbij in het geding is. De extensieregeling laat iets meer toe. Ook die motie moet ik ontraden. Overigens ben ik ervan overtuigd dat met datgene wat SH&E voor ons heeft uitgezocht, er inderdaad zicht is op zeer behoorlijke werkgelegenheidsgroei, die toch de 3300 dicht zal benaderen in 2005. Daarna zal de groei zeker nog verdergaan.

De heer Crone heeft gevraagd naar het risico van precedentwerking naar andere regionale luchthavens. Ik kan niet anders zeggen dan dat dit geen precedentwerking heeft. Dat moet voldoende zijn.

Ik ben een beetje verbaasd over de motie van de heer Crone. De heer Crone heeft in zijn bijdrage eigenlijk alleen maar gesproken over de exploitatiebijdrage. Hij spreekt ook over het verschil van 38 mln. Dat is die 38 mln. aan negatieve contante waarde, uitgaande van een exploitatie tot het jaar 2015. Eén ding is helder – dat blijkt ook uit het onderzoek van Schiphol – namelijk dat er nooit een break-evenpoint wordt bereikt. Dat betekent dat er

Jorritsma-Lebbink

ook na 2015 aan het Rijk zal worden gevraagd om bij te schokken. In het rapport wordt gezegd dat dit een onacceptabel financieel-economisch resultaat geeft, bij een negatieve contante waarde. Dat betekent ook dat de beoogde exploitant, Schiphol, hier niet aan wil. Ik ben ook niet bereid om met die motie naar Schiphol toe te gaan. Het feit dat nooit een break-evenpoint wordt bereikt, betekent dat altijd weer heronderhandeld moet worden. Bovendien – dat doet mij nog het meeste pijn – heb ik het woord werkgelegenheid niet meer gehoord. Het kabinet heeft gepoogd om een evenwicht te vinden tussen een behoorlijke ontwikkeling van de werkgelegenheid en een te overziene exploitatie. Voorts wordt een break-evenpoint bereikt, zij het op een later moment dan misschien wenselijk is, ook conform alle uitgangspunten. Dat compromis kan ik echter verdedigen. Wat in deze motie staat, is eigenlijk: leg maar een vliegveld aan, maar het zal ons verder worst zijn of dat ooit rendabel wordt. Dat vind ik geen goed uitgangspunt. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie ook zeer sterk. Naar mijn gevoel maakt deze motie de hele investering zeer kwetsief. De wenselijkheid van de investering wordt daardoor ook in gevaar gebracht.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Is bij deze motie sprake van dezelfde politieke lading als bij mijn motie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het altijd interessant als al over de politieke lading van een motie wordt gesproken als de motie nog niet eens is aangenomen. Laten wij maar afwachten wat er gebeurt. Ik heb aangegeven dat ik de aanneming van de motie onwenselijk vind, juist vanwege het feit dat in de motie geen sprake meer is van een evenwicht. Het heeft niets meer te maken met een behoorlijke groei van de werkgelegenheid. Het break-evenpoint wordt nooit bereikt. Dat was overigens wel een van de wensen in het verkiezingsprogramma van de PvdA. Dat betekent dat wij na 2015 in een situatie van heronderhandeling zouden komen te zitten, terwijl er vooralsnog geen exploitant is die dit wil uitvoeren. Met andere woorden, ik zie niet goed hoe dit tot een oplossing kan komen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister is vóór dit debat in de publiciteit al begonnen te spreken over de politieke lading en dat wat zij niet meer voor haar verantwoording kan nemen. Het is onze taak om in dit debat te bekijken wat de minister ontraadt, wat zij zwaar ontraadt en waar de politieke blokkades liggen. Dan weten wij precies hoe de hazen gaan lopen. Dat wil ik aftasten. Als ik de minister daarover van replek dien, dan merkt zij op dat zij daar niet over kan praten en dat zij eerst wil afwachten of de motie wordt aangenomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nadat er over een motie is gestemd, hoort de Kamer wat het kabinet daarvan vindt. Ik geef nu mijn eerste reactie op de moties. Ik kan al wel namens het kabinet zeggen dat ik de aanneming van de motie van de heer Crone zeer sterk ontraad. Over de politieke lading die aan de motie wordt gegeven en of wij de motie al of niet zullen uitvoeren, kan ik pas wat zeggen als de motie wordt aangenomen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is op dit moment dus een open vraag. Blijkbaar heeft de minister er al wel over nagedacht. De regel is echter dat als een motie, van welke aard dan ook, wordt aangenomen, deze door het kabinet wordt uitgevoerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet waar. Het kabinet heeft altijd de mogelijkheid om een bepaalde overweging te maken en de Kamer vervolgens te melden wat het doet. Wat de Kamer daarna doet, dat is des Kamers. Dat is de verantwoordelijkheid van de Kamer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij weten allemaal hoe het staatsrecht in elkaar zit. De minister is een voormalig parlementariër. Zij weet ook wel dat een parlementariër er altijd voor hoort te zorgen dat een kabinet zomin mogelijk ruimte krijgt om een motie van de Kamer niet uit te voeren. Dat is het werk van de Kamer. Soms is dat welgevallig, soms niet, maar dat is de reden. De minister werpt nu echter zelf al de vraag op of de motie al of niet wordt uitgevoerd. Dat zullen wij echter bepalen op het moment dat de motie wordt aangenomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niet voor niets gezegd dat ik aanneming van zowel deze alsook de andere moties zeer sterk ontraad op grond van inhoudelijke motieven. Ik heb vanaf het begin tot het eind het kabinetsstandpunt verdedigd. Ik heb ook gemeld dat er wat mij betreft niet veel rek meer inzit. Dat moet toch voldoende informatie vooraf zijn?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In een debat gaat het om informatie-uitwisseling. Ik ben op zoek naar de maximale hoeveelheid informatie die u op dit terrein wenst te verschaffen. De Kamer moet er serieus rekening mee houden dat zo'n motie niet door het kabinet wordt uitgevoerd. Dan neemt het kabinet een besluit en gaat vervolgens met Limburg onderhandelen zonder dat het de steun van de Kamer heeft. Als het kabinet daar succes mee denkt te behalen, moet het dat vooral doen!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dit buitengewoon interessant, maar een en ander hangt af van het vervolg van het debat. Er is nog geen meerderheid voor welke motie dan ook. Ik hoop nog steeds op de wijsheid van de PvdA-fractie. Misschien laat zij zich nog overtuigen door hetgeen het kabinet over de motie zegt. De motie kan ook nog worden ingetrokken. Ik heb tot nu toe nog helemaal niet gehoord dat er een meerderheid voor deze motie is. Ik begrijp van mevrouw Van 't Riet dat zij helemaal geen vliegveld Beek wil. Ik kan mij dan ook niet voorstellen dat zij voor die motie zal stemmen. Ik zeg eerlijk dat ik hoop dat de motie niet wordt aangenomen. Ik denk nog steeds dat het kabinetsstandpunt een goed standpunt is en dat in de motie van de heer Crone geen goed standpunt wordt verwoord. Het gevraagde kost meer geld en levert minder werkgelegenheid op. Bovendien durf ik de voorgestelde wijze van exploitatie niet zonder meer voor mijn rekening te nemen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb schriftelijk naar het exploitatietekort gevraagd. Het antwoord daarop is: de netto contante waarde min 38 mln. Ik heb zojuist het Schiphol-rapport hierop nagelezen. Daarin staat niet dat er daarna een blijvend zeer onrendabele situatie ontstaat. Waarom is het antwoord zo

Jorritsma-Lebbink

onduidelijk? Kan ik hier een nadere toelichting op krijgen, eventueel op papier? Ik dreig op z'n minst op het verkeerde been gezet te worden door de antwoorden. Ik heb het idee dat dit nu nog niet het geval is, maar ik wil wel graag meer helderheid hebben.

Dit geldt overigens ook voor het antwoord op mijn vraag over de aanwijzing. Ik heb de wet geciteerd om duidelijk te maken wat er allemaal in een aanwijzing kan worden opgenomen. Ik krijg ook hier graag een nadere, eventueel schriftelijke, reactie op. Volgens mij biedt de wet wel de door mij aangegeven mogelijkheden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat laatste zet ik graag op papier. U moet er echter van uitgaan dat in alle onderzoeken is ingegaan op de periode tot 2015. In het onderzoek van Schiphol en MAA was er voor een aantal varianten een break-evenpoint voor 2015. Bij de derde variant was er geen break-evenpoint. Vervolgens werd de netto contante waarde van de negatieve exploitatie omgezet. Dat is 38 mln. tot 2015. Dat betekent automatisch dat er in 2015 weer onderhandeld moet worden dan wel dat er aan het begin van de rit een veel hoger bedrag moet worden betaald om een langere exploitatieperiode te kunnen dekken. Schiphol heeft ons ook aangegeven dat Schiphol "no way" van plan is om op deze wijze de exploitatie van de luchthaven aan te vangen. Onderhandelen is interessant, maar als men tevoren aangeeft daarover niet te willen praten, hoef ik niet naar Schiphol te gaan.

Voorzitter! Ik kom bij de motie van de heer Poppe. Daarvoor geldt dezelfde reactie als op de motie van de heer Rosenmöller. Ik voeg er nog aan toe dat ik geen andere impuls voor de werkgelegenheid kan bedenken die met zo weinig geld zo veel werkgelegenheid oplevert. Aanvaarding van de motie is dan ook te ontraden.

De heer **Poppe** (SP): Er ligt een terrein van 240 ha dat gebruikt kan worden voor werkgelegenheidsactiviteiten, zoals bedrijventerreinen in plaats van het aanleggen van een asfaltstrook.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Vooralsnog ligt er een vliegveld. Ik weet dat er in de regio

uitsluitend en alleen belangstelling bestaat voor het goed ontwikkelen van het vliegveld.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Uit de informatie die ik heb, blijkt dat niet. Er zijn ondernemers die geïnteresseerd zijn in gewoon transport, vervoer en productie. Zij willen een goed terrein, maar het is vol in Zuid-Limburg.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik ben ervan overtuigd dat de heer Poppe met het huidige investeringsbedrag geen enkel alternatief kan vinden dat net zoveel werkgelegenheid oplevert als het nu door het kabinet gedane voorstel.

De heer **Poppe** (SP): Waar geen wil is, is geen weg, dat weet ik.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik hoor graag alternatieven, maar die heb ik van u nog niet gehoord.

Voorzitter! Ik kom bij de motie van mevrouw Van Rooy. Men zal begrijpen dat ik ook aanvaarding van die motie ontraad. Wij vinden het kabinetsbesluit evenwichtiger dan hetgeen mevrouw Van Rooy voorstelt.

Ik heb de motie op stuk nr. 10 al in eerste termijn voorspeld. Mevrouw Van Rooy vindt dat het arme, zielige Limburg niet meer moet betalen. Ik acht de provincie Limburg zeer wel in staat om zelf haar onderhandelingen te voeren. Men heeft daar het CDA in de Tweede Kamer niet voor nodig. Ik vind het ook een beetje raar om tevoren te zeggen dat het geen hogere bijdrage mag zijn, terwijl er nog geen ander kabinetsbesluit lag. Ik ontraad dan ook aanvaarding van deze motie.

Mevrouw Van Rooy moet er overigens nog even over nadenken of zij de motie wel in stemming wil brengen. Als zij wordt verworpen, kan dat wel eens een omgekeerd effect hebben.

Ik kom ten slotte bij de motie van mevrouw Van 't Riet. Daarvoor geldt dezelfde reactie als aan het adres van de heer Poppe.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter: De minister van Verkeer en Waterstaat zal nog enkele reacties schriftelijk geven op door de heer Crone gestelde vragen.

Minister Jorritsma-Lebbink: De

vraag wat er in de aanwijzing opgenomen kan worden, zal ik nog schriftelijk beantwoorden.

De voorzitter: Volgende week dinsdag zal over de ingediende moties worden gestemd.

Sluiting 23.33 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van wet Wijziging van de Wet toezicht effectenverkeer 1995 teneinde de effectiviteit van deze wet op het gebied van het bestrijden van gebruik van voorwetenschap te verbeteren (25095).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. een brief van de Directeur van het Kabinet der Koningin, met de mededeling, dat Hare Majesteit de haar door de Staten-Generaal toegezonden voorstellen van (rijks)wet, gedrukt onder de nummers 23568, 23953 (R1524), 24619, 24571, 23863 (R1510), 23857, 24472 (R1554), 24473, 24474, 24606, 23989, 24738, 24731, 24732, 24735, 22485, 22450 (R1425), 24747, 24742, 24269, 24734, 24741, 24757, 24729, 24730, 24740, 24728, 24746, 24733, 24745, 24600, 24642, 24582 en 24755, heeft goedgekeurd.

De voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

3. de volgende brieven:
een, van de minister voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken, ten geleide van een notitie met achtergronden en uitgangspunten (25000-IV, nr. 14);
twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:
een, over de tweejaarlijkse topconferentie van de Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa (OVSE) op 2 en 3 december in Lissabon (25000-V, nr. 25);
een, over de crisissituatie Grote Merengebied (25098);
vier, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, te weten: