

Vergaderjaar 1997–1998

**25 230**

## **Regionale-luchthavenstrategie**

**Nr. 11**

### **VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG**

Vastgesteld 10 december 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op maandag 8 december 1997 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de nota Regionale luchthavenstrategie**. Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Meijer (CDA), Te Veldhuis (VVD).



# Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 8 december 1997

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten:

Biesheuvel, Rabbæ, A. de Jong, Meijer, Van 't Riet, Van Dijke en Verbugt,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie en van het ministerie van Defensie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister en haar ambtenaren van harte welkom.

De heer **Rabbæ** (GroenLinks): Voorzitter! Een opmerking over de orde. Ik heb dit overleg overgenomen van collega Rosenmøller. Ik heb begrepen dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat bij brief heeft gevraagd of de staatssecretaris van Defensie aanwezig kon zijn vanwege zijn beschikkingsbevoegdheid voor militaire vliegtuigen. Hij is thans niet aanwezig.

De **voorzitter**: Wij hebben dat verzoek gedaan, maar hij is helaas verhinderd. Die verhindering was voor ons geen reden om het notaoverleg uit te stellen.

Aan de orde is de behandeling van: - **de nota Regionale luchthavenstrategie (25230).**

## Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! De onderhavige nota beschouw ik in zekere mate als een tussenbalans. Verleden week kregen wij de nota

Uitgangspunten beleidsvisie regionale luchtvaartinfrastructuur (Reli). Ik vind het overigens geen gelukkig gekozen afkorting. Beargumenteerde maatwerk, zo zou ik de nota Relus willen typeren. Dat houdt in dat er enige spanning is bij de confrontatie van algemene beleidspunten met de concrete werkelijkheid van een aantal vliegvelden en hun toekomst. Wat is de betekenis van de nota Relus? Die nota is ingebed in een spanningsveld ten opzichte van drie andere onderwerpen. Ik denk aan de nota Reli met de oplegbrief van begin december. In de tweede plaats denk ik aan de toekomst van Schiphol. Dat heeft vooral te maken met de aard van de politieke afweging. De afwegingen met betrekking tot Schiphol zijn ongeveer eender als die met betrekking tot de regionale luchthavens. In de derde plaats is er de visie op de kleine luchtvaart. Er zijn wellicht mensen die eerst over die visie op de kleine luchtvaart hadden willen praten en daarna over de regionale luchthavens. In mijn ogen is het kip en ei. Je moet ergens beginnen.

Ik kom te spreken over het vraagstuk van de overlooppunt van Schiphol. In de nota Reli wordt uiteengezet dat daarvan geen sprake kan zijn. Ik schat dat dit om praktische redenen het geval is. Tegelijkertijd is in de nota Relus beleidsbeslissing 7 aan de orde die de besluitvorming over het Rotterdamse vliegveld afhankelijk maakt van HSL en de besluitvorming over Schiphol. Dat vloeit voort uit het regeerakkoord. Ik kan dat niet helemaal rijmen. Als wordt gezegd dat de overlooppunt van Schiphol niet meer op de regionale vliegvelden kan plaatsvinden, dan betekent dat dat het afwegingskader ten

aanzien van Rotterdam-Zestienhoven beperkt wordt tot de besluitvorming over de HSL.

Als je de verschillende nota's bekijkt die zijn geproduceerd ten aanzien van de kleine luchtvaart, constateer je dat meer dan 60% van de kleine luchtvaart, het merendeel van de verkeersbewegingen op de regionale luchthavens, betrekking heeft op cursus- en lesvliegen. Bij mij komt dan meteen de vraag op: als er zoveel sprake is van hinder en overlast, moet je daar dan niet ingrijpen? In Relus ligt beleidsbeslissing 3 verborgen, waarin is gesteld dat de activiteiten op het terrein van opleiden tot verkeersvlieger geconcentreerd zullen worden op Eelde. Als je al die mooie grafieken bekijkt, zie je dat bij veel andere luchthavens meer dan de helft en soms wel driekwart van de verkeersbewegingen van de kleine luchtvaart zit in de sfeer van cursus- en lesvliegen. Is de minister het met mij eens dat haar beleidsbeslissing 3, waarbij ik mij wel iets kan voorstellen, een bepaalde betekenis heeft voor de overige luchthavens? Hoe ziet zij dit precies?

Mijn volgende punt betreft de regionale besluitvorming. Er is het een en ander uiteengezet over de betekenis die de uitspraken met name in Reli hebben ten aanzien van besluitvorming op regionaal of provinciaal niveau. Wanneer de minister het opereren binnen randvoorwaarden en milieu alsmede de verantwoordelijkheid voor investeringen en exploitatie bij de regio wil leggen, roept dat bij mij de vraag op hoe het zit met de besluitvorming in Rotterdam over de kleine luchtvaart, aangezien Rotterdam wil dat die van de luchthaven weggaat. Heeft de

minister tegen Rotterdam gezegd: dan zoeken jullie maar een oplossing voor de kleine luchtvaart? Gelet op hetgeen in Reli staat, zou je zeggen dat Rotterdam samen met Zuid-Holland mag bepalen dat daarvoor geen accommodatie wordt geboden – het lijkt mij toch al ingewikkeld voor een gemeente als Rotterdam om over andere gemeenten te beslissen – zonder dat men in de positie zit om een alternatief te vinden. Hoe zit het precies? Waar begint en eindigt dat soort verantwoordelijkheden? Ik kom daar later op terug. Wordt het bovendien langzamerhand niet eens tijd ontbrekende aanwijzingen en dergelijke af te handelen? Ik geloof dat wij nog steeds een achterstand hebben ten aanzien van wat de wetgever voorschrijft.

Voorzitter! Ik kom tot de bestuurlijke positie van de regionale vliegvelden. Ik wil het daarbij hebben over wat vermeld wordt in Reli. Helaas zijn daarin de uitgangspunten niet genummerd. Dat ik het voor mijzelf wel heb gedaan, heeft voor niemand in deze zaal betekenis, zodat ik geen nummers zal noemen. Een en ander eindigt met de mededeling dat voor de toekomstige regulering van de regionale luchthavens het kabinet geen taak meer ziet voor het Rijk. Nagegaan zal worden onder welke voorwaarden het mogelijk is te komen tot een herverdeling van taken en bevoegdheden tussen Rijk, provincies en gemeenten. Impliciet is duidelijk dat het Rijk een grote terugtrekkende beweging maakt. Dat is in Relus ook aangegeven, zij het dat daarbij af en toe onderwerpen worden genoemd waarvoor geldt dat het Rijk zich een beetje verantwoordelijk voelt. In Reli is de terugtrekkende beweging zo groot dat het voor mij onvermijdelijk is om te vragen: wat blijft er van beleidsbeslissing 2 uit Relus over, waarin een nationale betekenis en een bijbehorende rijksbetrokkenheid worden toegekend aan de vrachtfunctie, die dan nog aanvullend moet zijn op die van Schiphol, van Maastricht?

Wat betekent beleidsbeslissing 4, die in mijn ogen al een vreemde eend in de bijt was en die uitspreekt dat een stedelijke knooppuntfunctie een reden kan zijn waarom het Rijk zich mede betrokken voelt bij een vliegveld dat toevallig in de buurt ligt? Sowieso dacht ik al: hoe zit het met Zwolle of Arnhem-Nijmegen?

Moeten wij daar gauw een vliegveld bouwen of is dat niet helemaal de bedoeling? Kan mede door de uitgangspunten van Reli beleidsbeslissing 4 over de stedelijke knooppunten niet geheel en al worden uitgedumd? En past beleidsbeslissing 5 nog wel in het rijtje, gelet op de scherpe bewoordingen van de regering over het ophouden van de eigen broek, ook in economisch opzicht? Waarom zouden wij die beleidsbeslissing nog handhaven wanneer daarvan afstand wordt genomen in een nota die verser is en die wellicht meer bepalend is voor het beleid? Wat de toekomst van de regionale luchthavens betreft, geeft de nota Relus mij de indruk dat alle zaken nu definitief "geregeld" zijn. Op vliegvelden weet men waar men aan toe is, hoeveel verkeersbewegingen er gemaakt mogen worden, hoever de groei mag gaan, hoelang de startbaan mag zijn enz. Voorzitter! Alsof er geen verder liggende toekomst is. Regionale luchthavens zullen zich ontwikkelen binnen de aangegeven grenzen. Op een bepaald moment worden die grenzen bereikt en krijgen wij "Schiphol-rige" toestanden. Men zal dan aan de deur kloppen met de mededeling: wij groeien uit ons jasje, wat nu? Wat moet er naar de mening van de minister gebeuren wanneer over vijf of tien jaar luchthavens als Beek, Welschap en Rotterdam zich hebben ontwikkeld op de wijze die de exploitanten voor ogen staat en men bij de grenzen van zijn mogelijkheden komt? Dan houdt het op, alsof er geen druk bestaat. Of gaan wij eindeloos door met het verschuiven van grenzen? Voorzitter! Dat laatste zou mijn bedoeling niet zijn. Vervolgens richt ik mij op het hebben van een rendabele exploitatie uit zakelijke overwegingen. Wat bevindt zich daar nu wel of niet in? Zou men op een luchthaven op grond hiervan kunnen besluiten om het recreatieve en het reclameverkeer eruit te gooien omdat men maximale ruimte wil voor lijndiensten en zakelijk verkeer die tot de kerntaken behoren? Hoeveel bewegingsvrijheid wordt luchthavenexploitanten gegeven om zich te specialiseren zonder zich zorgen te maken over de plaats waar vervolgens bijvoorbeeld recreatief en reclameverkeer moeten blijven? Wat de chartermarkt betreft vraag ik mij af of er niet sprake is van een regulerende taak voor de centrale

overheid. Ik erger mij eraan dat men, omwille van het voordeel van een paar tientjes per reis, zijn uiterste best doet om dag en nacht te vliegen. Voor de individuele ondernemer is dat wel begrijpelijk omdat hij moet concurreren met anderen die dat ook zo doen, maar zo wordt natuurlijk nooit een grens aangegeven tussen wat redelijk en onredelijk is. Door de betekenis die dit heeft voor het functioneren van regionale vliegvelden, zou centraal scherper moeten worden opgelet wat op de chartermarkt al dan niet acceptabel is. Die markt zou wel eens aan het begin kunnen staan van zijn ontwikkeling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kunt u wat specifiekere zijn? Ik snap de vraag niet.

De heer **De Jong** (PvdA): Bij de meeste chartermaatschappijen in Nederland leeft de opvatting dat ze dag en nacht moeten doorvliegen om volledig tot hun recht te kunnen komen. Zo klopt men bij bijvoorbeeld het vliegveld Beek op de deur met de mededeling dat men ook gedurende de nachten moet kunnen vliegen; dat heeft te maken met de chartermarkt. Wanneer van rijkswege grenzen worden gesteld aan het functioneren van die markt, waardoor voor alle maatschappijen geldt dat ze niet gedurende de nacht mogen vliegen, blijven de onderlinge concurrentieverhoudingen gelijk maar kan de druk op regionale vliegvelden verminderen.

Vervolgens, voorzitter, richt ik mij op de organisatorische positie van regionale vliegvelden ten opzichte van Schiphol. Schiphol heeft met verschillende van de regionale luchthavens waarover wij nu spreken, een zekere band. Ik zie dergelijke bindingen tussen Schiphol enerzijds en Maastricht, Zestienhoven, Welschap en Eelde anderzijds. Als je het zwart ziet, betekent dit dat de concurrentiepositie van de regionale luchthavens ten opzichte van Schiphol wordt beïnvloed. Er kunnen echter ook grote voordelen aan zitten, omdat dit de regionale luchthavens klein houdt als men dat zou willen. Is het in de ogen van de minister een gezonde of ongezonde zaak dat Schiphol zo'n belangrijke band en functie heeft ten opzichte van de regionale luchthavens en hoe zou dit zich naar haar oordeel in de toekomst moeten ontwikkelen?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wat vindt de heer De Jong zelf?

De heer **De Jong** (PvdA): Ik heb de indruk dat het een goede zaak is als de knowhow van Schiphol, bijvoorbeeld via contracten van de bestuurders van een regionale luchthaven, wordt aangewend om een zaak gezond en goed te exploiteren. Ik zou het geen goede zaak vinden als de regionale luchthavens extra banen van Schiphol zijn of kunnen worden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dus wat de PvdA betreft liever geen enkele overflow naar de regionale luchthavens.

De heer **De Jong** (PvdA): Dat klopt. Ik sluit mij op hoofdlijnen ook aan bij hetgeen in de Reli-nota door de regering wordt gezegd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hoe wilt u daar handen en voeten aan geven? Schiphol heeft een 100% aandelenkapitaal in Zestienhoven en Lelystad en, als de raamovereenkomst doorgaat, 51% in Eindhoven. Ik neem aan dat Schiphol daar een belang bij heeft. Ziet u ook niet dat met name de overeenkomst met Eindhoven om in te checken op Eindhoven en de passagiers met bussen naar Schiphol te vervoeren, een aardige ontwikkeling kan zijn en perspectief biedt op een betere relatie tussen regionale luchthavens en Schiphol? Ik kan mij echter ook voorstellen dat het zakenverkeer een ontwikkeling doormaakt die wel naar regionale luchthavens leidt. Vindt u die ontwikkeling juist?

De heer **De Jong** (PvdA): Er zitten elementen in die ontwikkeling die bevallen, hoewel het inchecken op Eindhoven en dan met een busje naar Schiphol gaan, mij komisch aandoet. Dat kan dan evengoed in Tilburg of Breda of bij een station. Er zitten komische kanten aan, waardoor ik blij ben dat het kabinet in de nota Reli schrijft dat het erover wil nadenken hoe het beter kan worden georganiseerd. Ik geef echter toe dat de scherpe belangen die Schiphol heeft in de regionale luchthavens, met inbegrip van het aandelenkapitaal, mij wel de wenkbrouwen doen fronsen. Ondanks alle goede bedoelingen en afspraken die je in dit stadium kunt maken, komt er altijd een moment

waarop de druk groot wordt, al is het maar tijdelijk, om zaken op te lossen die op Schiphol problemen veroorzaken. Daarom wil ik de visie van de minister kennen, omdat zij immers relevant is bij de uitvoering. Hoe denkt zij daarover en hoe wil zij daar strategisch mee omgaan?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): In het eerste antwoord op mijn vraag zei u dat u geen overflow wilde, dat u de zienswijze van het kabinet deelde. In antwoord op de vraag van collega Van 't Riet zegt u dat u zich kunt voorstellen dat op een gegeven moment de druk te groot wordt en er dus toch een overflow is. U bent benieuwd naar het standpunt van de minister, maar ik hoor graag het standpunt ten principale van de PvdA over deze kwestie.

De heer **De Jong** (PvdA): Dat heb ik u zojuist gegeven. Dat is ook de reden dat ik mij zorgen maak over de omvang van het belang van Schiphol in die regionale luchthavens. Ik sluit mij aan bij de gedachtegang dat er ten principale geen overflow van Schiphol naar de regionale luchthavens moet plaatsvinden. Ik wil de kat ook niet helemaal op het spek binden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer De Jong is bang voor een overflow van Schiphol. Wij hebben natuurlijk milieubeperkingen opgelegd aan de regionale luchthavens. Hoe ziet hij in deze constellatie de kans op een grote overflow van Schiphol?

De heer **De Jong** (PvdA): Dat is een goede vraag. Het is precies de reden waarom ik de minister er zelf zo scherp over bevraag. Mijn ervaring op het luchthavendossier is dat onze opvattingen soms heel scherp zijn, maar de werkelijkheid ons overvalt. Op zo'n moment gaat het erom dat je ruim op tijd moet hebben gedefinieerd wat je wilt, wat je niet wilt en waar je grenzen liggen, omdat anders op dat moment het vlees zwak blijkt te zijn. En dus wil ik niet alleen met mevrouw Verbugt, maar ook met de minister afspreken dat wij het uitgangspunt in de Reli-nota – het is nog niet meer dan een uitgangspunt – namelijk dat er op grond van praktische, principiële of andere overwegingen geen overflowfunctie vanuit Schiphol naar de huidige regionale luchthavens wordt gezien, op voorhand met

elkaar vaststellen. In deze discussie is dat buitengewoon relevant.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer De Jong heeft het over overflow. Ik kan mij daar allerlei dingen bij voorstellen. Kan hij aangeven wat hij onder overflow verstaat of wat hij daaronder wil vatten?

De heer **De Jong** (PvdA): Ik heb het stellige vermoeden dat het gaat om luchtverkeersbewegingen, om vliegtuigen die aan- en afvliegen, in de chartermarkt, in de vrachtmarkt, maar net zo goed in lijndiensten. Van alledrie is sprake geweest. In de nota Relus worden enige openingen gegeven die in de Reli-nota worden afgesloten. Bent u het met mijn opvatting op dit punt eens? Als dat zo is, weten wij dat wij over hetzelfde praten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik probeer te zoeken waar onze overeenkomsten en onze verschillen liggen. Als er bepaalde vormen van overflow mogelijk zijn, denk ik aan zeer lawaaiige toestellen waarvoor op Schiphol geen ruimte meer is. Ik zou er helemaal geen voorstander van zijn die te verplaatsen naar de regionale luchthavens. Dat heb ik telkenmale gezegd. Als de heer De Jong die opvatting over overflow is toegedaan, vindt hij mij op zijn weg. Aan de andere kant kan ik mij ook voorstellen dat er een keurig nette maatschappij is die een paar vliegbewegingen maakt, die met stille vliegtuigen vliegt, die een activiteit wil plegen vanaf een regionale luchthaven, die keurig in de contouren past en die dus niet echt milieuhinderlijk is, althans niet in die mate dat je moet zeggen dat het niet bevorderlijk voor het beeld is. Zou deze maatschappij dan niet vanaf een regionale luchthaven mogen vliegen?

De heer **De Jong** (PvdA): Dan hebben wij het over een normale operatie. Als die operatie past binnen de grenzen die wij hebben gesteld aan regionale luchthavens, staat dat buiten de discussie. Ik wil het wel als volgt stellen: ik beschouw Maastricht, Rotterdam en, voor mijn part, Welschap niet als de zesde, zevende en achtste baan van Schiphol. Nu niet, maar ook niet in de naaste toekomst. Voorzitter! Als u het niet erg vindt, loop ik niet alle regionale luchthaven

vens langs. Ik zal mij beperken tot drie luchthavens, waarvan ik denk dat er politiek iets over gezegd moet worden.

Ten eerste over Maastricht. Kortheidshalve zeg ik dat ik beleidsbeslissing 1 graag onderschrijf. Dat is de beleidsbeslissing inzake het expresvervoer, inhoudende dat daarvoor om allerlei redenen op het moment geen ruimte is. Ik leg mij graag neer bij beleidsbeslissing 6, waarin is uiteengezet dat er een afspraak is over het nachregime en over de manier waarop Maastricht kan opereren. Toch wil ik van de minister weten wat dit betekent, tegen de achtergrond van de opvattingen en uitgangspunten in de Reli-nota, namelijk dat de besluitvorming naar regionaal niveau wordt verlegd. Daar kan een zekere strijdigheid in zitten ten opzichte van deze afspraken in de Relus-nota. Sterker nog, ook beleidsbeslissing 2 hangt wat in de lucht, waar het gaat om de vrachtluchten. Daar schrijft de minister ook het een en ander over in de Relus-nota, in relatie tot de luchthaven Maastricht. Wat deze luchthaven betreft stel ik ook de contravraag waarom wij zo vreesachtig zijn ten aanzien van luchthavenontwikkelingen over de grens. Het staat er niet zo scherp, maar ik begrijp het wel zo zodanig. Vanuit Maastricht zeggen wij: het is een euregio-ontwikkeling, je moet wat breder kijken dan alleen de grens. Dat geldt dan ook andersom, namelijk dat wij het niet zo erg hoeven te vinden als bepaalde luchthavenactiviteiten zich in België of Duitsland afspelen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Geldt dit ook voor u als Nederlandse burgers er geluidsoverlast van ervaren?

De heer **De Jong** (PvdA): Het is in mijn ogen volstrekt maf dat zowel aan Nederlandse als aan Belgische kant gedaan wordt alsof bij de grens de wereld ophoudt. Wat u zegt, klopt, maar geldt ook andersom.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daar wonen geen mensen.

De heer **De Jong** (PvdA): Er wonen overal mensen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daar niet.

De heer **De Jong** (PvdA): Graag onderschrijf ik beleidsbeslissing 8, die over Lelystad gaat. Op grond van extra capaciteit voor general aviation wil het kabinet de faciliteiten en mogelijkheden van Lelystad uitbreiden. Gaat dit alleen voor Schiphol op of ziet de minister het verder wenkende perspectief dat andere regionale luchthavens verder van kleine luchtvaart kunnen worden ontlast door deze sterker op Lelystad te concentreren, misschien sterker dan de minister nu in gedachten heeft?

Ik vroeg de minister al om een reactie op de wens van Rotterdam om de kleine luchtvaart kwijt te raken. Meer in het algemeen is er een groot spanningsveld, doordat bij Rotterdam en Zuid-Holland voortdurend de vraag aan de orde is of zij willen doorgaan met vliegveld Rotterdam of niet. Het gemeentebestuur van Rotterdam heeft herhaaldelijk naar voren gebracht dat het de luchthaven op enig moment wel wil sluiten en ervan af wil als de zaak niet goed geregeld wordt. Volgens het gemeentebestuur kan dit echter niet omdat de minister wil dat de luchthaven openblijft. Laten wij maar eens openhartig zijn over dit vraagstuk. In de Reli-nota staat dat de regionale overheden het zelf maar moeten uitzoeken. Kan dan ook aan het standpunt van Rotterdam en Zuid-Holland gevolg worden gegeven wanneer zij tot de conclusie komen dat zij met de luchthaven moeten doorgaan of juist ermee moeten kappen?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): U weet dat de Kamer in 1994 de motie-Lankhorst heeft aangenomen, waarin de regering wordt gevraagd haar besluit over Zestienhoven te heroverwegen, met andere woorden: Zestienhoven te sluiten. Deze motie werd, als ik mij niet vergis, gesteund door de PvdA. Heeft de PvdA haar standpunt nu heroverwogen?

De heer **De Jong** (PvdA): Nee, hoor. Ik herinner mij die motie nog als de dag van gisteren, want er werd hoofdelijk met een nipte meerderheid over beslist. Het was een buitengewoon interessante uitspraak. Wij vragen de minister of zij een beslissing van Rotterdam en Zuid-Holland om luchthaven Rotterdam te sluiten, respecteert. Naar ik aanneem, respecteert zij het in elk geval wanneer Rotterdam en

Zuid-Holland ertoe besluiten er een zakelijk vliegveld van te maken. Vermoedelijk zal zij dit wel toestaan. Ik wil graag uit haar eigen mond horen of zij ook sluiting zal toestaan, omdat dit voortdurend vaag blijft.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Als ik het goed heb beluisterd, hebt u ook gezegd dat, wanneer de minister de verantwoordelijkheid voor de regionale luchthavens overdraagt aan provincies en gemeenten, wij het ook moeten respecteren wanneer Rotterdam en Zuid-Holland besluiten tot het openhouden van Zestienhoven. Dit is echter volledig in strijd met de motie en met uw steun daaraan. Mij is het niet duidelijk hoe u het een en het ander kunt conformeren.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik vermoed dat ik mij niet voldoende helder heb uitgedrukt. De fractie van de PvdA heeft samen met uw fractie en andere fracties in 1994 aan het kabinet gevraagd zijn toenmalige standpunt te heroverwegen. Bij implicatie betekende dit dat het vliegveld wat ons betreft ook gesloten kon worden. Wij zijn nu vier jaar verder. Het gemeentebestuur van Rotterdam heeft bekeken of het ten opzichte van de toenmalige situatie een nieuw plan kon ontwikkelen. U herinnert zich dat er toen een buitengewoon omvangrijk plan was, met verplaatsing van het vliegveld naar de Schieveense polder. Wij kunnen in mijn ogen niet van twee wallen tegelijkertijd eten. Ik kan op landelijk niveau wel zeggen of ik een luchthaven bij Rotterdam goed of slecht vind, maar wanneer ik de minister erin steun om voor dit soort vliegvelden de verantwoordelijkheid bij de regio te leggen, in dit geval Rotterdam in overleg met de provincie, moet ik een besluit van deze overheden respecteren binnen de grenzen die wij op nationaal niveau stellen uit een oogpunt van veiligheid, milieu en anderszins. Ik wil derhalve van de minister weten of zij een dergelijk standpunt respecteert van lagere overheden, als die tot de conclusie komen, op grond van hun afweging, dat zij op een bescheidener wijze doorgaan in Rotterdam dan wel überhaupt de zaak dicht willen doen, waarbij zij niet worden opgezadeld met verantwoordelijkheden die zij niet kunnen dragen. Immers, de gemeente Rotterdam is niet in staat

om een andere gemeente aan te wijzen waar de kleine luchtvaart zich moet afspelen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Een laatste opmerking...

De **voorzitter**: Nee, ik denk niet dat u het tijdens deze interruptie helemaal eens zult worden. Gezien ook het tijdstip, stel ik voor dat de heer De Jong zijn betoog vervolgt.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ten aanzien van Rotterdam is er ook het vraagstuk van de LVB-bijdrage, de bijdrage voor de luchtverkeersleiding. Deze kan overigens minder zijn, zo heb ik begrepen, dan de 8 mln. die er nu staat; het zou ook voor een miljoen of vijf kunnen, als men het goed uitknobbelt. Maar dan nog ligt het vraagstuk op tafel van de kant van Rotterdam, dat alleen als het Rijk het geld erbij legt, het in hun ogen mogelijk is om door te gaan met het vliegveld. Doet het Rijk dit niet, dan kunnen zij de zaak net zo goed sluiten. Ik zeg het heel beknopt, maar daar komt het de facto op neer. Ik vind dat een wat vergaand standpunt, zo mag ik u eerlijk zeggen. Ik zie eigenlijk niet in waarom, wanneer Rotterdam een luchthaven maakt die zo aantrekkelijk is als men voorspiegelt, dat niet op de klant valt te verhalen. Is de gemeente Rotterdam of de regio niet zelf van mening dat uit de positieve vestigingsplaatsfactoren een eigen subsidie aan zo'n regionaal vliegveld voortvloeit? Waar staat de minister nu precies, zo vraag ik, want de Relus-nota is op dat punt een beetje dubbelzinnig. In ieder geval wekt de nota geen echte verwachtingen, waardoor iedereen met de handen in het haar blijft zitten. Ten slotte, voorzitter, moet ik u bekennen dat ik een aantal moties in gedachten had, totdat ik afgelopen weekend de Reli-nota doorlas: al datgene waar de minister mij een toezegging op had kunnen doen, wordt daar al in beloofd. Ik heb dan ook momenteel – boft de minister even! – geen motie in aantocht. Nu, ik mag deze ook in eerste termijn niet indienen, tenzij er heel rare dingen gebeuren. Niettemin, de minister heeft in Reli beloftes gedaan die mij wel bevallen. Ten slotte heb ik nog een scherpe vraag over de verhouding tussen Reli en Relus. Is de minister het met mij eens dat we met het uitbrengen van

de Reli-nota, al is dat het beginpunt van een discussie, nu een nota hebben die, als het gaat om praktisch handelen en het vaststellen van uitgangspunten, domineert over de Relus-nota, ook al heeft zij er zo lang over gedaan om die laatste hier op tafel te leggen en hebben wij er zo lang over gedaan om hem te bespreken? Is de minister het met mij eens dat de Reli-nota nu ook beleidsmatig gaat domineren over de Relus-nota?

De **voorzitter**: Nog een korte interruptie voor de heer Rabbae, die al veel heeft geïnterrumpeerd.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Het is bekend dat wanneer de regionale luchthavens aan eigen lot overgelaten zullen worden – dat is toch het streven van het kabinet, zij het met een afkoopsom – zij waarschijnlijk in grote exploitatiemoeilijkheden zullen komen. De druk nu op Beek om verder te gaan met nachtvluchten, is een teken aan de wand wat dit betreft. De vraag aan collega De Jong van de PvdA-fractie is deze: stel dat dit aspect ook gaat spelen bij andere vliegvelden dan alleen Beek, wat is dan het standpunt van de PvdA, als het gaat om het wel of niet toestaan van nachtvluchten ten aanzien van de regionale vliegvelden?

De heer **De Jong** (PvdA): Mijn standpunt is dat we van nationaal niveau uit, voor wat betreft veiligheid en milieu, grenzen moeten trekken ten aanzien van het opereren van regionale luchthavens. Binnen die begrenzing moet men opereren en dan is het wat ons betreft verder een verantwoordelijkheid – we kunnen ons aansluiten bij wat de regering daarover schrijft – van de regionale overheden en de eigen luchthaven dat er zo goed en zo doelmatig mogelijk en ook zo toekomstgericht mogelijk kan worden geopereerd, zonder al die grenzen weer ter discussie te stellen. Immers, die stellen we niet voor niets; we doen dat niet alleen op luchthavengebied, maar op elk gebied. Dat is vrij normaal.

De heer **Van Dijke** (RPF): U vraagt of de minister uw stelling ten aanzien van de betekenis van de nota Relus onderschrijft, daarbij aangevende wat uw opvatting erover

is. Betekent dat nu dat dit nota-overleg door u sterk gerelativeerd wordt na ommekomst van de nota Reli?

De heer **De Jong** (PvdA): Dit notaoverleg, en ook de Relus-nota, heb ik niet voor niets geschetst als een tussenstap. Ik denk dat het goed is dat we, nu er over de regionale luchthavens zoveel jaren niet een algemene beleidsdiscussie is geweest, thans die interim-discussie doen. Maar door het voeren van een geheel nieuwe discussie over de Reli, is dit onvermijdelijk een tussenstap, waardoor we even enig houvast hebben.

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie onderschrijft de meeste uitgangspunten van de nota, waarin de betrokkenheid van de rijksoverheid bij de regionale luchthavens wordt teruggedrongen. In een aantal situaties betreft dit zowel bestuurlijke als financiële betrokkenheid bij enkele uitsluitend financiële verplichtingen. Verantwoordelijkheid en wenselijkheid met betrekking tot de instandhouding van genoemde luchthavens zijn op de eerste plaats een betrokkenheid van de betreffende regio's c.q. provincies. Zij zijn het immers die het belang van een regionale luchthaven moeten onderstrepen en eventueel financieel ondersteunen. Naast rijksbijdragen in de exploitatietekorten – in 1995 ruim 4 mln. – wordt een rijksbijdrage verstrekt voor luchtverkeersdienstverlening. Dat was in 1995 21,5 mln. Totale afbouw van dekking van de exploitatietekorten binnen een periode van vijf jaar is wat ons betreft aanvaardbaar. Echter, voor Twente wordt de afdekking reeds in 2000 beëindigd, terwijl voor Maastricht, Eelde en Eindhoven een periode van vijf jaar wordt aangehouden, waarbij tevens sprake is van een afkoopsom bij drie van de vier. De CDA-fractie is van mening dat de resterende periode van dekking van exploitatietekorten voor alle betreffende luchthavens gelijk dient te zijn, en tevens dat ook afkoopsommen gelijkelijk worden toegepast. De CDA-fractie is verder van mening dat luchtverkeersbeveiliging uit veiligheidsoogpunt een nationale verantwoordelijkheid moet blijven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Afkoopsommen worden ergens op gebaseerd, namelijk op het feit dat er

een vorm van rijksbetrokkenheid aanwezig is. Wat bedoelt u te zeggen?

De heer **Meijer** (CDA): Wij hebben begrepen dat de betrokkenheid bij Eelde ook aanwezig is geweest. Wij zien dus nu dat die betrokkenheid per 2000 wordt beëindigd, en dat voor Twenthe geen afkoopsom is vastgesteld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar welke betrokkenheid is daar dan afwezig? Een afkoopsom geef je immers omdat er in de toekomst sprake is van rijksbetrokkenheid.

De heer **Meijer** (CDA): Vanuit het verleden is er een betrokkenheid in de exploitatie geweest.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat geldt voor alle regionale luchthavens. Maar de afkoopsom is gericht op het feit dat er ook in de toekomst een rijksbelang is. Uw mening over Twenthe moet u onderbouwen.

De heer **Meijer** (CDA): Ik kom daar nog op terug.  
Voorzitter! De luchtverkeersbeveiliging dient in haar totaliteit een nationale verantwoordelijkheid te blijven. Eventueel zou een bijdrage van de regionale luchthavens naar rato van het aantal vliegbewegingen tot de mogelijkheden kunnen behoren. De regionale luchthavens zijn te klein om de volledige kosten van de luchtverkeersbeveiliging zelf te dragen. Onduidelijkheid bestaat in de nota over het al of niet aanwezige nationale belang van luchthavens. Het onderscheid tussen hoofd- en secundaire infrastructuur roept bijvoorbeeld vragen op. In dit verband horen wij daarover graag meer van de minister.  
Bij verschillende regionale luchthavens wordt gesproken over het belang van een luchthaven als vestigingsplaatsfactor. In hoeverre is deze factor als nationaal belang te beschouwen? Kan de minister hierop ingaan?  
De vraag is, waarom de nota general aviation alleen op Eelde concentreert. Hoe staat de minister ten opzichte van de Nationale luchtvaart-school in Beek, en het belang ervan voor de regio? Wij vinden dat dit punt in de nota onvoldoende tot uitdrukking komt.  
Het volledige gebruik van vliegveld Beek voor dag- en nachtvluchten is

volgens de nota en de rapporten die daarover verschenen zijn een voorwaarde om het vliegveld rendabel te maken. Volledig gebruik wil zeggen: het zo spoedig mogelijk aanleggen van een oost-westbaan, en nachtvluchten tot maximaal 1500 vliegbewegingen per jaar. De rentabiliteit en de samenwerking met Schiphol zijn afhankelijk van een optimaal gebruik van de luchthaven. Wij weten ook dat met betrekking tot de geluidsproblematiek de ruimte bij Beek vol is. Aanvullende maatregelen zijn derhalve noodzakelijk. Meer recente gegevens met betrekking tot de daadwerkelijke geluidsbelasting zijn daarbij voorwaarde. Wij moeten helaas constateren dat de RLD ver achterloopt bij de verstrekking van gegevens over de daadwerkelijke geluidsbelasting bij de verschillende regionale luchthavens. Op grond daarvan is niet in te schatten wat de ruimte is ten opzichte van het begrip "vol".

Dan de luchthaven Twenthe. De regionale politiek en het zakenleven zijn bereid tot exploitatie van deze luchthaven, maar ze hebben wel startkapitaal nodig. Een terugtrekkende overheid moet de randvoorwaarden scheppen om de voorzieningen in stand te houden. Het gaat wat Twenthe betreft om relatief kleine bijdragen. Zo zou men op korte termijn graag beschikken over een ILS-installatie. Die is alleen op Twenthe nog niet aanwezig. Het vliegveld Twenthe dient ook een nationaal belang door de versterking van de regionale economie. Ook voor vliegveld Twenthe dient bij beëindiging van de rijksbetrokkenheid een afkoopsom te worden vastgesteld. Wij zullen daar eventueel via een motie om vragen. Luchthaven Eelde. Wat betreft het nationaal belang daarvan gelden de argumenten die ook voor Twenthe spelen, vooral waar het gaat om de versterking van de economische structuur. Voor een zelfstandige exploitatie van de luchthaven moet aan twee voorwaarden worden voldaan. In de eerste plaats gaat het om de aanwijzing van de baanverlenging. Die staat gepland voor januari, februari 1998. Wij dringen erop aan om daadwerkelijk tot die aanwijzing te komen. Daarna kan het vliegveld een businessplan opstellen. Dan kan er worden bekeken in hoeverre exploitatie tot de mogelijkheden behoort.

Dan de luchtverkeersbeveiligingsfaciliteiten. Wij zien die graag gegarandeerd voor de volledige openingstijden, dus vanaf 6.30 's morgens tot 23.00 uur 's avonds gedurende zeven dagen per week en niet alleen tijdens de lesuren. De luchthaven Rotterdam ontwikkelt zich steeds meer als een zakenluchthaven. Met Schiphol zijn duidelijke afspraken gemaakt. Ondersteuning via de rijksvergoeding voor de luchtverkeersbeveiliging blijft noodzakelijk. Door een efficiëntere inzet zou de huidige bijdrage voor de LVB – in 1996 ging het om 7 mln. – kunnen worden gehalveerd volgens de luchthaven. Ook voor de herinrichting van de luchthaven is op korte termijn een rijksbijdrage noodzakelijk. De minister moet verduidelijken of Rotterdam Airport wel of geen nationaal belang dient voor de versterking van de economische structuur in de regio en als vestigingsplaatsfactor voor bijvoorbeeld de mainport en de tweede Maasvlakte. De CDA-fractie is van mening dat dit wel het geval is. De kleine burgerluchtvaart dient vanaf Rotterdam Airport te worden uitgeplaatst. Het gaat om ongeveer 40.000 vliegbewegingen. De vraag is of hiervoor een nieuw klein burgerluchtvaartterrein moet worden aangelegd op bijvoorbeeld Goeree-Overflakkee of dat er een verdeling moet plaatsvinden over andere reeds bestaande kleine burgerluchtvaartterreinen, zoals Midden-Zeeland, Zeppe-Budel en of Lelystad. De CDA-fractie kiest voor een verdeling over de bestaande vliegveldjes. De behoefte aan nog meer vliegvelden in de regio is vooralsnog niet aanwezig.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Dat betekent dat er een overloop plaatsvindt naar de kleinere vliegveldjes. Is dat een wenselijke ontwikkeling? Ook wat dat betreft lopen sommige vliegveldjes tegen de grenzen aan. Dat betekent dat wij ook daar de grenzen oprekken.

De heer **Meijer** (CDA): Ook op die kleine vliegveldjes zijn de grenzen zo langzamerhand inderdaad bereikt. Er is een verdeling gemaakt. De discussies over Midden-Zeeland zijn wat dat betreft bekend. Het is een kwestie van keuzen maken. Het gaat om 40.000 vliegbewegingen voor de kleine burgerluchtvaart. Het is de



vraag of dat volledige aantal moet worden verplaatst naar andere kleine vliegveldjes. Wellicht is het mogelijk om een deel niet in te vullen of te verplaatsen. Het gaat om een afweging met betrekking tot het extra aanleggen van een ander klein burgerluchtvaartterrein op Goeree-Overflakkee. Dat zien wij zeker niet zitten.

De heer **Van Dijke** (RPF): Even preciezer. Vindt de CDA-fractie dat de grenzen van de kleine vliegveldjes overeind moeten blijven, of laat men dat afhangen van de vraag of de noodzaak daartoe bestaat?

De heer **Meijer** (CDA): De CDA-fractie onderschrijft het laatste.

De heer **Van Dijke** (RPF): Rekkelijke grenzen dus.

De heer **Meijer** (CDA): Ja.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Is de heer Meijer met mij van mening dat de kleine luchtvaart geen ongebreideld, ongelimiteerd recht heeft om zich te kunnen accommoderen. Is hij bereid om daar grenzen aan te stellen?

De heer **Meijer** (CDA): Ik ben zeker bereid om daar grenzen aan te stellen. Ik vind dat dit niet ongebreideld moet doorgaan. Vooral het reclamevliegen is een beweging, waarbij je kunt denken aan een pas op de plaats, zelfs aan een terugdringing. Ik vind dat een manier van sporten waarvan heel veel mensen overlast kunnen ondervinden. Zeker als aan andere vliegbewegingen paal en perk wordt gesteld, moet dat voor deze vliegtuigen ook gebeuren. Kan de minister de invloed aangeven van de aan te leggen HSL in relatie tot Rotterdam Airport? Het medegebruik van de militaire vliegbasis Welschap door burgers heeft een aantal voordelen. De samenwerking is optimaal, zo hebben wij ter plekke gehoord. Eindhoven Airport betaalt Defensie voor alle geleverde diensten, zoals luchtverkeersbeveiliging, brandweer en baanverbeteringen, op basis van uurtarieven of via deelfinanciering. Naast de artikel-28-commissie bestaat er ook nog een convenants-overleg met de omliggende gemeenten, waarbij afspraken zijn gemaakt over openingstijden, het aantal vliegbewegingen en het aantal

zware vliegtuigen. De convenants-gemeenten hechten veel waarde aan het partnerschap dat Eindhoven Airport is aangegaan met Schiphol, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven. Tot 1999 blijven afspraken zonder meer van kracht, met name over het aantal vliegbewegingen, dat op dit moment is vastgesteld op 15.500. Er dient eerst onderzoek te worden uitgevoerd, met daadwerkelijke metingen, alvorens over verruiming van het aantal vliegbewegingen kan worden gesproken. Voorwaarde daarbij is dat meer vluchten met minder hinder in totaliteit moeten plaatsvinden, hetgeen dus betekenis zou kunnen hebben voor categorie 2- en 3-vliegtuigen.

Verruiming van de openingstijd van 6.45 uur naar 6.30 uur, zoals bepleit door Rotterdam Airport, is zowel voor de convenantsgemeenten als de artikel-28-commissie niet bespreekbaar. De CDA-fractie respecteert de bestaande afspraken. Bij herziening van de afspraken in 1999 zou de verruiming opnieuw een punt van overleg kunnen zijn.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Vindt het CDA dat ten aanzien van de regionale luchthavens dezelfde voorwaarden aan het verkeer gesteld mogen worden als aan Schiphol? Ik denk daarbij onder andere aan het soort vliegtuigen en het aantal uren.

De heer **Meijer** (CDA): Zware vliegtuigen dienen van Schiphol geweerd te worden, dus dat geldt zeker voor kleinere, regionale luchthavens. Het voorbeeld dat Beek heeft gegeven, moge duidelijk zijn.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wat voor Schiphol geldt, moet dus ook voor de regionale luchthavens gelden?

De heer **Meijer** (CDA): Ja, zeker als het gaat om het type vliegtuigen. Is de minister bereid om de airsite-investering bij Eindhoven, waaronder de milieu-investering, zoals die door het nieuwe samenwerkingsverband is opgesteld, financieel te ondersteunen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wij hebben lang moeten wachten op Relus, de beleidsnota inzake de regionale luchthavenstrategie. Soms leek het wel eens op een estafette: het vorige kabinet haalde de

eindstreep niet meer en droeg het stokje over aan dit kabinet. Zelden is er zoveel voorbereidingstijd uitgetrokken voor een beleidsnota. Ik moet vaststellen dat ondanks de zeer lange rijpingstijd, de wijjn nog steeds niet op dronk is. Ik wil daarmee zeggen dat de VVD-fractie zich nog geen beeld kan vormen van wat precies de consequenties zullen zijn van de beleidslijn die het kabinet in deze nota aangeeft. De inzet is helder, maar de uitwerking laat nog heel veel vragen open en dat schept een wazige horizon. Wij zijn het wel met de minister eens dat zich thans veranderingen in de internationale luchtvaart voordoen die vragen om een herbezinning. Wij zijn het ook eens met de minister dat nieuw beleid nieuwe prikkels kan en moet gaan geven. Rijksgelden moeten minder worden besteed aan exploitatiesubsidies, maar moeten leiden tot nieuwe impulsen. De VVD-fractie wil graag impulsen geven aan rendementsverbetering van de luchthavens. Wij erkennen echter dat de milieugrenzen hieraan ook beperkingen opleggen. Wat wij in dit stadium nog niet goed kunnen overzien, is wat dit bij een verdere inkleuring van het beleid uiteindelijk gaat betekenen voor de positie van de diverse regionale luchthavens. Wat wij duidelijk niet willen, is dat de positie van de regionale luchthavens onnodig kwetsbaar wordt, waardoor het risico bestaat dat het kind straks met het badwater wordt weggegooid. Welke garanties kan de minister ons geven?

De heer **Van Dijke** (RPF): Vindt de VVD-fractie dat de overheid zich garant moet stellen voor het overeind blijven van vliegvelden? Moet er bij een faillissement een borg of iets dergelijks gestort worden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik stel vast dat het Rijk tot dusverre buitengewoon betrokken is geweest bij de regionale luchthavens. Wij blijven daar ook bij betrokken, in die zin dat het Rijk nog steeds de randvoorwaarden vaststelt. Wij bepalen dus wat kan en ook vooral wat niet kan. Dat legt beperkingen op aan de luchthavens. Mij gaat het erom dat er in ieder geval een plaatje ontstaat waarin de luchthavens verder kunnen.

De heer **Van Dijke** (RPF): Moet de

overheid zich garant stellen bij dreigende faillissementen en dergelijke? Of vindt mevrouw Verbugt dat te ver gaan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als die dreigende faillissementen het gevolg zijn van de besluiten zoals wij die hier weloverwogen nemen, dan kan ik mij voorstellen dat wij daar ook de verantwoordelijkheid voor moeten nemen. Het een hoort dus wel bij het ander.

De heer **De Jong** (PvdA): Ik snap het betoog van mevrouw Verbugt ook niet helemaal. Ik kan mij wel voorstellen dat wij bij het stellen van bepaalde scherpe randvoorwaarden zeggen: dat heeft zulke consequenties voor uw opereren, daar moeten wij gelijk nadere afspraken over maken. Dan denk ik dus aan een soort convenant tussen het Rijk en de bestuurders. Maar mevrouw Verbugt kan toch niet bedoelen dat in de toekomst dingen kunnen worden afgewenteld op het Rijk, op grond van het feit dat er altijd wel een of andere beperking is, bijvoorbeeld in de zin van geluidshinder of veiligheid, waar men het aan kan wijten dat het niet goed loopt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Als de heer De Jong de discussie wat scherper wil voeren, dan wil ik wel de bal bij hem leggen. Het gaat bijvoorbeeld ook om de vraag hoeveel nachtvluchten de luchthaven Beek mag hebben. Dat is iets wat wij bepalen. Ik hoor mevrouw Van 't Riet naast mij zeggen dat er geen enkele nachtvlucht mag plaatsvinden. Dan weet ik een ding zeker: dan kan de luchthaven nooit rendabel worden. Wij hebben al besloten dat er wel 950 nachtvluchten mogen plaatsvinden. De vraag is: kan dat? Er hangen natuurlijk wel prijskaartjes aan dit soort discussies. Dat moeten wij ons wel realiseren en dat moeten wij wel willen meenemen in het verdere traject van besluitvorming.

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Mevrouw Verbugt ontloopt mijn vraag. Ik heb al gezegd dat het een beperking is, als wij nu met z'n allen zouden zeggen dat wij liever geen nachtvluchten op Beek willen hebben. Dan ga je een convenant sluiten en daar zal best een prijskaartje aan hangen. Het gaat mij om haar opvatting waarmee zij de

luchthavens als het ware een opening biedt om over bijvoorbeeld vijf of tien jaar te zeggen: wij komen er niet uit; dat ligt aan het Rijk omdat het ons te veel heeft beperkt in ons opereren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het gaat mij erom dat wij voor de diverse regionale luchthavens een levensvatbaar scenario openhouden. Dat moet de uitkomst van de Relus-operatie zijn. Ik heb de heer De Jong daar geen heldere uitspraken over horen doen. Wellicht doet hij die in tweede termijn. Ik zal daar in het vervolg van mijn betoog nog op terugkomen. Het vastleggen van randvoorwaarden heeft gevolgen voor de verdere bedrijfsvoering. Er kunnen heel goede redenen voor zijn om dat te doen omwille van het milieu, maar dan moeten wij natuurlijk ook de andere consequenties daarvan in het debat willen betrekken.

De heer **De Jong** (PvdA): Geeft mevrouw Verbugt nu garanties of niet? Nee toch?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik denk dat ik duidelijk ben geweest.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw Verbugt zegt dat wij onze politieke verantwoordelijkheid moeten dragen als een regionale luchthaven failliet gaat. Zij weet dat Fokker tien keer belangrijker is dan een regionale luchthaven. Waarom heeft de VVD toentertijd niet haar verantwoordelijkheid genomen om te dokken teneinde het faillissement van Fokker tegen te gaan?

**Voorzitter: A. de Jong**

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Er is een heleboel geld naar Fokker gegaan. Op een gegeven moment zal je toch de afweging moeten maken of er toekomstperspectief in zit. Zitten er vitale punten in om de werkgelegenheid toch nog overeind te houden? Als dat zo is, dan zul je die overweging moeten maken. Dat is ook steeds de inzet geweest. Op een gegeven moment zag men in dat er wel heel veel geld in Fokker werd gestoken, maar dat het zo niet verder kon; dat is de keuze die men heeft gemaakt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Als een regionale luchthaven failliet gaat, zit er dus toekomst in, maar als

Fokker failliet gaat, zit daar helemaal geen toekomst in. Is dat de logica van de VVD?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, de logica van GroenLinks slaat de plank op dit punt mis. Bij Fokker is het immers niet zo geweest dat het Rijk de randvoorwaarden heeft bepaald waarbinnen het bedrijf niet kon functioneren. Daar zaten ook zaken in als internationale marktwerking. Het gaat er hier om dat er een duidelijk verband is – dat verband wilt u liever niet zien – tussen de randvoorwaarden en de exploitatie van de luchthaven. Die discussie wil ik helder op tafel. Ik weet dat u die discussie liever wilt ontwijken, maar zij ligt er wel.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik ontwijk geen enkele discussie, maar het is mij duidelijk dat mevrouw Verbugt kennelijk niet zo goed op de hoogte is van de achtergrond van Fokker.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De keuze van mevrouw Verbugt is helder, maar dat is absoluut geen VVD-beleid zoals ik dat op andere punten zie. Zij is namelijk bereid om een afkopsom van 180 mln. te betalen en om vanaf 2005 een nettoverlies te accepteren, terwijl het de rijksoverheid per jaar 2,8 mln. zou kosten. Dat is de consequentie van haar keuze.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb het helemaal niet over 180 mln. Ik weet niet waar mevrouw Van 't Riet het over heeft.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die berekeningen staan in de brief die de minister op 4 december heeft gestuurd en zijn gemaakt op grond van het kabinetsbesluit over 950 nachtvluchten. Als u daarvan blijft uitgaan, komt u op deze bedragen. Als u kiest voor 1500 nachtvluchten, is dat een andere keuze.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is een andere keuze; ik heb minister Wijers daar vragen over gesteld en ik wacht op dit moment met veel spanning op de resultaten van de herberekeningen die hij ons heeft toegezegd. De regionale luchthavens staan immers ook voor werkgelegenheid en die willen wij in ieder geval behouden. Misschien nog belangrijker is echter dat de regionale

luchthavens tevens een vestigingsplaatsfactor zijn die als een magneet kan werken bij het aantrekken van nieuwe bedrijven; zij kunnen zo voor nieuwe banen zorgen; die nieuwe banen willen wij ook graag. Daarom vraag ik de minister of het behoud van de bestaande technische en economische infrastructuur op het gebied van de regionale luchtvaart-terreinen voor haar inzet van het beleid is. Houdt zij daar bij de verdere uitwerking aan vast? Als het nieuwe beleid inhoudt dat rijkssubsidies plaats zullen maken voor nieuwe impulsen, die voor een belangrijk deel uit de marktsector komen, moet er voor de diverse terreinen ook een volstrekt heldere positie komen. De marktsector zal niet willen investeren in een luchthaven die vanwege politieke mist permanent dicht zit. Kan het kabinet er op korte termijn voor zorgen dat de mist optrekt? Een aantal van de terreinen moeten nog planologisch worden geregeld. Daarnaast – om even een paar voorbeelden te noemen – is er voor Eelde nog het hangende punt van de baanverlenging en is er ten aanzien van Beek inmiddels grote twijfel of het bedrijfsplan van minister Wijers te exploiteren valt. Ook dat zijn zaken waar de Kamer mee van doen heeft en ook in dat opzicht moeten wij voor helderheid zorgen. Dat is een onderdeel van de strategie die wij nu moeten gaan volgen. De vaste commissie heeft bij elk werkbezoek aan elke regionale luchthaven het indringende verzoek gekregen om van het kabinet duidelijkheid te krijgen over de toekomstige luchtverkeersbeveiliging. Betekent de brief van 1 december jl. dat de luchtbeveiliging bij de luchthavens Eelde, Maastricht en Eindhoven structureel een taak van het Rijk blijft? De minister spreekt in de nota haar hoop uit dat er kan worden gekomen tot een aanpassing van de luchtverkeersleidingstarieven om tot een betere kostendekkingsgraad te komen. Welke druk kan zij in de richting van een zelfstandig bestuursorgaan met een monopoliepositie uitoefenen? Zij weet hoe de VVD-fractie hier tegenaan kijkt en wij steunen haar graag bij het vergroten van die druk. Ik ben het overigens met collega Meijer eens dat het stellen van veiligheidsnormen een taak en een verantwoordelijkheid van het Rijk dient te blijven. Kan de minister

aangeven hoe het staat met de ontwikkeling van een beleidskader voor de externe veiligheid?

De heer **Van Dijke** (RPF): Vindt de collega van de VVD-fractie dat het Rijk ook een verantwoordelijkheid moet blijven nemen voor de financiering of moeten wij toe naar kostendekkendheid van het systeem?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij vinden in principe dat hier een taak van het Rijk ligt. Wij vinden dat de kosten van de luchtverkeersbeveiliging zoveel mogelijk door het Rijk moeten worden betaald, zij het dat wij graag met de minister zoeken naar mogelijkheden om de kosten verder in te perken. Wij lopen dan tegen de monopoliepositie aan. Wij nodigen ook de minister uit om te kijken wat hier te doen is op het punt van het aanbrengen van enige efficiency. Voorzitter! De fractie van de VVD stelt vast dat er in de praktijk een spanningsveld bestaat tussen een marktconforme ontwikkeling van de regionale luchthavens en de leefbaarheid in de omgeving. De VVD vindt dat er sprake moet blijven van een duurzaam evenwicht. Ik denk dat er op geen enkele regionale luchthaven plaats is voor een ongebreidelde groei van luchtvaart-activiteiten. Wij delen de visie van het kabinet dat regionale luchthavens geen alternatief zijn voor het oplossen van probleemsituaties op Schiphol. Het kan daarom ook niet aan de orde zijn dat lawaaiige toestellen of nachtvluchten die van Schiphol worden verbannen een toevlucht zoeken tot de regionale luchthavens.

De vrees van enkele milieu-organisaties dat regioluchthavens het vuilnisvat van Schiphol dreigen te worden of gaan uitgroeien tot een tweede nationale luchthaven, is in de visie van de VVD-fractie dan ook volstrekt onterecht. De vastgestelde milieugrenzen waken daar immers voor. Dat betekent dat er vanuit het milieu beperkingen worden en ook moeten worden opgelegd om ervoor te zorgen dat het evenwicht niet wordt verstoord. Over de vraag waar precies dit evenwicht ligt, kunnen interessante debatten worden gevoerd. Dat doen wij hier ook regelmatig.

Grosso modo kan men zeggen dat er sprake is van een spectrum, waarbinnen het evenwicht kan worden gezocht. Ik stel vast dat er

ten aanzien van de milieuarandvoorwaarden en het ruimtelijk beleid in de regio op sommige punten andere wensen leven dan in Den Haag of dat men er op een andere wijze invulling aan wil geven dan wij hier in Den Haag dat willen. Ik spiegel dat aan de democratisch gekozen besturen van provincies en gemeenten.

Dat brengt mij tot het volgende principiële punt. Het Rijk trekt zich terug uit de financiële en bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de luchthavens. Die wordt overgelaten aan provinciale en gemeentelijke overheden, samen met derden. Vervolgens blijft wel het Rijk bepalen wat mag en vooral ook wat niet mag. Ik noem het voorbeeld van het vliegveld Beek. Het provinciaal bestuur van Limburg vindt 1500 nachtvluchten nog verdedigbaar voor de bevolking. Door een spagaat van minister Wijers is het kabinet uitgekomen op 950, en dat is niet zonder gevolgen voor de kansen van de exploitatie van de luchthaven en de kansen om er een renderend bedrijf van te maken. De regio moet straks echter de rekening betalen. Naar ons gevoel zit daar iets scheef. Het lijkt op een gemankeerde vorm van decentralisatie. Wij vinden dat provincies en gemeenten het dan ook verdienen om een grotere stem in het geheel te krijgen. In principe vinden wij dat regionale overheden een grotere rol moeten spelen in het formuleren van de milieuarandvoorwaarden en het ruimtelijk beleid, uiteraard binnen het kader van de nationale wetgeving. Wij zijn geïnteresseerd om te weten hoe de minister hier tegenaan kijkt.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik wil graag weten hoe de VVD-fractie hier tegenaan kijkt. Ik kom terug op de interruptie van collega Van 't Riet die zojuist heeft gevraagd of wij al of niet de bijbehorende rekening moeten betalen in het geval wij persisteren bij het beleid van minister Wijers.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb een beetje het gevoel van "wie betaalt, bepaalt". Als de rijksoverheid de mogelijkheden zodanig formuleert dat er heel moeilijk een exploitatiebaar concept van gemaakt kan worden, dan heeft het Rijk een verantwoordelijkheid. Dat wil niet zeggen dat ik zonder meer van oordeel ben dat het Rijk maar meer

moet betalen. Ik wil ook best kijken naar wat er uit de studies van minister Wijers over de economische effectrapportage komt, met name hoe 1500 nachtvluchten uitwerken. In dat opzicht is de discussie voor mij nog niet gesloten. Een principieel punt is wat de democratisch gekozen overheden willen verdedigen naar de mensen die zelf de hinder ervaren. Dat is een heel wezenlijk punt. Dat is voor ons in belangrijke mate ook maatgevend.

De heer **Van Dijke** (RPF): Wordt hier nu niet een afwijking gepresenteerd ten opzichte van talloze andere sectoren in de samenleving waar de overheid ook randvoorwaarden stelt, zeker waar het gaat om milieu en andere aspecten? Daar wordt niet op voorhand gezegd dat omdat de mogelijkheden ingeperkt worden, de bijbehorende schadepost wordt betaald. Het is toch een heel merkwaardige opstelling als wij aan de luchtvaart een exclusief karakter gaan toekennen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het is een probleem dat in de gevoerde discussie over luchthavens een aantal partijen eigenlijk van mening is dat de handel moet worden gesloten. Het is ook door sommige collega's uitgesproken. Ik hoor het ook mevrouw Van 't Riet zeggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, hoor. Wij hebben een aantal voorwaarden die misschien sluiting kunnen bevorderen, maar het besluit blijft bij de luchthaven zelf.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Sluiting is voor u bespreekbaar.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mevrouw Verbugt maakt met een heleboel wind haar eigen standpunt onduidelijk. Zij moet geen karikatuur maken van het standpunt van anderen. Wat is haar standpunt?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, ik heb zo-even een helder standpunt neergelegd. Het standpunt van de VVD is altijd glashelder geweest. Men kan mij niet van wazigheid betichten. Mijn principiële punt in het kader van de decentralisatie is dat ik de minister in overweging geef om te bekijken of de overheden die straks een veel grotere rol krijgen in de exploitatie en de bestuurlijk-financiële afwikkeling, ook een

grotere rol kunnen hebben in het vaststellen van de randvoorwaarden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik ben verbaasd over het zigzagbeleid van de VVD. Op dit punt is de VVD duidelijk in onduidelijkheden. Mevrouw Verbugt zegt dat de democratisch gekozen organen zelf moeten kunnen beslissen over het lot van de regionale vliegvelden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat zeg ik niet.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voor een deel.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik zeg dat ze een grotere inbreng mogen hebben ten aanzien van de randvoorwaarden, waar dat binnen nationale wetgeving mogelijk is.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Daar wil ik u ook hebben. Het is volledig in strijd met de uitspraak van uw fractievoorzitter als het gaat om de gemeenten in de buurt van Schiphol. Die moeten hun mond dichthouden. Wat is de lijn van de VVD als het gaat om de democratisch gekozen organen in de regio?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De VVD wil niemand de mond snoeren. U weet hoe onze fractievoorzitter aankijkt tegen randstedelijke arrogantie.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Als het gaat om de A2 in Limburg, dan mogen de Limburgers daarover beslissen. Als het gaat over de regionale vliegvelden, mogen de regionale instellingen beslissen. Als het om Schiphol gaat, moeten de burgers hun mond houden. Dat is de strekking van het verhaal van de heer Bolkestein.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als het gaat over de verdere uitbreiding van Schiphol, heeft ook de VVD een behoorlijke inbreng in de discussie gehad. Ik denk aan de milieuranvoorwaarden. Wij zien een kabinetsbesluit niet als een wegwerpartikel. Ik denk dat de VVD en GroenLinks het op dit punt nooit eens worden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Het gaat om de consistentie. Die is bij de VVD op dit punt volledig zoek.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het standpunt van de VVD wel heel bijzonder. Subsidies voor milieu-organisaties wil zij beperken en de luchtvaart wil ze gaan subsidiëren. Ik vind dit een nieuw beleid van de VVD. Als het gaat over een bepaalde verantwoordelijkheid voor de regio, vraag ik hoe zij om wil gaan met de milieuwetgeving. Ik denk aan bedrijfslocaties. Als de omgeving de economische positie van belang vindt, worden de milieuvorwaarden dan losgelaten? Wil mevrouw Verbugt de wet gaan schrappen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is niet aan de orde. Het moet binnen nationale randvoorwaarden gebeuren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij wijzen een luchthaven aan. Wij bepalen de geluidszones en het aantal vliegbewegingen. Wij bepalen ook de Ke-normen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Die wil ik ook niet loslaten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan gaat u op de lijn van afdekking van de tekorten zitten en een structurele subsidie voor de luchtvaart.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Welnee, voorzitter. Er zit nog een marge tussen waarover verschillende besluiten kunnen worden genomen. Ik ben nog helemaal niet toe aan het geven van grote subsidies: honderden miljoenen aan Beek. Dat is niet aan de orde. Het zal best meevallen. Ik nodig u dan ook uit meer te luisteren naar de regio zelf die met dit probleem te maken heeft en constructief meedenkt over oplossingen.

De **voorzitter**: Is het de opvatting van de VVD-fractie dat de regionale luchthavens die er nu zijn, moeten openblijven, liefst binnen het kader waarin regionale besturen ze laten opereren en dat, als er moeilijkheden optreden bijvoorbeeld omdat er grenzen zijn, het Rijk bijspringt?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, voorzitter. Waar het op aankomt, is dat wij deze decentralisatieoperatie op een zodanige manier inzetten dat het resultaat is dat wij het kind niet met het badwater weggooien.

De **voorzitter**: Wat is het kind en wat is het badwater?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat heb ik al getracht duidelijk te maken. Er liggen ten aanzien van alle luchthavens nog principiële punten waarover besluitvorming moet plaatsvinden. Zolang die besluitvorming nog niet heeft plaatsgevonden, kan ik het geheel niet overzien, weet ik niet wat het gaat kosten en dergelijke. Wij hebben nog niets van de minister gehoord over hoogten van afkoopsommen. Dat soort zaken wil ik straks in het geheel betrekken. Ik wil een totaalplaatje zien waarin alle randvoorwaarden, kosten, mogelijkheden en toekomstkansen op een rijtje staan.

De **voorzitter**: Ik wil het bijna theoretisch scherp maken. Vanuit Limburg wordt gezegd: binnen de kaders die nu door het Rijk worden aangegeven, kunnen wij geen rendabele exploitatie creëren. Met andere woorden: als het Rijk ons geen ruimere kaders geeft óf niet meer geld, moeten wij de zaak sluiten. Als ik u goed begrijp, is de laatste mogelijkheden niet eens bespreekbaar. Dus u wilt altijd bijspringen? Heb ik het juist?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee. Ik heb al eerder gezegd: ik vind het een interessant signaal uit Limburg. Wij hebben onze zorgen al uitgesproken in de tijd dat u, mijnheer De Jong, niet in de Kamer zat. Ik wil serieus nagaan of het signaal terecht is dat een rendabele exploitatie binnen de gestelde randvoorwaarde niet mogelijk is. Wij hebben bij het kabinet erop aangedrongen de principiële uitgangspunten van de studie waaruit zulks zou blijken, nog eens te toetsen en te vergelijken met de uitkomsten van de studies waarover minister Wijers sprak en die aangaven dat het vliegveld bij 950 nachtvluchten te exploiteren zou zijn. Op basis van een en ander willen wij komen tot een nadere afweging. Dit heeft gevolgen voor de rest van de operatie en voor de hoogte van de afkoopsommen. Ik heb nu nog geen helder beeld, maar ik houd wel de beoogde optie open. Ik zeg erbij dat wij in Den Haag soms wat krampachtig bezig zijn. Wat de VVD betreft, mogen wij wel wat meer luisteren naar wat men in de regio zelf acceptabel vindt.

Voorzitter! Ik wil even bij Beek blijven. Het kabinet heeft vorig jaar de Kamer in het vooruitzicht gesteld dat in de komende tien jaar die luchthaven met dergelijke randvoorwaarden in de gelegenheid zou zijn om nieuwe bedrijven aan te trekken, waarbij werd gesproken over 3300 nieuwe arbeidsplaatsen. Wij vinden dat het kabinet zijn belofte aan Limburg waar moet maken. De vraag is: hoe? Als de provincie van mening is dat 500 nachtvluchten erbij het verschil uitmaken tussen een bodemloze put en een krachtige motor voor veel nieuwe banen, willen wij er heel serieus naar kijken.

De heer **Van Dijke** (RPF): Over zwart-wit denken gesproken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U vindt dat belachelijk, begrijp ik.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik heb het over zwart-wit denken, niet over iets belachelijks. Even oppassen!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het leek erop dat u dat dacht. Voorzitter! Wij willen geen bodemloze put, wij willen werk, werk en nog eens werk. Wat wij ook niet willen, zijn Luikse toestanden. Wij vinden het positief dat de nota Relus over de grens kijkt. Het milieu wordt er niet beter van wanneer wij Beek sluiten, en vervolgens, op 30 km afstand, in Luik het aantal nachtvluchten van 30.000 naar 40.000 per jaar gaat. Daar schieten het milieu en Limburg niets mee op. Ook hoor ik dat Duitse collega's zich in Bonn inspannen om, wanneer het met Beek niet lukt, de binnenkort op te heffen militaire velden – deze liggen pal op de Nederlands-Duitse grens – om te vormen tot vrachtvliegvelden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U geeft aan dat als Beek wordt gesloten, de overlast naar Luik of de Nederlands-Duitse grens gaat. Echter, gebeurt dat niet óók als Beek niet wordt gesloten? Gaat de ontwikkeling met betrekking tot de nachtvluchten daar niet gewoon door, ook als Beek blijft voortbestaan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als wij Beek sluiten, ontstaat er een gat in de markt en ontstaan er mogelijkheden om initiatieven te nemen en te ontwikkelen. In feite wordt daar op dit moment op gewacht. Ik vind het ontzettend moeilijk om uit te leggen

hoe in Luik het aantal nachtvluchten torenhoog kan stijgen terwijl het bij Beek gaat om de vraag of er een nachtvluchtje bij mag of niet. Wij zullen dat laten meewegen bij het bepalen van ons eindoordeel.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ook als wij nachtvluchten in Limburg beperkt toestaan, betekent dit niet dat wij de groei van in de buurt gelegen vliegvelden kunnen afremmen. Linksom of rechtsom, we zullen toch in Europees verband moeten spreken over het beperken van het aantal nachtvluchten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daar moeten wij inderdaad in Europees verband over spreken, maar ik heb het nu over de feiten van dit moment.

Voorzitter! Waar de fractie van de VVD niet voor voelt, is een beleid waarbij straks banen worden geëxporteerd en milieuhinder wordt geïmporteerd. Dat is een min-situatie en dat is dom. Wij zoeken het meer in een win-situatie: de oost-westbaan met een luchtvaartprofiel dat die beloofde banengroei oplevert. Het gekozen bestuur in Limburg is ook bereid om deze opzet te verdedigen tegenover de omwonenden. Wij zien daarom met veel belangstelling uit naar de resultaten van de MER en het economische onderzoek dat nog moet plaatsvinden. Op Beek is de Nationale luchtvaart-school gevestigd, die door de Relus-operatie in een internationaal nadelige concurrentiepositie zou worden geplaatst. De minister zegt in haar brief aan de Kamer over deze zaak dat er nauwelijks ruimte is voor een individueel gerichte maatregel. Nu is nauwelijks meer dan niets. Vandaar dat ik toch de minister vraag wat zij precies bedoelt en of er inmiddels een gesprek heeft plaatsgevonden tussen de Rijksluchtvaartdienst en de betreffende school. Wat Eindhoven betreft heb ik begrepen dat een aantal criteria nog niet definitief zijn beslag heeft gekregen. Er is nog steeds geen wettelijke zone en er loopt nog een studie naar uitbreiding van het aantal vliegbewegingen. De omgevingsfactoren zijn geregeld in een convenant. Welke rol spelen deze factoren in het proces van de herijking? Hoe moet we in dezen het bedrag van 16 mln. zien dat de minister noemt in haar brief van 1

december? Hoe verhoudt dit bedrag zich met de 25 mln. die de minister voor de herijkingsoperatie heeft uitgetrokken? Op het eerste gezicht dacht ik met een tikfout te maken te hebben. Verder vragen wij ons af of binnen de geluidscontour het toekomstig profiel van Eindhoven alsook de samenwerking met Schiphol hun beslag kunnen krijgen. Ik zie nu dat de minister knikt. Als dat zo is, zijn wij wel optimistisch gestemd over het benutten van de kansen.

Voor Eelde speelt nog de kwestie van de baanverlenging een rol. Daarover heeft het kabinet afspraken gemaakt en mijn fractie vindt dat die nu ook zo snel mogelijk moeten worden nagekomen.

Bij Twenthe Airport moet ik wellicht iets langer stilstaan, want Twenthe is teleurgesteld over de nota Relus en ziet de toekomst met zorgen tegemoet. Voorzitter! De VVD-fractie kan nog niet overzien wat het voor dit vliegveld betekent wanneer in 2000 de exploitatiebijdrage stopt en per 2005 de vergoeding van Defensie wordt beëindigd. Echter, de brief van 1 december roept ook over dit laatste nog twijfels op. Verwacht de minister dat op zo'n korte termijn de luchthaven voldoende in staat zal zijn om op eigen kracht verder te gaan? Dat de regio bijdraagt, vinden wij te billijken, maar in welke verhouding moeten wij dat zien? Kortom, de positie van deze luchthaven per 2000 is voor ons niet helder. Wij vinden dat, als er wordt gekozen voor een andere beleidslijn, dan ook de nodige randvoorwaarden geschapen moeten worden, zodat Twenthe op eigen benen kan staan en kan doorgaan met de verdere ontwikkeling van het op zichzelf zeer bescheiden ambitieniveau. Hoe moet het straks verder met de luchtverkeersbeveiliging? Wij willen een helder inzicht in de exploitatiekansen voor deze luchthaven na het jaar 2000. Een herijking van de financieel-bestuurlijke verhouding mag wat de VVD-fractie betreft voor Twenthe niet vertaald worden in een "rijks-onverantwoordelijkheid".

Over de kwestie van het ILS heeft de minister eerder onder voorbehoud negatief gereageerd. Zij stelt terecht dat wij deze factor niet als een op zichzelf staande factor kunnen zien, maar dat wij die moeten zien in relatie tot omgevingsfactoren. Heeft daar inmiddels onderzoek naar

plaatsgevonden? Wij zouden daar graag iets meer van vernemen. In het regeerakkoord zijn afspraken gemaakt over Rotterdam Airport. Hoewel in dit geval geen directe rijksbemoediging geldt, kan in de visie van de VVD-fractie de mainport Rotterdam een vorm van zakenluchthaven node missen. Voor ons geldt ook hier het argument van de vestigingsplaatsfactor, met een uitstraling naar de gehele zuidvleugel van de Randstad. Ik begrijp dat op dit moment het meest prangende punt om te komen tot een levensvatbaar profiel de kwestie van de verkeersbeveiliging is. Op bladzijde 97 van de nota lees ik dat de vraag over een vorm van rijksbijdrage aan de kosten van de verkeersbeveiliging op dit moment nog niet is beantwoord, mede ook omdat nog onderzoek wordt gedaan naar het zo efficiënt mogelijk voortzetten van de luchtverkeersbeveiliging op ook deze luchthaven. Van de gemeente Rotterdam hoorde ik dat zij nog niet betrokken is bij een dergelijk onderzoek. Daaruit concludeer ik dat het onderzoek ook nog niet zover gevorderd is. Kan de minister ons meer helderheid verschaffen? Rond de luchthaven Rotterdam is er een jarenlange impasse. Nu er een reële kans is om eruit te komen, vinden wij dat het Rijk in elk geval coöperatief moet zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het lijkt erop dat mevrouw Verbugt afwijkt van het regeerakkoord. Dat stelt dat als eind 1998 definitieve besluiten vallen dat het HSL-station er komt, de luchthaven niet meer van nationale betekenis is. Dat zou betekenen dat de LVB niet meer vergoed zou worden. Zegt mevrouw Verbugt dat die luchthaven zo belangrijk is voor de mainport dat zij structureel moet blijven en de LVB vergoed moet worden? Zij weet evengoed als ik dat de luchthaven geen overlevingskans heeft als zij dat zelf moet opbrengen. Of volgt zij nog steeds de lijn dat de luchthaven geen nationale betekenis heeft als het HSL-station daar gerealiseerd is?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb al eerder gezegd dat wij bij de luchtverkeersbeveiliging toch wel een nationale taak zien. Wij vinden het moeilijk te verdedigen om voor alle luchthavens te zeggen dat het kosten voor het Rijk zijn, maar alleen

voor Rotterdam niet. Dat is een rare kronkel die ik niet kan uitleggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als het HSL-station gerealiseerd is, vindt u dat de LVB nog bekostigd zou kunnen worden door de rijksoverheid en is er dus nog een betrokkenheid van de rijksoverheid bij deze luchthaven. Weet u hoeveel kilometer Rotterdam van Schiphol af ligt?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er is ook een rijksbetrokkenheid bij de planologische uitwerking en zonering. Ik nodig het kabinet uit om zodra Rotterdam een besluit heeft genomen, ook daar voortgang te boeken. Moet ik uit de woorden van mevrouw Van 't Riet concluderen dat zij vindt dat dan Rotterdam Airport dicht moet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zeg ik niet. Als het HSL-station er ligt, kan wat ons betreft die nationale bijdrage in de LVB niet meer aan de orde zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als het om de nationale betekenis gaat, gaat het vooral over wel of niet een afkoop-som. U heeft mij daar niet voor horen pleiten. Ik heb het over de vraag wie verantwoordelijk is voor de luchtverkeersbeveiliging.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het gaat niet over de afkoop-som. Deze luchthaven draait bovendien rendabel; het is dus niet nodig. Het gaat om de LVB. De structurele bijdrage is nu 8 mln. per jaar en straks misschien 4 of 5 mln. Dat is een substantieel bedrag dat de rijksoverheid naar uw mening nog op zich zou moeten nemen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vind het moeilijk te verdedigen om alleen voor Rotterdam in de wet de uitzondering te maken dat het Rijk zich er niet mee mag bemoeien. Ook over Lelystad zijn afspraken gemaakt in het regeerakkoord. Wij missen nog een helder profiel in relatie tot de exacte invulling van de omvang en gewenste vorm van rijksbetrokkenheid. Er loopt nog een onderzoek, maar misschien kan de minister daar nog iets over zeggen. Wij zitten dus nog met heel veel vragen en kunnen dus op dit moment niet precies overzien wat de gevolgen zijn van de beleidslijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik was vanmorgen mijn voorbereide tekst kwijt, want mijn laptop had hem opgegeten! Dat is een van de nachtmerries die een Kamerlid kan overkomen vlak voor een debat. Maar gelukkig is de tekst weer terechtgekomen.

In het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen heeft het Rijk participatie in het beheer van regionale luchthavens en een bijdrage in de verliesafdekking, namelijk 40%, naast een bijdrage in de investeringen geformuleerd. Eindhoven heeft een bijdrage van 25%. De fractie van D66 kan instemmen met de basis voor een herijking van de financieel-bestuurlijke verhouding tussen het Rijk en de bestaande regionale luchthavens. Het kabinet wil zich daar in de nota Relus toe beperken. Echter, de vraag rijst of deze beperking ook mogelijk en verstandig is. Ik begin daarom meteen met een zin die op pagina 5 in de net verschenen nota Reli staat, namelijk dat het kabinet van mening is dat regionale vliegvelden thans geen rol van nationaal belang vervullen, anders dan in de nota Relus is geformuleerd. Graag heb ik een toelichting op die zin. Wat bedoelt de minister er precies mee?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Precies wat er staat.

De **voorzitter**: Ik val even mevrouw Van 't Riet bij. Mijn indruk is dat het accent verschillend gelegd kan worden. Mevrouw Van 't Riet wil voor de zekerheid weten of deze zin inderdaad exact overeenkomt met de Relus-nota dan wel of de minister er iets anders mee bedoelt dan de Relus-nota blijkbaar bedoelt. Als de minister zegt "precies wat de nota bedoelt" en als mevrouw Van 't Riet haar wenkbrauwen blijft fronsen, is er sprake van een misverstand tussen u beiden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de Relus-nota hebben wij rijksbetrokkenheid geformuleerd. Dat is nationaal belang. Dat is Eelde wat het onderwijs betreft, Lelystad wat de general aviation betreft, enz. Wij hebben enkele zaken opgenoemd die aangeven waarom wij vinden dat het van nationaal belang is. Iets anders is er niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er staat

duis geen tegenstelling in, hoewel je het als een tegenstelling kunt lezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien had er ergens een kommaatje toegevoegd moeten worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er staat een komma, maar ik had gelezen dat u een andere beleidslijn wilde kiezen, namelijk geen nationaal belang meer voor regionale luchthavens. Dat blijkt echter niet uit de nota. Vandaar dat ik het vroeg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De zinsnede "anders dan" betekent in dit geval: niet meer dan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Akkoord.

Voorzitter! Zonder een integrale beleidsvisie is het mijns inziens niet mogelijk om te spreken over afkoopsommen en investeringen in de infrastructuur. Mijn beeld is als volgt: de nota Reli zegt dat je uitgangspunten en een beleidsvisie nodig hebt voor de regionale luchthavens in de toekomst en in de nota Relus zegt de minister dat wij het eigenlijk alleen over de financieel-bestuurlijke relatie hebben. Mijn stelling is dat je beide zaken niet kunt loskoppelen. Daarvoor hoef ik alleen maar te verwijzen naar de discussie over Beek, waarbij het juist ging over het toekomstperspectief van de luchthaven. Dit was de reden waarom de nota Relus maar niet in behandeling kwam. Het blijkt ook uit het feit dat pas over de hoogte van de afkoopsommen kan worden gesproken als er consistente langetermijnprognoses beschikbaar zijn. Nu zijn er slechts globale indicaties, zoals op pagina 96 van de nota Relus staat. Kortom, met de behandeling van Relus zijn wij er nog niet. Een integrale beleidsvisie hoort erbij. Met de uitgangspunten, zoals geformuleerd in deze nota Reli en zoals verkort weergegeven in de brief van 2 december van de minister, kan de fractie van D66 zich verenigen. Deze uitgangspunten staan in feite ook verwoord in de nota Relus. Het gaat dan om het uitgangspunt dat de regionale luchthavens geen overloopfunctie hebben voor Schiphol. Als uitgangspunt is dat prima. Maar hoe werkt het in de praktijk? Schiphol beheert zowel Zestienhoven als Lelystad, heeft zich

onlangs een aandeel van 51% verworven in Welschap Eindhoven en heeft de samenwerking met Beek alleen maar opgezegd omdat daar geen levensvatbaar perspectief lag. Dat Schiphol zich met deze luchthavens bemoeit, blijkt uit de feiten. Waarschijnlijk wordt met "overloopluchthaven" bedoeld dat geen substantieel marktaandeel, zoals vracht, combivervoer of charters, naar deze luchthavens wordt overgeheveld, behalve naar Lelystad, waar de kleine luchtvaart en een deel van het zakenvervoer worden gepland. Kan de minister dit toelichten?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Welke zorgen maakt mevrouw Van 't Riet zich over de overloop van Schiphol naar Lelystad? Waar bestaan die zorgen uit?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik spreek niet over zorgen. Ik constateer iets.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Bent u bang dat zware milieuhinderlijke vliegtuigen neerstrijken op Lelystad?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, daar ben ik helemaal niet bang voor. Ik geef de feiten weer. De feiten zijn dat wij voor Lelystad kleine luchtvaart en eventueel later een zakenluchthaven hebben gepland. Ik spreek daar geen waardeoordeel over uit. Overigens wil ik dat wel doen: ik ben het eens met die beleidslijn. Volgens mij hebben wij dit punt al in de Kamer behandeld.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, en in het regeerakkoord vastgelegd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zelfs dat. Het is wel van belang om dit te constateren, omdat bijvoorbeeld voor Eindhoven een principeakkoord met Schiphol, de gemeente en de provincie is afgesloten voor een bedrag van 16,2 mln. Dit is een zeer hoog bedrag, afgezet tegen een bijdrage in het exploitatieverlies van Eindhoven van f 315.000, f 320.000 of f 620.000 per jaar; ik kom in de stukken steeds verschillende getallen hiervoor tegen. Hoe is het bedrag van 16,2 mln. berekend? Bovendien blijft voor andere luchthavens zeer weinig over van de 24,8 mln. die de minister voor de afkoopsommen heeft geraamd. Ik

noem terzijde Beek, waar het volgens een brief om 135 mln. in het gunstigste scenario gaat.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Is dat een brief van de minister? Die heb ik dan niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee. Bij het kabinetsbesluit werd een bedrag van 100 mln. genoemd. Ik heb van Maastricht Aachen Airport het bedrag van 135 mln. bij 1500 nachtvluchten gekregen en van 180 mln. als er geen 1500 maar 950 nachtvluchten zijn. Dat wordt onderzocht en herberekend, maar het zal vast wel in die orde van grootte zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan hebt u ook de cijfers van de luchthaven gekregen waaruit blijkt dat zij met 1500 nachtvluchten winst gaat maken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Volgens de staatjes die ik heb gekregen, is er in 2015 nog steeds geen winst en is het verlies dan 1,5 mln. per jaar. De luchthaven heeft wel een perspectief op een rendabele exploitatie later. In deze brief staat overigens weer een ander verhaal. Onderzoek lijkt mij nodig en nuttig omdat wij om de oren worden geslagen met verschillende gegevens, zelfs van de luchthaven zelf. Het punt is wel dat in alle onderzoeken tot nu toe een behoorlijke afkoopsom, allemaal boven 100 mln., is geraamd. Later moet maar blijken hoeveel het uiteindelijk wordt. In ieder geval staat er op de begroting nog maar 24,8 mln., waarvan Eindhoven al 16,2 mln. opnoept. Waar halen wij de rest vandaan? De afkoopsommen betreffen voor ons zowel de versterking van het vermogen als investering in de luchtzijdige infrastructuur. Om welke investering gaat het precies bij Eindhoven en betreft die het ILS of iets anders? De voorwaarde van Schiphol voor deelname was, zo lees ik in de Staatscourant, een substantiële bijdrage van het Rijk. Over de afkoopsommen voor andere luchthavens is nog niets bekend. Wanneer is het proces hiervoor afgerond en hoe wordt de Kamer hierbij betrokken? Groeit het charterverkeer op de regionale luchthavens door de beperkte ruimte op Schiphol ondanks protesten van chartermaatschappijen

om uit te plaatsen? Is hierin een duidelijke ontwikkeling merkbaar? Is er onderzoek naar gedaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kunt ook u iets specifiekier zijn? Ik begrijp de vraag niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In de jaarverslagen van de verschillende luchthavens zie ik een toename van het charterverkeer. Is dit regionaal nieuw beleid? Is het toch een overloop van Schiphol? U formuleert in de Reli-nota het uitgangspunt dat u geen overloop van Schiphol naar de regionale luchthavens wenst. Waar komt dat charterverkeer vandaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb de indruk dat er vraag naar is in de regio. Anders zouden de charters waarschijnlijk niet vliegen. Ik meen dat er mensen wonen die graag op vakantie willen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zijn Transavia, Martinair en Air Holland een deel van hun charterverkeer aan het uitplaatsen van Schiphol, waar zij beperkende maatregelen krijgen, naar bijvoorbeeld Beek en Eindhoven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zou mij goed uitkomen, maar helaas is het niet zo. Wij hebben daar geen ruimte.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit staat weer haaks op uw beleid tegen overloop van Schiphol.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik zeg dat het niet kan. Het zou mij voor Schiphol goed uitkomen als het wel kon, maar het is geen beleid en het kan niet omdat er geen ruimte is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar het gebeurt wel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gebeurt helemaal niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Jawel, het staat in de jaarverslagen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ach, die twee vluchten met een paar chartertjes vanaf een regionale luchthaven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als ik de jaarverslagen en de bedrijfsplan-

nen lees, vindt men het een substantieel onderdeel van de bedrijfsvoering in de toekomst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is voor die maatschappijen wel een substantieel onderdeel, maar kijk je naar de afname op Schiphol, dan is het niks.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan gaat het om het totale aandeel van de regionale luchthavens in het luchtverkeer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U sprak toch over overflow?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn stelling is dat er wel degelijk overloop is, ook in het charterverkeer. Misschien is deze minimaal, maar hij is er wel. Ik haal dit uit de jaarverslagen en de interesse van de regionale luchthavens voor het charterverkeer. De vraag is of deze ontwikkeling doorzet. U schrijft zelf in de nota Reli dat dit mag als het regionaal van betekenis is omdat de regionale luchthavens voor de regio zijn. Ik constateer dat er nu overloop van charterverkeer van Schiphol is, die in de toekomst waarschijnlijk behoorlijk toeneemt. De vraag is of dit een goede ontwikkeling is.

De **voorzitter**: Ik vermoed dat de vraag nu helder genoeg is voor beantwoording.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het volgende uitgangspunt in de nota Reli is dat voor continentale bestemmingen het primaat bij de hogesnelheidstreinen ligt. Tot 250 km is de hogesnelheidstrein voordeliger, boven de 1000 km het vliegtuig. Daartussenin zit een markt, een prijs-tijdcompetitie tussen trein en vliegtuig. In de nota Relus wordt de complementaire functie van trein en vliegtuig belicht, waarbij de voorbeelden uit Duitsland en Zwitserland eruit springen. Vooral het inchecken op verschillende spoorwegstations is van belang. Waarom duurt dat bij ons zo lang? Ik heb begrepen dat Schiphol bezig is met een onderzoek ernaar en dat er problemen waren met de bagage. Maar hoe doet men het dan in die landen? De praktijk is nu dat er nogal wat binnenlands wordt gevlogen in ons kleine landje en dat daar ook winst zit voor de regionale luchthavens: van Eelde naar Schiphol, en



van Beek naar Eindhoven en Schiphol. Alleen in Eindhoven wil Schiphol nu een incheckmogelijkheid openen, waardoor dan met bussen naar Schiphol kan worden gereden. Nu zijn regionale luchthavens filiaal van Schiphol. Is dat een gewenste ontwikkeling onder de 250 km? Uitgangspunt van beleid moet zijn en is dat de eerste keuze bij de trein ligt. Hoe wil het kabinet dit stimuleren, als het, volgens de nota, binnenlandse vluchten niet wil verbieden? Is de minister bereid om in het uiterste geval tot een verbod over te gaan? Heeft zij die bevoegdheid en kan het ook – het zijn immers private ondernemingen – zeker als alternatieven en prijsmechanismen niet blijken te werken? Nu is het “verdomd” goedkoop om van Eelde naar Schiphol te vliegen met een intercontinentaal ticket; ik meen voor f 50: dat is aanmerkelijk goedkoper dan dat je met de trein moet, je auto kwijt moet, enz. Het Rijk zal zijn verantwoordelijkheid behouden op het punt van de aanwijzing van de luchthavens en het formuleren van randvoorwaarden voor milieu en veiligheid. Daarnaast wil men onderzoeken welke taken naar de lagere overheden kunnen worden gedecentraliseerd. D66 geeft nu al aan dat zij hecht aan het behoud van de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid voor milieu en veiligheid. Voor D66 geldt onverkort: geen nachtvluchten op welke regionale luchthaven dan ook en dat geldt ook voor Rotterdam. Wat ons betreft kunnen de nu bestaande 500 nachtvluchten daar geschrapt worden. Ik heb overigens begrepen dat dit geen structurele nachtvluchten zijn, maar incidentele, van Shell, bijvoorbeeld voor het ophalen van passagiers vanuit het Midden- en Verre-Oosten. Het kan dan geen probleem zijn om dat te schrappen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Het gaat ook om EHBO-vluchten en vluchten van humanitaire aard. Die mogen wat mevrouw Van 't Riet betreft ook niet meer, structureel?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Bij alles is een uitzonderingsbepaling mogelijk. Natuurlijk zijn dit soort vluchten van een heel andere orde dan zakenvluchten van mensen die, intercontinentaal, in de nacht willen kunnen binnenvliegen. Ik ken deze tegenwerping; ik heb die vaak genoeg gehoord.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat zijn wel de bepalingen die de minister noemt in haar beleid.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat vind ik niet ernstig.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat mag dus wel?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, ambulancevluchten en dat soort dingen; daarbij is het van belang dat die binnen kunnen vliegen. Mij lijkt dat ook geen structureel probleem. Met de liberalisatie van de luchtvaart blijkt eens te meer dat euregionale samenwerking van belang is en verbeterd moet worden. Met Eurocontrol lijkt het nu de goede kant op te gaan. Echter, met de ligging en de afstemming van de luchthavens en de hogesnelheidstreinstations is het nog slecht gesteld. Beek is hier een droevig voorbeeld van. Op Europees niveau zal er beter moeten worden afgestemd. Het blijft een rare zaak dat twee luchthavens die 30 km van elkaar verwijderd zijn, gebruik kunnen maken van EFRO-gelden, Europese subsidiegelden, zoals Beek en Bierset. Waarom wordt er wel een relatie gelegd met het belang van een hogesnelheidstrein voor Rotterdam in dezen en niet wat betreft Beek en de hogesnelheidstrein naar Luik? Omdat het over de grens ligt? De groei van de luchtvaart kan alleen beheerst worden in internationaal en Europees verband; vooral de heffingen, zoals accijns op kerosine en BTW op tickets, moeten internationaal worden afgestemd, zo zegt ook de VVD altijd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Voordat Beek nu een alternatief gaat worden voor de HSL, vraag ik mij toch af hoe mevrouw Van 't Riet de vrachtfunctie met de HSL wil gaan afwikkelen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan plagend zeggen dat men nu ook HST's aan het ontwikkelen is op vrachtgebied. Zoals u ook weet, heeft Schiphol met name de vrachtfunctie als trucking neergezet in Beek en behoort met name het vrachtvervoer, het combivervoer waar het kabinetsbesluit op ingezet had, niet tot de levensvatbare mogelijkheden. Voorzitter! Het gaat er mijns inzien niet alleen om de heffingen af te stemmen voor wat betreft de

luchthavens en ook gaat het niet alleen om het prijsmechanisme. Er zijn in Europa 160 van dergelijke luchthavens, met 40 miljoen passagiers; in Nederland zijn dit er 1 miljoen. Daarvan zijn 70% zakenreizigers; daar zit dus een markt in. Vooral het laatste segment groeit op de regionale luchthavens en zowel Rotterdam als Lelystad wil zich in die richting ontplooiën. Wil men de zakenreizigers uit het vliegtuig in de trein krijgen, dan zullen snelheid en kwaliteit moeten worden geboden. We moeten dus toe naar Trans-Europese netwerken voor de luchtvaart en afstemming met het spoor, zoals nu bijvoorbeeld gebeurt in Hamburg en Berlijn met de magneettrein. Dat blijf ik een interessante ontwikkeling vinden, met tegelijkertijd het opheffen van de luchtverbinding. Van mij mag die verbinding doorgetrokken worden van Hamburg naar Rotterdam, als we daar ooit geld voor krijgen. Die discussie voer ik ook; het blijft een interessante ontwikkeling voor de volgende eeuw. Het luchtverkeer kan dan behoorlijk afgeremd worden; eventueel kan dan gelijktijdig het noorden des lands worden ontsloten en hoeft de luchthaven Eelde ook niet meer, als het lesverkeer dit toelaat. Een Europese visie is dus hard nodig. Wat voor activiteiten onderneemt de minister in Europees verband? In beide nota's is daarover een alinea opgenomen. Volgens mij is dit een van de zaken die nader onderzocht zullen worden; dit punt staat in de Reli-uitgangspunten en in de brief van de minister. In de nota Reli staat dat de aanwijzingsprocedures veel te traag verlopen. Ook hier ligt weer een relatie met de nota Relus, omdat deze procedures door investeringen in de infrastructuur niet kunnen plaatsvinden als de zonering niet onherroepelijk is geworden, waardoor de mogelijkheden voor exploitanten van luchthavens om bedrijfsresultaten te verbeteren, worden beperkt. Het bedrijfsleven kan er niet op inspringen, en langetermijnplannen zijn onzeker. Zolang de zones niet zijn aangewezen, gelden dus de interimvoorzieningen van het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en het structuurschema Militaire terreinen. Planologische onzekerheid duurt daardoor voort, waardoor bewoners in onzekerheid verkeren en handhaving van geluidszones niet

mogelijk is. D66 vindt dit een uiterst ongewenste situatie, waaraan zo spoedig mogelijk een eind moet komen. Wanneer kunnen de aanwijzingen worden vastgesteld voor de diverse regionale luchthavens? In welke fase is de minister op dit moment?

Regionale luchthavens moeten zich zonder steun, maar binnen de randvoorwaarden van de rijksoverheid kunnen bedruipen, zo staat in de nota. Daarmee zeg je nogal wat! Bij de toerekening van alle kosten in bedrijfsfinancieel opzicht zullen alle regionale luchthavens niet of pas op termijn tot een bedrijfseconomische exploitatie leiden. De luchtverkeersdienstverlening staat daar dan nog los van. Deze kosten worden nu voor het grootste gedeelte vergoed door de rijksoverheid. Slechts 18% van de kosten wordt door tariefinkomsten vergoed. In totaliteit zal dit de rijksoverheid 27 mln. per jaar gaan kosten, als zij de kosten van de LVB's op zich blijft nemen. Er moet nog onderzoek plaatsvinden naar het gewenste niveau van verkeersbeveiliging en de kosten. Volgens Relus zouden met de ZBO-luchtverkeersbeveiliging leveringscontracten worden aangegaan. Hoe verlopen die besprekingen?

De heer **Meijer** (CDA): U zei daarnet dat veiligheid een nationaal belang is. Vindt u dat luchtverkeersbegeleiding een rijksverantwoordelijkheid moet blijven?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Misschien kan ik mijn verhaal even afmaken. Meer voor de hand ligt het als de regionale luchthavens, net als Schiphol, de kosten voor de luchtverkeersbeveiliging zouden dragen. Dat is voor hen echter onhaalbaar. Aangezien de luchtverkeersbeveiliging een onmisbare taak is, kan D66 dus leven met een reële voorlopige vergoeding door de rijksoverheid, in de zin dat dit een politietak is. Blijven de exploitatiekosten over, die nu nog door de rijksoverheid worden vergoed.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U zegt in dat geval toch nog te kunnen leven met een stuk rijksbetrokkenheid. Geldt dit voor alle regionale luchthavens, minus Rotterdam?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, ik vind dat de luchthavens Rotterdam

niet hoeft te blijven als daar een HSL-station is. Het is van de zotte dat een luchthaven die zo dicht bij Schiphol ligt, in leven wordt gehouden door de rijksoverheid. Volgens mij staat dat ook in het regeerakkoord.

De heer **Meijer** (CDA): "Reëel" en "voorlopig". Kunt u dat toelichten?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan niet begrijpen dat de luchtverkeersbeveiliging in Rotterdam nu 8 mln., en in de toekomst misschien 4 mln. kost. Het is een ZBO met een monopoliepositie. Daarom ben ik zo benieuwd naar de leveringscontracten. Er is een berekening gemaakt voor Schiphol; het schijnt dat de regionale luchthavens een ander regime hebben dan Schiphol, wat misschien wordt vertaald in de leveringscontracten. Daarom zeg ik dat wat wij straks gaan vergoeden, wel reëel moet zijn, en geen uitermate luxevoorziening die misschien heel wat soberder kan. Als we inderdaad gaan vergoeden, dan zo sober mogelijk.

De heer **Meijer** (CDA): Maar Rotterdam heeft gezegd die bijdrage door een meer efficiënte inzet te kunnen halveren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat vind ik dus raar! Waarom betalen we dan nu 8 mln., terwijl het blijkbaar voor 4 mln. kan? Waarom hebben we dus 4 mln. te veel betaald? Ik wil dat berekend zien.

Dan blijven over de tekorten met betrekking tot de exploitatie, maar die worden nu door de rijksoverheid vergoed. De regionale luchthaven draagt bij aan de aantrekkelijkheid en het imago van de regio. Het is een stipje op de wereldkaart. In de nota Relus wordt geconstateerd dat de regionale luchthavens nog te sterk functioneren in de semi-overheids sfeer en dat er onvoldoende voorwaarden en prikkels zijn om marktconform te werken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Van 't Riet zegt dat regionale luchthavens bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de regio in economisch opzicht. Is dat ook haar visie?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, dat is mijn visie.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Maar ze moeten wel dicht. Rotterdam dicht. Beek dicht.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als die luchthavens zo'n aantrekkelijkheid hebben qua economisch perspectief voor de regio, dan moet het tot de mogelijkheid behoren dat ze op eigen benen kunnen staan. Daar gaat deze discussie volgens mij over. Als dat niet zo is, dan is die aantrekkelijkheid in de regio, dan is dat imago kennelijk onvoldoende om levensvatbaar te zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Volgens mij vergeet mevrouw Van 't Riet dat er binnen bepaalde randvoorwaarden moet worden geopereerd. Ik wijs ook op het kostenplaatje. Mevrouw Van 't Riet spreekt steeds over kostenverhogende factoren en over strengere milieurandvoorwaarden. Volgens mij kan dat niet. Als de minister dat plaatje doorrekent, dan moeten ze allemaal dicht. Als dat de opvatting van mevrouw Van 't Riet is, dan moet zij dat helder zeggen. Dan weten wij waar wij aan toe zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik dacht juist dat het de bedoeling van het Relus-verhaal was om ervoor te zorgen dat de luchthavens op eigen benen kunnen staan. Ik ben bereid om wat dat betreft naar de afkoopsummen te kijken. Ik heb niet gezegd dat ik daartegen ben. Ik heb in het verleden zelfs gezegd, ook bij de discussies over Beek, dat ik dat één van de opties vind, als het tenminste geen idioot hoge bedragen worden. Daarnaast heb ik gezegd dat mijn fractie het van belang vindt dat er sprake blijft van betrokkenheid bij de luchthavens als het gaat om de LVB als politie- en verkeersveiligheids taak. In die zin zijn er al behoorlijk wat stapjes in de richting van de regionale luchthavens gezet, maar het houdt een keer op. Als blijkt dat een en ander op termijn niet meer levensvatbaar is, behalve met een structurele bijdrage van de rijksoverheid, dan is het afgelopen. Dan moet de regio het zelf maar oplossen. Dat wil mevrouw Verbugt trouwens ook.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet is niet tegen het verlenen van een afkoopsom aan de regionale luchthavens. Als ik mij niet vergis, dan is dat in strijd met het verkiezingsprogramma van D66. Daarin

staat namelijk dat de subsidie van de overheid moet worden stopgezet en dat de regionale luchthavens op eigen benen moeten staan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat de bestuurlijk-financiële relatie met de regionale luchthavens moet worden verbroken. In het kader van het bestuurlijk goed met elkaar omgaan en om de overgangsfase door te kunnen komen, past daar wat mij betreft een afkoopsom in. Dat betekent echter wel dat het in 2000 gewoon is afgelopen met de relatie met de regionale luchthavens. Ik heb die tekst voor het verkiezingsprogramma zelf geschreven. De tekst is zo overgenomen. Ik had dat er misschien bij moeten zetten, maar ik vond het eigenlijk een detail.

De **voorzitter**: Na deze onthulling vervolgt mevrouw Van 't Riet haar betoog.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Na het vertrek van de voorzitter van het verkiezingsprogramma, dacht ik...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Hij was het nog met mij eens, voordat hij wegging.

Het imago van de regio vind ik heel belangrijk. Daarover hebben mevrouw Verbugt en ik veel strijd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Van 't Riet heeft de tekst voor het verkiezingsprogramma geschreven. Moeten de regionale luchthavens een opslag berekenen op het ticket om daarmee de VN-bijdrage van Nederland te betalen?

De **voorzitter**: Hoewel ik geïnteresseerd ben in dat soort vragen, heeft dit weinig met het betoog van mevrouw Van 't Riet te maken. Ik vind het beter als zij haar eigen betoog vervolgt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik weet niet of dit op ons congres wordt weggeamendeerd. Dit is echter geen tekst van mij.

De berekening van de economische betekenis en de werkgelegenheidseffecten geven aanleiding tot heel veel discussie. Ik wijs bijvoorbeeld op die 3300 extra arbeidsplaatsen van Beek. Het gaat daarbij om zowel de directe als de indirecte werkgelegenheid. In de nota Relus staat een prachtig staatje aan de hand waarvan de werkgelegenheid

berekend kan worden, zowel direct, indirect, als in een tussenfase. De vraag is in hoeverre er sprake is van een belangrijke motorfunctie van de vestigingsplaats voor de regio en hoe dit is te kwantificeren. Een model om dit te berekenen zou een bijdrage kunnen leveren. De minister praat in de nota over dat model, maar zegt heel vaak dat zij even wil bezien of er behoefte aan zo'n berekening is. Wij hechten daaraan. Het gaat dan om een model waarin de bijdrage aan zowel de regionale als de nationale economie zichtbaar kan worden gemaakt. Dit zou heel wat discussie met de regionale luchthavens kunnen voorkomen. Ik zal nu ingaan op de afzonderlijke luchthavens, te beginnen met Eindhoven. Er ligt een raam-overeenkomst als principeakkoord, onder de voorwaarde dat het Rijk een bijdrage levert. Het beschikbare bedrag is dan 16,2 mln., maar er is een exploitatietekort. Hoe is dit berekend? Voorts is er een convenant met de omwonenden en volgens mij loopt er ook een kort geding, dat met name gaat over het aantal vliegbewegingen. De taxibaan is of wordt namelijk verzaamd, waardoor de mogelijkheid bestaat om zwaardere toestellen voor civiel verkeer te laten landen. Volgens de omwonenden is de baan geschikt voor 264 vliegbewegingen van zwaardere toestellen. In de beantwoording van Defensie wordt gesteld dat de randvoorwaarden per 1 januari 1998 worden losgelaten en dat dan de mogelijkheid bestaat voor 406 vliegbewegingen voor de zware luchtvaart. Past dit binnen de gemaakte afspraken? Kunnen deze zomaar losgelaten worden? In hoeverre past dit in het totale verkeer op vliegveld Eindhoven? Er zijn ook jaarcontouren vastgesteld en volgens de brief van Defensie worden die nu niet overschreden. Is dat zo? Klopt het dat het totale aantal vliegbewegingen 18.000 in plaats van 15.500 zou kunnen zijn, dus dat er groei mogelijk is? Past dit binnen de jaarcontour en het aantal vliegbewegingen waarover afspraken zijn gemaakt? Past dit binnen het convenant? Hoe gaat Verkeer en Waterstaat met Defensie om? Het was overigens heel moeilijk om deze brief te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over sommige dingen ga ik niet, maar mevrouw Van 't Riet eigenlijk ook

niet. Zij noemde nu een aantal malen het convenant, maar daar gaan wij niet over.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is juist het probleem, want het gaat wel om civiel medegebruik. Burgers maken dus medegebruik van de luchthaven en betalen daar ook voor. Het gaat dan om een aanvulling van het exploitatietekort, die nog bovenop het bedrag komt dat door Defensie wordt vergoed. Eindhoven heeft het eigenlijk bijzonder gemakkelijk, want de LVB wordt door Defensie betaald, evenals de baan. Dan wordt nog het exploitatietekort gekapitaliseerd en daar komt die 26 mln. vandaan. Verkeer en Waterstaat en Defensie hebben wel raakvlakken. Klopt dit verhaal?

Voor Eelde zijn de lesvluchten van belang. Het aantal vliegbewegingen is 120.000. Er zijn heel veel "touch and go's" en circuitvluchten en die bezorgen veel overlast. Daarover worden ook klachten uit de omgeving ingediend. In Eelde speelt vooral de baanverlenging. Hiervoor is een procedure gestart, zodat begin volgend jaar de aanwijzing zou kunnen plaatsvinden. Hoe duur is de verlenging eigenlijk? Uit de regio hoor ik dat zij 32 mln. kost, maar de minister zegt 22,2 mln. Gaan voorts de lesvluchten van NLS en KLS van Beek naar Eelde? Is de baanverlenging noodzakelijk voor het lesverkeer? Ik zie dat de minister neen schudt. Waarom wordt de baan dan verlengd? Vanwege de economische functie die mevrouw Verbugt zo belangrijk vindt? Ik kom tot de conclusie dat de verlenging niet noodzakelijk is en dat redenen hiervoor voornamelijk te vinden zijn in de groei, het economisch verkeer en de aantrekkelijkheid. Hierover zou dus gediscussieerd kunnen worden, want het nationaal belang dat de minister voor Eelde aangeeft, is met name het lesverkeer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik hoorde mevrouw Van 't Riet zojuist fraaie woorden zeggen over bestuurlijke consistentie. Zij zei dat je bestuurlijk fatsoenlijk moet handelen. Het gaat hier om een afspraak in het kader van het regionale beleid die al jarenlang bestaat. Ik denk dat de Kamer zich daaraan verbonden moet voelen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De

Kamer moet zich hier nog over uitspreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, de Kamer moet zich helemaal nergens meer over uitspreken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Toch wel over de aanwijzing?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zijn aan het eind van de aanwijzingsprocedure. De Kamer mag straks nog iets zeggen over de inhoud van de aanwijzing, maar zij mag niet beslissen of er wel of niet een aanwijzing moet komen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, maar de Kamer mag wel over de inhoud van de aanwijzing spreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, jammer genoeg wel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ken die discussie ook. Zelfs in mijn partij is daar discussie over. Groningen is voor en Drenthe is tegen, om het maar even heel simpel te zeggen. Laten wij even procedureel correct met elkaar omgaan! Natuurlijk is er in 1993 een proces gestart. Er is een MER-procedure gestart, er is inspraak geweest, er is een discussie over geweest en er wordt nog steeds een discussie over gevoerd. Ik wijs op de discussie met de tegenstanders. Met name de circuitvluchten geven een ontzettende overlast, maar dat hoeft dan niet voor de baanverlenging van belang te zijn. Het punt is dat het gewoon nog in discussie is. Wij zullen begin volgend jaar over de aanwijzing en over de inhoud van die aanwijzing praten. Wij kunnen daar procedureel dus nog tegen zijn. Ik zeg niet dat ik dat ben. Dat is dan pas aan de orde. Ik zeg toe dat ik daarbij de historie zal meenemen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil wel graag weten waar wij aan toe zijn. Mogen wij verwachten dat D66 tegen de baanverlenging op Eelde is?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zei zojuist dat wij daar volgend jaar over zullen spreken. Dan heb ik de aanwijzing en de MER doorgeploegd en heb ik ook de inspraakreacties uitgebreid bekeken. Die heb ik nu globaal doorgewerkt. Dan pas geef ik een definitieve reactie. Maar

procedureel geef ik aan dat die keuzemogelijkheid er nog steeds is. Voorzitter! Ik kom te spreken over Maastricht en de aanleg van de oost-westbaan. Er ligt een kabinetsbesluit en daar hoor je je aan te conformeren. D66 was tegen het kabinetsbesluit en zag het voorstel van het kabinet voor 950 nachtvluchten ook niet als een reële optie. Zij heeft gelijk gekregen, hoe cynisch dat ook is. De luchthaven Beek is het meest gebaat bij eerlijkheid. Ook op de luchthaven zegt men: als het niet zo is dat er op termijn 1500 nachtvluchten mogelijk zijn en er een behoorlijke afkoopsom komt of dat er aan de andere kant een structurele exploitatiebijdrage wordt gegeven, dan kan de luchthaven gewoon niet voortbestaan. Die keuze wordt overigens voor het eerst gemaakt. Dat betekent dat wij die afweging ook op een eerlijke manier moeten maken.

Minister Wijers heeft een onderzoek aangekondigd naar de samenwerking tussen Schiphol en Beek. Wanneer zijn de resultaten daarvan bekend? Hij heeft zelf over begin 1998 gesproken. Maar wij zitten intussen wel met de procedure van de oost-westbaan. Die kost 207,3 mln. plus 195 mln. isolatiekosten. Dat is een heleboel geld als wij absoluut niet weten welk perspectief die luchthaven heeft. Mijn vraag is derhalve: in welke fase van de procedure zitten wij met de oost-westbaan?

Ik vind nog steeds dat het onzin is om zo'n baan aan te leggen als je absoluut niet weet of de luchthaven rendabel wordt. Als de meerderheid van de Kamer kiest voor 1500 nachtvluchten – waar ik het overigens niet mee eens ben – dan verkeert de luchthaven pas over een hele tijd in een rendabele positie. Maar goed, die komt er dan in ieder geval wel een keertje aan. Of je zegt, wat mevrouw Verbugt dus wil: wij gaan de exploitatiekortingen structureel afdekken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat heb ik niet gezegd. Mevrouw Van 't Riet heeft niet goed geluisterd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Of je maakt dus die keuze. Dan kun je ook de oost-westbaan aanleggen. Maar nu is de situatie zo ontzettend onzeker dat ik het niet verantwoord vind om dat proces voort te zetten. Wat mij betreft moeten de werk-

zaamheden aan de oost-westbaan dus stilgelegd worden totdat er duidelijkheid is over het onderzoek en over de keuze die het Rijk maakt.

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Ik heb begrepen dat de baan op zichzelf niet meer ter discussie staat. De besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden. Begrijp ik nu dat mevrouw Van 't Riet wil dat de minister een aanwijzing geeft dat de baan op dit moment niet mag worden aangelegd met het oog op alle onzekerheden en vraagtekens die er nog zijn?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben niet zover gegaan dat ik heb gezegd dat het besluit moet worden heroverwogen. Eerst moet dat onderzoek er liggen. Ik vind wel dat je de procedure voor de aanleg van de baan moet stilleggen tot het onderzoek er ligt. Dan kun je pas een definitieve keuze maken. Als u honderden miljoenen – het gaat in totaal om 400 mln. – wilt stoppen in een mistige toestand, zoals mevrouw Verbugt het heeft geformuleerd, moet u dat vooral doen. Dat vind ik niet verantwoord; als rijksoverheid ga je niet zo met je geld om. Je weet niet wat er met die luchthaven gebeurt, maar je weet in ieder geval dat datgene waartoe het kabinet besloten heeft, geen reële kans maakt.

De heer **Meijer** (CDA): Maar wij hebben het zojuist gehad over bestuurlijke geloofwaardigheid. Er zijn toch concrete afspraken?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het bestuurlijk geloofwaardig als je een reëel bestuur voert, maar daar is in dit verhaal geen sprake van.

De heer **Meijer** (CDA): Dan is het toch aan de luchthaven Beek om te besluiten om te wachten of om te starten? Die onduidelijkheid wil ik graag uit de weg ruimen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Beek betaalt die 400 mln. niet, hoor. Als Beek dat kan en wil, is het een ander verhaal.

De heer **Meijer** (CDA): De minister betaalt dat toch ook niet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Jawel, want de baanaanleg kost 207,3 mln. plus isolatiekosten. U wilt het proces

gewoon doorzetten, terwijl wij na het uitgevoerde onderzoek niet weten wat het perspectief van de luchthaven is. Als u zegt dat er sowieso sprake moet zijn van 1500 nachtvluchten en een afkoopsoom óf als u zegt dat er een structurele exploitatiebijdrage moet zijn, hebt u een helder verhaal. Dan kan het proces voor de oost-westbaan doorgaan, maar dat perspectief is er mijns inziens niet. Wij weten niet wat de Kamer straks zal doen met het voorstel dat het kabinet zal doen. Wat mij betreft moet je een procedure die heel veel geld kost en waarvan je niet weet of die tot een rendabele exploitatie kan leiden, stopzetten. Dan ben je niet bestuurlijk onbehoorlijk, want je schort het proces een tijdje op totdat er meer helderheid voor de luchthaven is.

De heer **Meijer** (CDA): Ik begrijp dat mevrouw Van 't Riet voor sluiting van Beek is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben niet voor sluiting van Beek; dat moet men zelf weten. Ik ben echter niet voor subsidiëring van luchtvaart; dat moet althans zomin mogelijk gebeuren, want ik heb al gezegd dat ik LVB's in de beschouwing wil betrekken. Ten eerste ben ik er dus niet voor om een structurele exploitatiebijdrage te geven aan het vliegveld Beek; punt. Ten tweede ben ik ook niet voor nachtvluchten; punt. Dat kan de consequentie hebben – als ik de onderzoeken goed gelezen heb, is dat inderdaad het geval – dat Beek niet rendabel kan worden. In die zin is het dan inderdaad einde verhaal. Je kunt zeggen: wij gaan toch maar een oost-westbaan aanleggen en dat kost een hoop geld, hoewel de luchthaven niet rendabel wordt. Als u die keuze maakt, moet u dat vooral doen.

De **voorzitter**: Als ik mijzelf het woord mag geven: mevrouw Van 't Riet koppelt alles eigenlijk aan alles, terwijl de oost-westbaan ook voor de vermindering van milieuoverlast en geluidshinder een belangrijke factor is, los van de vraag of het vliegveld wel of niet rendabel is. Koppelt zij al die dingen aan elkaar, zodat zij de oost-westbaan inderdaad alleen aangelegd wil zien worden als er coûte que coûte zekerheid bestaat over langdurige positieve exploitatieoverschotten? Of is zij ook bereid om vanuit milieuoogpunt in te stemmen

met de aanleg van de oost-westbaan als er over die overschotten onzekerheid is?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Tot dat laatste ben ik niet bereid. Ik weet dat de verlegging naar de oost-westbaan geluidsvermindering voor de omwonenden betekent, maar ik heb aangegeven dat D66 niet van plan is om veel geld in een luchthaven te steken waar geen rendabel perspectief gloort. Volgens mij gloort er geen rendabel perspectief, tenzij wij de milieuvorwaarden voor een deel loslaten door te besluiten tot 1500 nachtvluchten; ook op dat punt ben ik helder geweest.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik probeer te begrijpen wat mevrouw Van 't Riet nu bedoelt. Ik geloof niet dat iemand van plan is om iets te gaan bouwen voordat er duidelijkheid is over de toekomst van de luchthaven. Laten wij dat eerst even vaststellen. Ten tweede: bedoelt mevrouw Van 't Riet eigenlijk dat de MER en de EER moeten worden stopgezet? Wij zijn immers met die onderzoeken bezig en wij zullen proberen om de gegevens die nu uit Maastricht en Schiphol komen, in het kader van die onderzoeken te verwerken. Die onderzoeken geschieden in het kader van een aanwijzing.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als het in het kader van het onderzoek kan worden geplaatst, heb ik er geen bezwaar tegen dat die procedure gewoon wordt doorgezet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Sterker nog: die procedure volgen wij om tot een aanwijzing te kunnen komen. Wij hebben een MER en een EER nodig om de aanwijzing te kunnen geven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat begrijp ik, maar je hebt voor de oost-westbaan geen aanwijzing nodig als die niet wordt aangelegd. Dat is het punt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is een aanwijzing; de dagaanwijzing is allang klaar.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat klopt, maar die moet gewijzigd worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, die is in procedure bij de Raad van

State. Daarnaast is er de nacht-aanwijzing; die procedure loopt nu en daar doen wij het MER-onderzoek en het EER-onderzoek voor. Ik hoop dat mevrouw Van 't Riet vindt dat dit moet worden afgemaakt. Dat lijkt mij verstandig, ook om duidelijkheid te krijgen over de cijfers.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, dat zou kunnen. De uitspraak van de Raad van State komt binnenkort. Mijn vraag aan de minister is wanneer die uitspraak er komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Geen idee. Daar ga ik niet over.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik neem aan dat de ambtenaren van de minister af en toe informeren hoe het ermee staat. Het is van belang om te weten waar wij in de toekomst aan toe zijn. Wij weten niet precies wanneer de Kamerdiscussie over het perspectief van de luchthaven plaatsvindt. Wij weten ook niet welke voorstellen het kabinet zal doen. Mij gaat het erom dat er geen onomkeerbare beslissingen worden genomen. Ik wil niet dat de aanleg van de baan zover in procedure is, dat die alleen nog maar aangelegd kan worden. Het moet dus omkeerbaar worden gemaakt. Het besluit om de oost-westbaan aan te leggen, wil ik niet nu heroverwegen. Ik wil die heroverweging wel tot de mogelijkheden laten behoren als het onderzoek er ligt en de discussie in de Kamer plaatsvindt over de rendabele of niet-rendabele positie van de luchthaven in de toekomst. Ik weet niet welke procedures er op dit moment allemaal lopen. Als er nu procedures lopen die de omkeerbaarheid van het proces onmogelijk maken, is het mijn intentie om die aan te houden tot het moment dat wij besluiten nemen.

De **voorzitter**: U wilt dus ook de bestaande dagaanwijzing terugdraaien?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kan pas na het onderzoek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De dagaanwijzing ligt nu bij de Raad van State. Daar loopt een procedure over. Die aanwijzing is allang vastgesteld door de Kamer. Ik snap dus nog steeds absoluut niet wat mevrouw Van 't Riet wil. Er gebeurt volgens mij niets onomkeerbaars.

Men mag van alles. Men mag gaan bouwen. Ik denk echter dat er geen gek te vinden is die gaat bouwen voordat duidelijk is wat de toekomst van de luchthaven is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik probeer mijn idee helder over te brengen. Het gaat er mij om dat wij de oost-westbaan niet mogen aanleggen op een moment dat wij niet weten of de luchthaven rendabel wordt. De oost-westbaan kost een hele hoop geld van de rijksoverheid. Ik vind het niet verantwoord om nu het proces door te zetten over iets wat in de toekomst misschien niet levensvatbaar is. Als er procedures lopen, onderzoeken naar de MER etc., mogen die wat mij betreft doorgaan in de zin dat het proces voor de oost-westbaan omkeerbaar moet zijn. Wij moeten een eerlijke discussie kunnen voeren over de luchthaven in de toekomst. Wij moeten geen honderden miljoenen in een gat gooien bij een luchthaven die geen perspectief kent. Dat is mijn inzet. Als er processen gaande zijn die de omkeerbaarheid niet verhinderen, mogen deze van mij doorgaan. Dat is geen probleem. Dat komt bij het onderzoek echter wel naar voren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil graag duidelijkheid van de fractie van D66. Wij hebben gehoord wat mevrouw Van 't Riet allemaal niet wil. Ik heb echter nog geen visie gehoord over wat mevrouw Van 't Riet wel wil met Beek. Als er geen oost-westbaan mag komen, zijn er nog maar twee opties. De eerste is intensiever gebruik maken van de bestaande noord-zuidbaan. De tweede is sluiting. Waar kiest mevrouw Van 't Riet voor?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik voer deze discussie al met mevrouw Verbugt vanaf het moment dat ik in de Kamer ben gekomen. Ik denk dat ik in dit verhaal redelijk consequent ben. Wij stellen een aantal randvoorwaarden: geen nachtvluchten, geen exploitatiesubsidies in de toekomst voor deze luchthaven, geen afdekking van een exploitatietekort en tot slot is een afkoopsom bij de LVB bespreekbaar. Dat is het toekomstperspectief voor deze luchthaven vanuit D66. Ik realiseer mij dat het voor deze luchthaven zeer moeilijk is om een rendabele positie te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben op het moment een positie in Beek. Wij hebben daar ook enige nationale betekenis aan toegekend. Dat betekent dus een afkoopsom als wij ervan af willen. Is mevrouw Van 't Riet voor een afkoopsom?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben voor een afkoopsom.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die zal ongeveer 1 mld. inhouden in de situatie die mevrouw Van 't Riet schetst. Ik waarschuw haar dus maar.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij willen voor de regionale luchthavens als perspectief een afkoopsom in de beschouwingen betrekken. Dat heb ik bij Eindhoven ook gezegd. Ik heb gevraagd hoe de 16 mln. is berekend, etc. Het moet dan wel om een reëel verhaal gaan. Ik heb gezegd dat de berekeningen voor Beek boven enige honderden miljoenen uitkomen. Dat is uitermate veel geld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Met de randvoorwaarden van D66 wordt dat nog meer geld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kan dus niet. Dan is er dus geen afkoopsom aan de orde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En dan? Wij zijn dan nog steeds mede-eigenaar van de luchthaven. Wij moeten dus besluiten wat wij ermee willen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dan heb je een probleem. Dat staat ook in het verhaal van de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik dacht al dat ik een probleem had.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister zegt het aandelenkapitaal terug te trekken. Er wordt een berekening gemaakt van 13 mln. Het is trouwens interessant om te weten wat wij met dat bedrag gaan doen. Als de aandelen minder marktwaarde hebben, zal de minister de aandelen niet op de markt brengen na het jaar 2000. Dat staat in het verhaal van de minister.

De **voorzitter**: U lukt nu als het ware weer een interruptie uit. U begint nu zelfs interrupties bij de

minister uit te lokken en dat lijkt mij niet wijs.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben nog steeds een probleem met Maastricht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ietsje serieuzer graag.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ben serieus. De minister zegt zelf dat terzake van deze luchthaven de knoop doorgehakt moet worden. Daarmee ben ik het eens. Wij moeten dan wel reële voorstellen van het kabinet krijgen.

De **voorzitter**: Ik verzoek u uw betoog te vervolgen. De minister moet niet interrumperen zonder het aan mij te vragen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kom over Zestienhoven te spreken. Ik ondersteun de beleidslijn die het kabinet voorstelt. Het staat ook in het regeerakkoord. Er is een voorstel van de gemeente, inhoudende 15.000 vliegbewegingen lijndienst en 10.000 wat het charterverkeer betreft. Het grote probleem is de huisvesting van de kleine luchtvaart. Men zoekt een locatie en wil een rijksverantwoordelijkheid in het zoeken van deze locatie. Ik heb begrepen dat de minister heeft aangegeven dat dit niet haar taak is. Het is een taak van de gemeente en de luchthaven. Hoe staat het met die discussie? Welke opties zijn bespreekbaar. Mij lijkt het meest voor de hand te liggen dat de kleine luchtvaart naar Lelystad gaat. Er zijn ook geluiden over Midden-Zeeland en Goeree-Overflakkee.

De **voorzitter**: Ik attendeer mevrouw Van 't Riet erop dat zij haar spreektijd in eerste en tweede termijn heeft opgesoupeerd. Als zij nog wat wil in tweede termijn en op coulantie van de voorzitter wil rekenen, dan moet zij afronden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Van 't Riet zegt dat de kleine luchtvaart uit Rotterdam naar Lelystad kan en wijst op het regeerakkoord. Ik ben het daarmee eens. Zij spreekt ook over geluiden over Midden-Zeeland. Bij mijn weten heeft de Kamer daarover al een debat gehad. Het kabinet heeft er een besluit over genomen. Accepteert zij dat besluit of gaat zij dat opnieuw ter discussie stellen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee. Ik heb van de betrokken wethouder begrepen dat de kleine luchtvaart naar Zeeland wordt uitgeplaatst. Mijn vraag aan de minister is in hoeverre er rijksbetrokkenheid is met het zoeken van een locatie voor de kleine luchtvaart. Lelystad is het meest voor de hand liggend.

Wat Twenthe betreft ben ik het eens met de positie van de minister: terugtrekken van de rijksoverheid.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De nota Relus is een zware bevalling geweest. De Kamer heeft hierom in de vorige periode gevraagd. Praten over regionale luchthavens is een delicate kwestie. De stijl en de geest van de nota zijn achterhaald, als wij kijken naar de nieuwe nota van de regering over de toekomst van de nationale luchtvaart en infrastructuur. De schrijvers van de Relus-nota hanteren de klassieke kijk op de luchtvaart. In de nieuwe nota is sprake van een nieuwe maatschappelijke en politieke wind.

De **voorzitter**: Er staat wel dezelfde handtekening onder.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ook een mens kan natuurlijk aan evolutie onderworpen worden. Gelukkig ook maar, want anders zouden wij te maken hebben met alleen maar statische mensen.

Voorzitter! Ik bespeur een aantal tegenstrijdigheden in deze nota. De nota definieert de regionale luchthaven als een luchthaven die afgaat op de regionale behoeften. De rijksbetrokkenheid is echter gedictieerd door het nationale belang. Het is of het één of het ander, maar niet beide tegelijk.

De nota spreekt over de economische belangen van de regionale luchthavens, maar er is geen enkele onderbouwing te bespeuren in deze nota. Er is geen integrale kosten-batenanalyse gemaakt. Er wordt gesproken over een imagowaarde. Wat is een imagowaarde? Kan de minister dit kwantificeren in termen van economisch belang, werkgelegenheid en dergelijke? Mij dunk dat het gaat om nattevingerwerk om de economische belangen van de regionale luchthavens aan de orde te stellen. Wij weten uit een brief van de Milieufederatie Limburg dat tweederde van de werkgelegenheid bij Maastricht niet direct gelieerd is aan de luchthavenactiviteiten.

De rijksbetrokkenheid moet in de tijd afgebouwd worden, is de mening van het kabinet. In de nota staat echter ook met zoveel woorden dat het niet uitgesloten is dat het structurele uitgavenniveau van het kabinet hoger uitvalt dan tot nu toe het geval is. Over discrepantie in het beleid gesproken! Of je bouwt de zaak helemaal af óf je gaat gewoon door. Mij dunk dat er nu sprake is van een soort spagaat in het beleid om een legitimatie te vinden voor de koers die door het kabinet is gevolgd.

Er wordt aangegeven dat de Europese liberalisatieontwikkelingen in de eerste plaats, de concurrentie in de tweede plaats en de overcapaciteit die daardoor ontstaat in de derde plaats factoren zijn die de positie van de regionale luchthavens in Nederland leegzuigen. Ik wijs op de nabijheid van vliegvelden bij Brussel en Luik en van Duitse vliegvelden. Je zou kunnen verwachten dat de conclusie duidelijk is, maar dat is niet zo. De conclusie is dat er toch geld ingepompt moet worden door de overheid. Er komt geen Europese visie. Een poging van het kabinet mogelijkheden te schetsen om te komen tot een afstemming tussen Nederland en België enerzijds en Nederland en Duitsland anderzijds kom ik niet tegen in de nota.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Heeft de heer Rabbae er moeite mee als Duitsland een aantal militaire vliegvelden die op de grens met Nederland liggen tot vrachtluchthavens ontwikkelt?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik had graag gezien dat het kabinet in overleg met de buurlanden Duitsland en België zou komen tot een afstemming. Daar vind ik niets van terug in deze nota.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wat zou dan moeten worden afgestemd?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Als men elkaar beconcurrereert in het grensgebied is er sprake van een verspilling van middelen. Redenerend in de opvatting van het kabinet – ik heb een geheel andere visie op regionale vliegvelden – zou het goed zijn als Nederland met de buurlanden kwam tot afspraken om tot een beter rendement te komen. Dat is beter dan afzonderlijk blijven

investeren in overcapaciteit, met alle gevolgen van dien voor de verschillende posities.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als vrachtvliegvelden in het grensgebied de mogelijkheid hebben om rendabel te werken via veel nachtvluchten, vindt u dat dit dan wel mag?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Absoluut niet. Wij vinden dat regionale vliegvelden in Nederland aan hun eigen bewegingen moeten worden overgelaten. Als ze het halen: prima. Halen ze het niet, dan hebben wij te maken met de wet van de economische orde. Ik begrijp niet dat de VVD, de partij van de marktwerking, op dit terrein van oordeel is dat de overheid moet blijven dokken voor een zaak die in feite niet rendeert. Wij vinden dat Nederland eigenlijk te klein is voor regionale vliegvelden. De bezwaren van mijn fractie gelden trouwen ook over de grenzen heen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Hier wordt weer gezegd dat de VVD vindt dat er maar gedokt moet worden. Ik heb niet gesproken over het onbeperkt subsidiëren van de luchtvaart.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): U heeft zelfs gezegd dat er bij faillissement moet worden bijgesprongen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is niet waar.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dat was uw reactie op de vraag van de heer Van Dijke.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Neen, neen. Laten wij blijven bij de feiten en geen karikatuur maken van...

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Herhaalt u het maar.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb mijn verhaal gehouden; leest u het maar na.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij het juiste antwoord om te voorkomen dat wij te dicht komen bij het niveau waarop wij elkaar vliegen gaan afvangen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Deze nota is helaas achterhaald door recente ontwikke-

lingen. De regering zegt ook in een later verschenen nota dat de overflow naar regionale luchthavens geen oplossing biedt voor de problemen van Schiphol. Het is waarschijnlijk ook geen oplossing voor de regionale luchthavens zelf. Voorzitter! Wij constateren dat argumenten er met de haren bij worden gesleept om de rijksbetrokkenheid bij een aantal vliegvelden te legitimeren. Beek moest in eerste instantie worden verdedigd als chartervliegveld, gericht op vakantievluchten naar het zuiden. Nu is de rijksbetrokkenheid bij Beek gebaseerd op het vrachtverkeer. Bij Eindhoven moet een vliegveld aanwezig zijn omdat het om een stedelijk knooppunt gaat. Moeten wij dan ook voor de andere stedelijke knooppunten regionale luchthavens realiseren? Ook dit is een gelegenheidsargument. Bij Eelde geldt als enig nationaal belang dat daar opleidingen worden gegeven. Van het kabinet hebben wij moeten vernemen dat de baan aldaar moet worden gefinancierd conform een met de mensen daar gemaakte afspraak. Het is dus een voldongen feit. Wij concluderen dat dit niet bewust door het kabinet is gekozen. Het gaat om een gegeven dat allang bestaat en dat er nu bij wordt gehaald om een en ander te legitimeren. Het kabinet kiest voor de privatisering van de regionale luchthavens, afgezien van het veiligheidsaspect. Wij vinden dat een goede zaak. Ook de NS zijn geprivatiseerd en zij zijn voor Nederland van veel groter belang dan de regionale vliegvelden. Kortom, mijn fractie is tegen het dekken van de exploitatieverliezen en tegen de afkoopsommen. Ik begrijp overigens niet waarom het kabinet in dit verband geen bedrag naar voren brengt. Weet men het niet? De minister heeft zojuist, ter waarschuwing van de fractie van D66, het bedrag van 1 mld. genoemd. Weet men het niet, of gaat het om een onderdeel van een salamipolitiek? Wordt eerst dit beleid vastgelegd en komen vervolgens de gevolgen daarvan aan de orde, zodat de Kamer – zéker de fracties die zich hieraan committeren – niet meer terug kan? Is het niet gewoon bestuurlijk behoorlijk om nu de afkoopsommen bekend te maken zodat de Kamer mede op grond daarvan tot besluitvorming kan komen?

Voorzitter! De infrastructurele investeringen blijven doorgaan. Het kabinet stelt dat het de exploitatieverliezen niet meer dekt, maar als je nagaat wat de rijksdienst in dit verband kan verdienen, blijkt het te gaan om een peanut van 5 mln. Vergeleken met de grote bedragen die aan infrastructurele investeringen en veiligheid worden uitgegeven, is dit een kleinigheid. In die zin is het niet alleen vestzak-broekzak. Het is een soort van goocheltruc om te laten zien dat het minder geld zal kosten aan de gemeenschap wanneer de overheid zich terugtrekt. Het tegendeel is echter waar.

De **voorzitter**: Mag ik de heer Rabbae erop attenderen, juist omdat hij heeft gezegd dat hij het kort zou houden, dat hij de tijd voor de eerste en tweede termijn inmiddels heeft verbruikt?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik wil dat zeker doen, als u mij gelijk behandelt met alle andere collega's.

De **voorzitter**: Dat doe ik inderdaad. Mevrouw Van 't Riet heeft haar spreektijd ook een paar minuten overschreden. U doet dat nu ook en ik kap u niet eens af.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik zal proberen het puntsgewijs af te ronden.

Wanneer de exploitatie van de regionale luchthavens niet mogelijk is zonder nachtvluchten, zullen wij dan voor deze nachtvluchten ook een aantal randen van de nacht gaan uitvinden? Of is het bij Relus eigenlijk alleen Beek en is het daarna niet meer aan de orde? Ik hoor graag het antwoord van de minister. Er is een sluipende uitplaatsing van overflow van Schiphol naar een aantal regionale luchthavens. Wil de minister dit bevestigen of ontkennen, graag met cijfers daarbij? Wij krijgen signalen van mensen die daar werkzaam zijn en bewoners, dat daar vliegtuigen komen die op Schiphol hadden kunnen landen, maar die nu afgewezen worden.

Ik kom bij de militaire luchthavens en het medegebruik door de civiele luchtvaart. Vergis ik mij dat de staatssecretaris van Defensie hierbij optreedt als een bevoegd orgaan? Deze commissie heeft de staatssecretaris verzocht met zijn beschikking te wachten tot de Kamer over die kwestie heeft gesproken. Ik vind het

bijzonder jammer dat de staatssecretaris daartoe wel is overgegaan. Zie ook het antwoord op vragen van mevrouw Van 't Riet. Is dat wel behoorlijk bestuur? Is mijn opvatting onjuist, dan heb ik mij vergist. Maar als het zo is, zal mijn fractie de grootste problemen hierover maken. Wanneer de Kamer een bewindsman expliciet vraagt om af te wachten, kan het toch niet dat hij inderdaad op 7 november de beschikking heeft getroffen.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat u nu echt aan uw laatste vraag toe bent.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik kom bij de taakverdeling tussen het Rijk en de regionale besturen. Ik ben benieuwd naar de opvattingen van de minister over de resterende bevoegdheden van het Rijk op dit punt.

Ik krijg graag een antwoord van de minister over de uitvoering van de motie-Lankhorst in verband met Rotterdam.

Het standpunt van GroenLinks is dat Nederland te klein is voor regionale vliegvelden. Dus geen middelen meer in die richting. Het feit dat zij jaar in jaar uit met exploitatieverlies draaien, geeft aan dat zij niet rendabel zijn. Wat heeft het voor zin om voor miljoenen beton neer te leggen, zodat wij straks beton omringd door hekken mogen aanschouwen, terwijl er verder geen economische activiteiten zijn? Wij willen geen nachtvluchten op de regionale vliegvelden en geen overflow van Schiphol. Dat is het standpunt van het kabinet, maar dat moet ook stroken met de praktijk.

De heer **Meijer** (CDA): Is mijn conclusie juist dat GroenLinks op zo kort mogelijke termijn een terugtrekking van de rijksoverheid wil, zonder afkoopsommen en zonder bijdrage in de luchtverkeersbeveiliging en dat GroenLinks vindt dat alle regionale luchthavens in Nederland op zo kort mogelijke termijn zouden moeten verdwijnen?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Het zijn ondernemingen die zich moeten conformeren aan de markt. Wij compenseren de verliezen van het midden- en kleinbedrijf ook niet, terwijl dat voor de werkgelegenheid en de economische waarde in Nederland veel belangrijker is dan



die zes of zeven regionale vliegvelden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel vast dat GroenLinks tegen de regionale luchthavens is.

De **voorzitter**: Wilt u een interruptie plaatsen? De opvattingen zijn helder. U plaatst dus geen interruptie?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik vraag de heer Rabbae wat de visie van zijn fractie op het vervoer is. De fractie is tegen de hogesnelheidslijn, tegen de Betuwelijn. Zij is overal tegen. Hoe moet het vervoer dan worden afgewikkeld?

De **voorzitter**: Ik hoop dat de heer Rabbae kans ziet om deze nota-achtige vraag in twee zinnen af te doen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik zal deze onterechte vraag ontzenuwen. Het is niet waar dat wij tegen de hogesnelheidslijn en de Betuwelijn zijn. Wij hebben voorwaarden gesteld. Dat kost geld en daar was de VVD niet vóór.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van Dijke, die mede namens de fracties van de SGP en het GPV spreekt.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Ik vraag de minister of de nota Relus eigenlijk niet achterhaald is. In een rapport dat wij bij de TNLI-discussie kregen, namelijk het rapport "Hoeveel ruimte geeft Nederland aan de regionale luchtvaart", staat dat het beleid dat in de nota Relus is vastgelegd, niet toereikend is voor de lange termijn. Daarmee verhoog je niet de status van de nota en ook niet van het overleg dat wij nu voeren. Ik begrijp het wel, want het is allemaal enorm vertraagd. Maar toch.

De reikwijdte van de nota Relus beperkt zich tot financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de regionale luchthavens. Allerlei belangrijke zaken, zoals de economische, planologische en milieubetrokkenheid, blijven hierdoor te veel buiten beeld. Ik vind dat jammer, omdat een financieel-bestuurlijke verantwoordelijkheid pas dan kan worden afgewogen als zulk soort zaken worden meegenomen. Als dat niet gebeurt, dreigt een ad-hocbeleid. Daar wil ik voor waken.

Onze fracties hebben begrip voor het uitgangspunt dat het Rijk zich minder met de regio's bemoeit en meer met de landelijke luchtvaart. Toch kleven daar nog wel wat bezwaren aan. Wat zijn bijvoorbeeld onze mogelijkheden met betrekking tot de hoofdstuk-2-vliegtuigen en welke risico's lopen wij bij het verplaatsen van dergelijke vluchten? Gaat hiermee niet de deur op een kier voor nachtvluchten? Ik stel vast dat voor ons nachtvluchten ook op regionale velden onbespreekbaar zijn.

Onze fracties vinden dat ook in de toekomst op nationaal niveau wel nadrukkelijk aandacht moet worden gegeven aan de positie van de regionale velden in het geheel van de luchtvaart. De dreiging dat dit niet gebeurt, is reëel, gelet op het feit dat de regionale vliegvelden aanvankelijk ook niet werden betrokken in de TNLI-discussie. Zolang alle schijnwerpers op Schiphol staan, wordt de groeidenkers in de regio niet veel in de weg gelegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben van het begin af aan ook de Reli-discussie gevoerd. Die discussie is gelijktijdig gestart.

De heer **Van Dijke** (RPF): Wat moet ik met deze opmerking, voorzitter?

De **voorzitter**: Ik denk dat u deze opmerking tot uw geestelijke bagage moet gaan rekenen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zou goed zijn.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Daarnaast moeten wij ons afvragen of in de regio wel deugdelijke kosten-batenanalyses worden gemaakt c.q. kunnen worden gemaakt, waarin voldoende rekening wordt gehouden met de schadelijke gevolgen van een groeiende luchtvaart. Heeft het Rijk volgens de minister in dezen helemaal geen verantwoordelijkheid meer? In het licht van ons standpunt dat een integraal luchtvaartbeleid wenselijk is, pleiten wij ervoor verdere uitbreiding van regionale velden op te schorten tot de TNLI-discussie is afgerond. Dat is toch geen onredelijke vraag?

Nu Schiphol tegen haar capaciteitsgrenzen aanloopt, zal de druk op de regionale luchthavens sterk toenemen. Ik heb niet de indruk dat die luchthavens daarmee zitten.

Integendeel. Wij vinden het toch een ongewenste ontwikkeling. Er dreigt namelijk een enorm sneeuwbaaleffect te ontstaan; een verschuiving van het vliegverkeer via de nationale luchthaven naar de regionale luchthavens en van daaruit weer naar de kleinere luchtvaartterreinen. Ook bij die terreinen leven er plannen voor baanverharding enz. Het kabinet lijkt deze ontwikkeling eerder te stimuleren dan af te remmen. Een sprekend voorbeeld is Rotterdam Airport. Die luchthaven ontwikkelt zich als een zakenluchthaven. Naar ik heb begrepen met goedvinden van de regering wordt daar een groot deel van de kleine luchtvaart verplaatst naar Midden-Zeeland. Intussen zien wij ook op Goeree-Overflakkee en in de Hoeksche Waard de discussie al opbloeien. Mijn collega Stellingwerf heeft bij de behandeling van de begroting van VROM een motie ingediend om te voorkomen dat daar een nieuw vliegveld ontstaat. Deze motie is toen aangehouden. Ik verzoek de voorzitter deze motie nu op de agenda te plaatsen en weer bij de discussie te betrekken. Een apart punt van aandacht is de positie van de deels militaire vliegvelden Twenthe en Eindhoven. De Ke-zones zijn daar voornamelijk op militair verkeer afgestemd. Bij een verschuiving van militair naar civiel luchtverkeer zal het laatstgenoemde verkeer wel erg veel, om niet te zeggen te veel, ruimte beschikbaar krijgen. Wil de minister dit toelaten en, zo ja, is zij ertoe bereid de gevolgen voor de geluidsbelasting te laten berekenen? Onze fracties kiezen liever voor een andere route, namelijk het opdelen van deze vliegvelden in een militaire zone en een civiele zone. Graag krijgen wij hierop een reactie. Nu er wordt gestreefd naar grotere selectiviteit in de rijksbetrokkenheid, dringt zich de vraag op of er tot nu toe ten onrechte rijksbetrokkenheid is geweest. Opvallend is het intussen wel dat de regering met subsidiëring doorgaat en dit verdedigt door aan bijna alle regionale velden een min of meer nationale betekenis toe te kennen. Onze fractie hebben hier moeite mee, zeker in een tijd van de oprukkende HSL. Overigens had het HSL-dossier als zodanig wel wat pregnanter in beeld mogen komen bij de behandeling van deze nota. Een terugtrekkende rijksoverheid staat normaal gesproken garant voor

besparingen op rijksniveau. Vreemd genoeg sluit de minister echter niet uit dat het structurele uitgavenniveau uiteindelijk ongeveer hetzelfde zal zijn als nu. Het Rijk zal, als het aan het kabinet ligt, blijven investeren in specifieke luchtzijdige infrastructuur en in luchtverkeersbeveiliging. Bovendien gaat het Rijk forse afkoopsommen betalen om exploitatietekorten te beëindigen. De vraag is gerechtvaardigd of de totale lasten voor het Rijk niet eerder zullen toenemen dan afnemen. Ik krijg graag de toezegging van de minister dat de totale rijkslasten in het elk geval niet structureel toenemen. Wat ons betreft moet het in de richting van beëindiging gaan. Kostendekkendheid moet veeleer het uitgangspunt zijn. Dit heeft natuurlijk consequenties voor de prijzen van het vliegverkeer.

Kan de minister nog uiteenzetten waarom de regionale vliegvelden niet de kosten voor de luchtverkeersbeveiliging ten minste voor een deel zelf moeten betalen? Hoeveel gaat overigens de verantwoordelijkheid van de regionale velden voor de exploitatie ervan?

Mede naar aanleiding van een interruptiedebat met de woordvoester van de VVD vraag ik wat er gebeurt als er een faillissement bij een regionaal vliegveld dreigt. Laat het Rijk Beek of Eelde dan failliet gaan? Ik kan het mij nauwelijks voorstellen.

Tot slot heb ik een vraag over het beroepsverkeer. Hoe wil de minister voorkomen dat de concurrentiepositie van de Nationale luchtvaartschool in Maastricht, de oudste vliegopleiding in Europa, met bovendien zeer geavanceerde simulatieapparatuur, zodanig in het gedrang komt dat zij het onderspit moet delven? Is er met de minister te praten over een fiscale bevoordeling of andere faciliteiten?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik hoorde u zeggen dat er zoveel mogelijk kostendekkend moet worden gewerkt en nu vraagt u om een speciale behandeling van een onderdeel. Dit is niet geheel consistent.

De heer **Van Dijke** (RPF): Het is niet inconsistent als je het ene wilt afremmen en het andere wilt laten voortbestaan. Als je het vliegverkeer wilt afremmen, betekent dit nog niet dat je de vliegopleiding niet meer

vanuit een positieve houding tegemoet treedt. Als er een opleiding is die adequaat is, moet je willen bekijken of deze in Europa de positie kan behouden die zij nu heeft.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Met subsidie?

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik vraag of hierover met u te praten is, als het nodig is om een adequate opleiding in stand te houden.

De **voorzitter:** Voordat ik de vergadering schors, attendeer ik de heer Rabbae en mevrouw Van 't Riet erop dat zij zich geestelijk moeten voorbereiden op een minimale tweede termijn. Zij hebben niet het voorbeeld van de heer Meijer gevolgd, die nog zo ruim in zijn tijd zit, dat ik hoop dat hij deze niet helemaal zal gebruiken.

De vergadering wordt van 12.55 uur tot 14.00 geschorst.

### **Eerste termijn van de zijde van de regering**

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Misschien mag ik even een stapje in de geschiedenis teruggaan, omdat dingen soms met elkaar in tegenstelling lijken te zijn, hoewel zij dat niet zijn. Misschien is het wat dat betreft goed nog eens aan te geven wanneer dit hele proces begonnen is. Dat was in 1991, toen door mevrouw Maij een multidisciplinaire projectgroep gestart werd met het oog op de ontwikkeling van een strategie voor de regionale luchthavens. Dat leidde in 1992 tot de eerste conceptnota Relus. De centrale doelstelling was en is nog steeds: het scheppen van voldoende voorwaarden en prikkels voor regionale luchthavens om marktconform te werken. Het uitgangspunt daarbij is het herijken van de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de regionale luchthavens. Daarin verschilt Relus ook nadrukkelijk van Reli, want bij Reli hebben we het over de toekomst in de zin van de markt en niet over de bestuurlijke verhoudingen tussen de overheden. Na 1992 is bij herhaling het uitkomen van de definitieve versie uitgesteld. Ik herinner me dat ikzelf als Kamerlid nog vragen daarover heb gesteld, terwijl nu de Kamer aan mij, als minister, bij herhaling heeft gevraagd

naar het moment waarop over Relus kon worden beschikt. Dat het uiteindelijk tot 17 februari van dit jaar heeft geduurd, zegt iets over de complexiteit van de inhoud van het beleidsvoornemen en de betrokken onderwerpen. Immers, een herijking van de verhoudingen kan niet beperkt blijven tot het beschouwen van alleen de financieel-bestuurlijke verhoudingen. Het Rijk is tenslotte op veel manieren en aspecten bij de regionale luchtvaartterreinen betrokken. Denkt u daarbij aan aspecten als de ruimtelijke ordening, het milieu en de veiligheid. Het ligt in mijn voornemen om vandaag met uw commissie overeenstemming te krijgen over de centrale doelstelling van Relus, te weten het herijken van de financieel-bestuurlijke verhoudingen. Daarbij zal nadrukkelijk meespelen dat er een direct verband bestaat tussen deze doelstelling en het toekomstperspectief dat de regionale velden op langere termijn hebben. U kunt het wat dat betreft zien als communicerende vaten. Naarmate het toekomstperspectief om wat voor reden dan ook risicovoller wordt, zal ik grotere inzet moeten leveren om de doelstelling van Relus te bereiken. Daarbij zij wel gezegd dat ook mijn inzet natuurlijk grenzen kent. Het is de algemene beleidslijn van het kabinet om bedrijven met overheidsbelangen meer marktconform te laten opereren en daarmee te bereiken dat zij bedrijfseconomisch zelfstandiger worden. Daarop voortbordurend is het mijn insteek dat op niet al te lange termijn regionale luchthavens op een vrije en ook open markt opererende ondernemingen moeten zijn, die een economische en maatschappelijke functie hebben voor de regio, waarbij overheden – het Rijk, maar ook de provincie en de gemeente – de randvoorwaarden moeten aangeven waarbinnen luchthavendirecties hun bedrijfsactiviteiten kunnen uitoefenen. Hierbij hoort dat regionale luchthavens uitzicht moeten kunnen hebben op continuïteit, op een rendabele exploitatie en stabiliteit in de randvoorwaarden die de omgeving hun oplegt. De eerste stappen op deze weg worden gezet met Relus. Regio's en exploitanten zijn overigens ook steeds nauw betrokken geweest bij de beleidsvoorbereiding. Heel regelmatig hebben terugkoppelingen van de

belangrijkste elementen uit het gedachtegoed van Relus plaatsgevonden en daarmee zijn ook de eerste stapjes in de uitvoering gezet. Ook hebben de onderhandelingen over de afkoopsom met de luchthaven Eindhoven plaatsgevonden, neemt het Rijk een terughoudende opstelling in ten aanzien van de planvorming bij Rotterdam en Twente, en trekken V en W-commissarissen zich inmiddels al terug uit de besturen van de regionale luchthavens. Ik zeg het nog maar eens: het is mijn voornemen het debat vandaag te beperken tot de financieel-bestuurlijke relaties. Ik ga er dan ook van uit dat wij nu niet uitgebreid komen te spreken over andere beleidsvoornemens of over situaties met betrekking tot specifieke aanwijzingen. Ik kom daar dadelijk nog wel op terug, voorzover de woordvoerders daar procedurele vragen over hebben gesteld.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Ik heb hierbij een vraag van wat meer principiële aard. Ik vraag mij af of het überhaupt mogelijk is met betrekking tot de financiën de dingen te regelen, zonder dat je daarbij hebt gesproken over wat de achterliggende visie is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als je het eens bent over het uitgangspunt, dat gewerkt moet worden langs de lijnen van Relus, is vervolgens natuurlijk de vraag hoe je daarmee in beleidsmatige zin omgaat. Als je aan het eind van de rit, nadat je Relus hebt geaccepteerd, een beleidsvoornemen voor het gebruik van een luchthaven, waar dan ook, accepteert, wat niet kan binnen de Relus-voorwaarden, zul je je moeten bezinnen op de vraag hoe je daarmee om wilt gaan. Dan kunnen er weer twee keuzes voorliggen: in dit geval wil ik niet conform de Relus-voorwaarden werken, of dan moet de consequentie getrokken worden dat er geen rendabele exploitatie mogelijk is en zal er een ander besluit moeten komen. Daar beweegt het zich tussen. Maar je moet wel een algemeen beleidsuitgangspunt willen formuleren om ook beleid te kunnen voeren.

De heer **Van Dijke** (RPF): Dat is één kant van de zaak. De andere kant is de volgende. Stel dat wij van Beek vinden dat er geen nachtvluchten mogen komen – dat zou eens de

conclusie kunnen zijn – dan heeft dat financiële consequenties, terwijl we hier al een bepaalde conclusie trekken, zonder dat wij zijn uitgediscussieerd over...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, u trekt over Beek nog geen enkele conclusie. U trekt alleen de conclusie dat het principe is dat daar waar we nationaal belang willen afkopen, dit moet worden afgekocht, en dat dit alleen maar wordt gedaan met het zicht op een rendabele exploitatie van de desbetreffende luchthaven. Kom je tot de conclusie dat dat niet kan, dan moet je dus iets anders bedenken. Voorzitter! Ik kom dadelijk nog terug op de positie van de individuele luchthavens, voorzover ik daarover nu al iets kan zeggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het gaat mij niet om de individuele luchthavens, maar om de beleidslijn, waarmee ik het zoals aangegeven eens ben. Maar die verwevenheid merk ik ook in Relus. Reli kun je eigenlijk in zijn geheel terugvinden in Relus, ook de uitgangspunten, die we bijna Kamerbreed hebben onderstreept. Je ontkomt er niet aan om dat met elkaar te verbinden. Hoe doen wij dat in de toekomst? Als we een stap verder maken, komen we terecht bij de specifieke situatie van de luchthaven zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Relus zegt dat er een verandering moet komen in de bestuurlijke en financiële verhoudingen tussen overheden ten aanzien van de regionale luchthavens. Het uitgangspunt daarbij is dat het Rijk zich daaruit min of meer terugtrekt via een afkoopsom, vanwege het nationaal belang dat aan een taak die aan een bepaalde luchthaven toebehoort, is verbonden. Pratend over de toekomst van de regionale luchthavens is het de vraag of je daar al of niet meer mogelijkheden wilt geven, wat natuurlijk wel moet worden uitgewerkt. Het is van groot belang dat de luchthavens weten wat hun toekomst is, al heb ik het vermoeden dat een aantal luchthavens niet eens met mij zal willen praten over dit soort afkoopsommen, als zij geen helderheid over hun eigen toekomst hebben. Zo is het een tamelijk grote illusie om te veronderstellen dat ik met Beek ook maar in discussie kan gaan, voordat de toekomst van die luchthaven

helder is. Zo zal het met Eelde niet anders gaan. Een discussie heeft weinig zin als de aanwijzing nog niet helder is. Maar het principe moet wel eerst worden vastgesteld om überhaupt verder te kunnen spreken. Als u zegt het er helemaal niet mee eens te zijn omdat u vindt dat het Rijk ten eeuwigden dage aandeelhouder moet blijven en de tekorten moet blijven afdekken, is dat een keuze, die ik bij u overigens niet heb gehoord. Ik heb bij iedereen een onderschrijving van de beleidslijn gehoord.

De **voorzitter**: Ik zie dat sommigen willen interrumpen. Ik heb echter de neiging te zeggen dat de minister beter haar antwoord eerst kan afmaken. Als blijkt dat u daarin bepaalde elementen niet hebt aangetroffen, zien we dat vervolgens wel in tweede termijn terug. We zitten nu bijna in een theoretische discussie over de vraag hoe breed de minister gaat antwoorden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Het is geen theoretische discussie, in die zin dat ik mij afvraag of het bestuurlijk gezien wel zo wijs is om nu met elkaar bijvoorbeeld de afkoopsommen af te spreken, terwijl wij straks praten over de toekomst van de regionale vliegvelden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij spreken de afkoopsommen ook nog niet met elkaar af, want daar gaat de Kamer, als ik het zo brutaal mag zeggen, niet over. De afkoopsommen worden in onderhandelingen bepaald met de luchthavens die het betreft. Die zullen niet eerder gemaakt kunnen worden dan nadat de beoogde bestuurders die de aandelen willen gaan overnemen, bevredigende antwoorden op hun toekomst hebben gekregen. Dit is een proces waar je instapt. Relus is een onderdeel van een proces, dat natuurlijk dynamisch is. Wij beginnen vandaag aan dat proces, als de commissie daartoe toestemming geeft, en daarna gaan we natuurlijk verder met ons via Reli te bezinnen op de toekomst in bredere zin van de regionale luchthavens. Daarover bestaat geen misverstand. Op pagina 12 van de nota Relus wordt een korte samenvatting van de nota gegeven. De nota beoogt "de basis te leggen voor een herijking van de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het rijk en de

bestaande regionale luchthavens. Het gaat hier om de 'architectuur' van de meest gereede verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden". Relus is dus bepaald geen eindstation, maar een stepping stone die wij moeten nemen om verder te kunnen. Daarvoor moeten wij vandaag de basis leggen.

Dan de vragen over de verhouding tussen Relus en Reli. De heer De Jong stelde de meest vergaande vraag, namelijk of Reli niet domineert over Relus. Neen, Reli gaat uit van Relus. Reli borduurt erop verder en vult Relus aan. Relus gaat alleen over de financieel-bestuurlijke verhoudingen, maar Reli gaat daar helemaal niet over. Reli domineert niet over Relus. Relus heeft als doel het leggen van een basis voor de financieel-bestuurlijke verhouding tussen Rijk en regionale luchthavens. Relus is een document dat het eind van het beleidsproces van de afgelopen jaren markeert, terwijl Reli aan het begin van een beleidsproces staat. Reli beoogt een aanzet te geven tot een visie voor de lange termijn op alle beleidsterreinen. Reli gaat dus over meer dan de financieel-bestuurlijke kant. De regionale verantwoordelijkheid, anders dan alleen financieel-bestuurlijk, wordt juist in Reli geagendeerd. Daarover zullen wij de komende tijd vaker spreken. De tijdshorizon voor Reli loopt ook door tot 2030.

**De voorzitter:** Die elementen waren mij helder. Op een enkel punt constateer ik echter spanning tussen de uitspraken in Relus en die in Reli. Zijn de uitspraken van Reli bepalender dan die in Relus?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Neen. Voorzover het de financieel-bestuurlijke verhoudingen betreft zijn de uitspraken in Relus bepalend voor het beleid. Ik vraag de Kamer toestemming om op die basis verder te mogen.

**De voorzitter:** De minister verschilt dus met mij van inzicht over de vraag of er sprake is van spanning tussen Relus en Reli, ook op dat punt?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja.

**De voorzitter:** Dan zal ik dat in tweede termijn nader moeten uitwerken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja, maar misschien kom ik nog terug op een enkel element.

Mevrouw Verbugt vraagt of de regionale overheden een grotere rol mogen spelen bij het bepalen van de randvoorwaarden, bijvoorbeeld in het kader van Reli. In de Reli-nota wordt een aantal uitgangspunten geformuleerd voor een te ontwikkelen integraal beleidskader voor de regionale velden. Een van die uitgangspunten heeft betrekking op een herverdeling van taken en bevoegdheden tussen de betrokken overheidslagen. Daarbij zal naar alle in de nota Reli genoemde randvoorwaarden worden gekeken. De randvoorwaarden op het gebied van veiligheid en milieu zullen natuurlijk op rijksniveau worden vastgesteld. In hoeverre je daarbinnen beleidsvrijheid kunt geven, dat moeten wij nader met elkaar bediscussiëren. Dan kom ik op de vraag naar de rijksbetrokkenheid uit hoofde van vrachtluchten als er voldoende draagkracht in de regio is. Daar doelde de heer De Jong waarschijnlijk op. Hij zegt dat dit een beetje wringt in het kader van Reli. Vracht is van belang voor de werkgelegenheid in de regio. De regionale velden zijn een onderdeel van de regionale infrastructuur. In Reli worden de beleidsbeslissingen ten aanzien van de functies van de regionale luchthavens onderschreven, zo ook de vrachtfunctie – dat is beleidsbeslissing 2 – voor de luchthaven Maastricht. Vanuit het integrale beleid, zoals dat in Reli is geschetst, zal het Rijk daarom geen actieve rol spelen in het verplaatsen van verkeer van Schiphol naar de regionale velden. De betrokkenheid van het kabinet zal zich beperken tot het stellen van randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid op de regionale velden. Het is ook alleszins de vraag of vracht die nu nog op Schiphol zit, automatisch naar Beek zal gaan. In die regio zitten ook nog andere vliegvelden. Er is ook nog zo iets als groei. Wat dat betreft is er geen overflow. Wij vinden het wel van nationale betekenis dat er in die regio een goede plek voor vrachtluchten is. Dan de overflow. De afgelopen dagen is een en ander wat dat betreft op een verkeerde manier overgekomen, al was het maar met betrekking tot de omvang. Ik zal in dat kader ook ingaan op de relatie tussen Schiphol en andere regionale

luchthavens. Is het gezond of ongezond dat Schiphol zo'n dominante positie heeft, zowel op Schiphol zelf als op regionale vliegvelden? En kan Schiphol door die positie straks niet heel veel dingen gaan doen? Zonder de regionale vliegvelden bezit Schiphol al 95% van de markt in Nederland. Wij spreken dus over 5% op de regionale vliegvelden en 95% op Schiphol zelf. Gezien de groei die daar kan gaan ontstaan, betekent een regionaal vliegveld dus echt helemaal niets. Dat moet de Kamer zich goed realiseren. Ik zei zojuist niet voor niets een beetje cynisch dat ik wel graag zou willen dat wij elders wat meer ruimte hadden, omdat dat het probleem aanmerkelijk kleiner zou maken. Het is echter een absolute illusie om te denken dat een regionale luchthaven in wat voor vorm dan ook kan bijdragen aan de oplossing van de problemen op Schiphol. Dit staat zowel in TNLI als in Reli.

Als Schiphol deelneemt in de regionale velden, verandert er dus niets aan de relatieve positie, omdat er sprake is van al bijna 100% en daar kan nauwelijks nog iets aan worden toegevoegd. Elke luchthaven heeft overigens zijn eigen verzorgingsgebied en zijn eigen markt. De knowhow die Schiphol inbrengt in de regionale luchthavens, komt deze luchthavens alleen maar ten goede. Mijn ervaring is dat het meer gaat over de efficiency en de verbetering daarvan op de regionale luchthavens, waardoor er zicht kan komen op rendabele exploitatie; het betekent dus niet dat het ook maar enige verzachting van de situatie op Schiphol brengt. Schiphol vormt in deze zin eerder een garantie voor de continuïteit van de luchthaven. Misschien mag ik een stoute vergelijking maken: Schiphol is echt niet de padvinder die coûte que coûte een oudere dame naar de overkant van de weg moet geleiden om zijn goede daad te verrichten, ook al wil die oudere dame helemaal niet.

**De heer Van Dijke (RPF):** Bij de groei van Schiphol zijn toch enkele taken die Schiphol tot nu toe waarnam, in de weg gaan lopen? Het klopt toch dat die taken overgenomen zouden kunnen gaan worden door de regionale vliegvelden, die op hun beurt dan zeggen dat de kleine vliegtuigen bij hen in de weg

vliegen, zodat die weer naar de "grasmat" moeten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, alleen general aviation kan naar Lelystad. Al zou Schiphol willen en al zou ik misschien willen: er is geen ruimte voor. Gezien de geluidszones rond de regionale luchthavens, die óf in een afrondend stadium zijn óf er al zijn, is het een illusie om te denken dat het ook maar een stukje van een oplossing is voor de problemen op Schiphol.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wij weten inmiddels dat de staatssecretaris van Defensie een ruimere voorziening voor civiele luchtvaart in Eindhoven heeft geregeld. Wil de minister nu zeggen dat dit absoluut niet slaat op een overflow van Schiphol naar Eindhoven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom straks nog op Eindhoven terug, maar het gaat niet om een overflow van Schiphol. Bovendien gaat het niet om meer ruimte, maar om een verschuiving van ruimte.

De heer **Meijer** (CDA): Als zo expliciet wordt gesteld dat de invloed van Schiphol op de regionale luchthavens te verwaarlozen is, waarom is het dan toch zo interessant voor Schiphol om al deze contacten aan te gaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zou het kunnen zijn dat men er een paar centen aan kan verdienen en kennis kan uitdragen? Schiphol is geen liefdadige instelling en daarom is men niet in iedere luchthaven geïnteresseerd. Als er geen geld mee kan worden verdiend, doet men het niet.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Zou Schiphol er inderdaad wat aan verdienen ondanks de exploitatieverliezen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, zij stappen uitsluitend in zo'n situatie als er een rendabele exploitatie te verwachten is. Ik geloof dat de Kamer daarover ook brieven heeft gezien van een bepaalde luchthaven. Dit betekent dat regionale velden primair een transportfunctie hebben voor die regio. Dan is er ook geen ruimte voor uitplaatsing. Dat heeft overigens geen draagvlak in de regio. Een regionale luchthaven die

op zoek is naar continuïteit, bewijst zichzelf geen dienst door daar niet heel nadrukkelijk rekening mee te houden.

Ten slotte kan gemeld worden dat voor de meeste marktpartijen het overhevelen ook helemaal niet van toepassing is. De luchthavens in Eindhoven, Rotterdam en Maastricht hebben overigens nauwelijks ruimte voor meer dan incidentele overloop. Immers, als je kijkt naar de verhouding met Schiphol, dan gaat het in Eindhoven om een buitengewoon bescheiden hoeveelheid vluchten. In Eindhoven lijkt het veel, maar voor Schiphol is het natuurlijk nauwelijks iets.

Een deel van wat sommigen als overloop bestempelen, betreft het vervoer van personen en goederen uit de eigen regio. Die zaten in het verleden misschien wel ten onrechte op Schiphol. Wij weten bijvoorbeeld dat 70% van de mensen die zich vanaf Schiphol per charter laten vervoeren, uit de Randstad afkomstig is. Ik zie toch weinig mensen vanuit Amsterdam naar Maastricht reizen om daar in een charter te stappen. Andersom gebeurt dus wel, en dat is misschien wel zonde. Daar heb je je eigen markt. Dat is het dus geen overflow van Schiphol, maar dan is het een eigen marktontwikkeling.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Komt de minister nog terug op de feederfunctie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik bedoel in dit geval niet de feederfunctie, maar de charters die vanaf een plek waar de mensen ook wonen rechtstreeks naar een zonnige bestemming gaan. Dat is op dit moment in de Randstad aan de orde.

De heer **Van Dijke** (RPF): Als de regionale vliegvelden de passagiers uit hun regio overnemen, dan ontstaat er bij Schiphol weer gewoon ruimte om andere passagiers te vervoeren, met als gevolg dat het toch een plus-pluseffect is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Helaas is het zelfs niet zo dat die 30% passagiers van buiten de Randstad geaccommodeerd kunnen worden op de regionale luchthavens. En zo werkt het natuurlijk ook niet. Het is ook niet zo dat die mensen allemaal zeggen: tot nu toe vertrok ik vanaf Schiphol naar Kreta, maar ik moet straks wel naar Barbados, want dat is

de enige charter die vanaf Beek vertrekt. Zo werkt het natuurlijk niet! Het speelt zich op de markt af. Ik weet ook dat buitengewoon veel mensen uit Maastricht op dit moment vanaf een luchthaven in Duitsland vertrekken. Je mag natuurlijk proberen om je eigen concurrentiepositie te verbeteren. Het is voor het milieu ook niet beter als mensen vanaf Düsseldorf vertrekken. Als je kijkt naar het totaal van de luchthavens, dan doet een paar maanden groei op Schiphol alle regionale luchthavens volstrekt overlopen. Daar werkt het dus niet. De heer De Jong vroeg of wij het zelf kunnen reguleren. In het verleden is gepoogd om door middel van restrictieve vergunningen chartermaatschappijen op bepaalde regionale luchthavens te richten. Dat is overigens met succes aangevochten bij de rechter. Een sterkere regulering is dus ook niet in lijn met de liberalisatie van de luchtvaart in Europa, waarbij met name de regionale luchthavens volledig vrij worden gelaten. Ook hier geldt natuurlijk toch wel weer dat de meeste daar helemaal niet in aanmerking voor komen. De heer De Jong heeft voorts gevraagd hoeveel bewegingsvrijheid de exploitant zelf heeft om het verkeer te kunnen reguleren. De exploitant heeft een aantal met name privaatrechtelijke mogelijkheden en bevoegdheden om het luchtverkeer te reguleren. Vanuit de discussie rond Schiphol kennen wij die, maar die spelen inmiddels ook op andere luchthaven. Ik noem bijvoorbeeld de landingsgelden. Bovenop de landingsgelden mag een financieel bonus-malussysteem worden geïntroduceerd dat gerelateerd is aan de geluidshinder. Ik noem voorts het niet weren maar in de tijd verschuiven van categorieën luchtverkeer, bijvoorbeeld van de avond naar de dag of van het weekend naar door de week. Daarbij gaat het dus om operationele maatregelen die uiteraard niet in strijd mogen zijn met het nationale of het internationale recht. Dat is nu allemaal keurig geregeld via de Luchtvaartwet.

De **voorzitter**: Ik ging echter een stapje verder met het concrete voorbeeld van Rotterdam. Kan men in Rotterdam zeggen: ons profiel is dat van lijnvluchten en zakenvluchten en wij hebben geen boodschap meer aan de kleine luchtvaart? Kunnen zij

zeggen: waar ze dan heen moeten, is niet onze zorg, maar wij laten ze niet meer toe?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat kunnen zij niet zomaar zeggen. Ik herinner aan de discussie rond de Noordoostpolder. De gemeente wilde graag een vliegveldje sluiten, terwijl er nog een gebruiker was. Ik kan dan niet anders dan eerst de gemeente opdracht geven om ervoor te zorgen dat zij met de gebruiker in het reine komt en diens probleem op te lossen. Daarna kan tot sluiting worden overgegaan. Hetzelfde geldt voor Rotterdam. Als zij de doelstelling van de luchthaven willen veranderen, dan betekent het per saldo dat zij zelf zullen moeten zoeken naar alternatieven. Op dat punt zijn zij de "probleemhebber". Als men straks een aanwijzingsaanvraag doet waarin de kleine luchtvaart uitgeschreven is, kan ik niet anders doen dan zeggen dat ik die aanwijzing niet in behandeling kan nemen, omdat de problemen met de andere gebruikers niet opgelost zijn. Zij zijn druk bezig. Wij hebben hier gediscussieerd over Midden-Zeeland; de uitkomst daarvan zal de Kamer in de desbetreffende aanwijzing zien: een meerderheid van de Kamer heeft destijds geconcludeerd dat het verstandig is om daar een klein stukje ruimte open te laten. Lelystad kan een hele hoop hebben, maar daarmee is het niet opgelost. Het is niet de taak van de rijksoverheid, maar van Rotterdam om oplossingen te zoeken. Natuurlijk kunnen categorieën zwaarder worden belast met tarieven, maar ook dat heeft zijn grenzen. Daar hoort ook zoiets als behoorlijk bestuur bij.

De heer **Van Dijke** (RPF): Dat zou kunnen leiden tot de vraag om ergens een nieuw vliegveldje neer te leggen; daar zitten wij allemaal niet op te wachten. Wij zouden kunnen afspreken dat er dan wordt gezegd: het spijt ons, maar een nieuw vliegveldje behoort niet tot de mogelijkheden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het is altijd erg makkelijk om dat soort uitspraken te doen op het moment dat de vraag nog niet gesteld is. Ik zou eerst willen zien met welke oplossingen Rotterdam komt. Maar goed, het is aan de Kamer om uitspraken te doen, voorzover die

eeuwigheidswaarde hebben. Ik heb echter het gevoel dat het nog wel even zal duren voordat Rotterdam überhaupt die vraag zal stellen. De heer De Jong heeft gevraagd wat er gebeurt als de grenzen van de regionale velden zijn bereikt en of dan een aanpassing van de zone moet plaatsvinden. Met andere woorden: doe je niet iets waarmee je jezelf in de positie manoeuvreert dat je de zone straks automatisch moet aanpassen? Nee, de bedoeling is juist dat de zones voor een groot aantal jaren worden vastgesteld en dat op basis daarvan de businessplannen worden geschreven. Het is de bedoeling dat wij iets maken wat niet over drie jaar weer vastloopt. Ook onderhandelingen die wij voeren over de afkoopsommen, worden natuurlijk altijd met het oog op de lange termijn door de beoogde exploitanten bekeken. Als wij straks een deal met de betreffende luchthavens hebben gemaakt, is het zeker niet mijn intentie dat zij na twee jaar op de stoep staan omdat zij dan tegen de grenzen zijn aangelopen en failliet gaan als zij niet méér krijgen. Dat is niet de bedoeling; de onderhandelingen gaan over afspraken voor meerdere jaren. De grenzen van de groei worden gewoon afgebakend door de hoeveelheid geluidsruimte die binnen de vastgestelde zones beschikbaar is. Die zones komen tot stand na een zeer zorgvuldige afweging van meerdere belangen, zoals economie, milieu, veiligheid en ruimtelijke ordening. Dat is de reden waarom dat zo ontzettend lang duurt. Het is mijn opvatting en ook mijn wettelijke plicht dat de zones gehandhaafd moeten worden. De Kamer weet dat ik afgelopen vrijdag ten aanzien van Maastricht na constatering van een geringe zoneoverschrijding het besluit heb genomen om de luchthaven tussen 23.00 uur en 24.00 uur te sluiten. Zones komen tot stand via de aanwijzingsprocedure. Voor het wijzigen van een aanwijzingsbesluit is de toestemming van de Kamer nodig; dat moge de Kamer geruststellen. In de uitgangspuntennotitie Reli is neergelegd dat het ook bij regionale luchthavens de beleidsinzet is om de milieubelasting verder terug te dringen. Er wordt dus zeker niet gedacht aan vergroting van de geluidszones. Een aantal vragen gingen over de afkoop. Mevrouw Van 't Riet en

de heer Rabbae vragen hoe de berekening van het totale voor afkoopsommen beschikbare bedrag is opgebouwd. In de nota Relus gaan wij uit van de afkoop van toekomstige exploitatietekorten van Eelde, Eindhoven, Maastricht en Texel. De hoogte van de afkoopsommen voor de betreffende luchthavens zal in grote lijnen worden gebaseerd op de toekomstige exploitatiebijdragen van het Rijk, de zogenaamde netto contante waarde, met een reële disconteringsvoet van 4%. Daarbij moet worden opgemerkt dat, in afwijking van de nota Relus, voor de luchthaven Eindhoven ook toekomstige investeringen zijn meegenomen en contant gemaakt. Dat had te maken met het feit dat wij, ook als wij de bestuurlijke verhouding niet gewijzigd zouden hebben, voor die investeringen waren komen te staan. Dat is een kwestie van onderhandelen: wil je verder op de manier zoals je het tot nu toe hebt gedaan of wil je de deur sluiten en elkaar vriendelijk groeten? In dat laatste geval heb je echter ook te bekijken welke investeringen nodig waren. Er moet bedacht worden dat bij het bepalen van de hoogte van de uiteindelijke afkoop som meespeelt dat een afkoop som niet kan worden opgelegd. Er blijven altijd aandeelhouders en een exploitant over, die de afkoop som moeten accepteren. Er is dus altijd sprake van een onderhandelings situatie. De inzet is om te komen tot een afkoop som die het voor toekomstige aandeelhouders mogelijk maakt om met normale bedrijfsrisico's voor een langere periode de luchthaven te continueren en die tegelijkertijd zeker stelt dat de luchthaven niet meer bij het Rijk aanklopt voor een exploitatiebijdrage in perioden dat het wat minder gaat.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Hoelang duurt de periode van de afkoop som?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wat mij betreft "forever". Dat gaat misschien iets te ver. In principe is het een afkoop som die de situatie definitief regelt.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik kan mij niet voorstellen dat de regionale vliegvelden er belang bij hebben dat het Rijk zich terugtrekt. Met andere woorden, wanneer zij met betrekking tot de accordering van de beoogde

afkoopsom blijven traineren, kan het heel lang duren voordat er overeenstemming is bereikt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het zijn intussen wel ondernemers geworden. Die hebben meestal iets minder behoefte aan voortdurende ambtelijke bemoeienis en misschien nog wel veel minder aan voortdurende politieke bemoeienis. Ik sluit helemaal niet uit dat de belangstelling voor het afkopen groter is dan de heer Van Dijke denkt. Het blijft overigens onderhandelen. Op een gegeven moment trek ik een grens. Wij kunnen ongeveer berekenen wat een redelijk antwoord zal zijn. De vraag zal in eerste instantie hoger liggen. Dat is altijd zo. Dat is nu eenmaal onderhandelen. Het is overigens wel de bedoeling dat het op termijn minder geld gaat kosten. Aan het begin kost het even iets meer. Als iets contant wordt gemaakt, kost dit geld. Uiteindelijk moet het natuurlijk netto voor het Rijk voordeliger zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb wat moeite met het inzicht in de systematiek van de berekening van een afkoopsom. Men kan voor tien jaar berekenen en met een bepaalde percentage van het exploitatietekort komt men op een bepaald bedrag. Dat is de contante waarde. Ik heb daar bij Eindhoven geen inzicht in. Het exploitatietekort is daar nu f 315.000 per jaar. Het bedrag van 16,2 mln. is dan hoog. De minister zegt dat dit voor een groot deel uit investeringen bestaat. Die uitsplitsing heb ik niet gezien.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik kom specifiek terug op Eindhoven.

De heer **Meijer** (CDA): Op bladzijde 27 lees ik over Twenthe dat het tekort in de exploitatie, f 320.000, door het Rijk is bijgedragen. Waarom wordt hier niet over afkoopsommen gesproken en bij de overige vliegvelden wel?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Omdat aan Twenthe geen nationaal belang wordt toegekend. De enige reden voor afkoop van een belang is als er een nationaal belang tegenover staat. Anders kan men gewoon de relatie beëindigen. Die conclusie hebben wij bij Twenthe getrokken. De heer Rabbae heeft gevraagd of wij inzicht in de hoogte van de

afkoopsom kunnen geven. Dat geven wij niet voordat de onderhandelingen zijn afgelopen. Het lijkt mij niet erg handig dat ik mijn onderhandelingspositie bij voorbaat weggeef. Als het principe wordt geaccepteerd, zal ik alleen terugkomen bij de Kamer bij wijzigingen van de begroting en dus als ik meer geld nodig heb dan op dit moment is voorzien.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dat kan ik begrijpen. Welk juridisch middel heeft een regionale luchthaven om een voorstel van het kabinet te weigeren? De minister heeft gezegd dat men een afkoopsom niet kan opleggen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Men kan alles weigeren. Het gaat hier niet om regionale overheden, maar om medeaandeelhouders. Het gaat over het verkopen van onze aandelen. Om die aandelen te kunnen verkopen, moeten wij een koper hebben. Zolang de aandelen niet worden overgenomen, blijf ik ermee zitten. Zo simpel is het natuurlijk wel. Wij hebben ook verplichtingen. Bij Eindhoven hadden wij een aantal verplichtingen. Wij zijn natuurlijk niet helemaal machteloos. Wij kunnen met allerlei andere ellende dreigen. Ik moet echter zeggen dat ik niet het gevoel heb dat dit het allergrootste probleem zal zijn. Mevrouw Verbugt vroeg welke garantie er is dat de luchthaven na terugtrekking van het Rijk als luchthaven gecontinueerd kan worden. Een andere vraag is wanneer men terug mag komen. Wij zijn niet de enige factor in het garanderen van de continuïteit. Ook de regionale overheden, al dan niet in combinatie met andere partijen zoals bij Schiphol, zullen dat waar moeten maken. Als dat niet kan, kan dit het einde van een luchthaven betekenen. Het uitgangspunt bij de afkoop is dat de luchthaven gecontinueerd wordt. Dat moet ook blijken uit het bedrijfsplan. Als sprake is van een gelijktijdige overdracht van aandelen zoals bij Eindhoven, kan dat geregeld worden in een overeenkomst die de partijen met elkaar aangaan. Ten slotte is er ook nog een aanwijzing die bepaalt dat de luchthaven alleen als luchthaven gebruikt mag worden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mag ik concluderen dat de minister zegt; de

inzet is om te komen tot continuïteit met een normaal bedrijfsrisico?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Zeker. Er is gevraagd naar de stand van zaken rond de aanwijzingen. Wat Eelde betreft, gaat die begin 1998 naar de Kamer. Wat Rotterdam betreft, krijgen wij begin 1998 een verzoek tot aanwijzing. Het intrekken van het verzoek voor NRA komt ook nog aan de orde. Daarna het bestuurlijk overleg, inspraak, enz. Op grond van de ervaring duurt het ongeveer anderhalf jaar voordat de aanwijzing naar de Tweede Kamer kan worden verzonden. Wat Maastricht betreft, is voor de nachtvluchten de aanwijzing in voorbereiding. Het bestuurlijk overleg zal in 1999 plaatsvinden. Ter visie in 2000, onherroepelijk: 2002. De uitspraak van de Raad van State over de oost-westbaan en het gebruik overdag wordt verwacht in het voorjaar 1998. Ik kan bijna letterlijk de uitspraak van de Raad van State geven: "Er komt ergens tussen januari en december – ik hoop wat dichter bij januari – een uitspraak." Ik wijs erop dat de aanwijzing geen nationale zaak is. De aanwijzingsprocedure laat heel veel ruimte voor regionale inbreng. Allereerst is er het overleg over het profiel van de luchthaven, dan het bestuurlijk overleg met de betrokken provincies en gemeenten en vervolgens inspraak en advies. Ten slotte kan het parlement ook nog opvattingen kenbaar maken. Ik hecht zeer aan die regionale inbreng. Bij alle regionale velden vergt dat ook veel tijd, soms zelfs jaren. De discussie over veranderingen – meer vrijheid aan de regio – zal meer in het kader van Reli moeten worden gevoerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het beeld moet niet ontstaan dat wij geen bevoegdheden willen geven aan de regionale overheden. De randvoorwaarden die de rijksoverheid stelt, moeten in stand blijven. Als je daarbinnen onderzoek wilt doen naar de mogelijkheden van decentrale invulling, is dat welkom.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik maak uit het verhaal van mevrouw Verbugt op dat de inzet van de regio voor de luchthaven Beek binnen de wettelijke randvoorwaarden bekend is. Moet de landelijke politiek zich daarmee nog eens bemoeien of niet?

Of kan het verder in de regio worden vastgesteld? Ik denk dat daarover verschillende opvattingen leven in dit huis. Sommigen zeggen: als men binnen de wettelijke randvoorwaarden, zoals geregeld in de Luchtvaartwet, blijft, kan de regio het zelf doen. Die discussie moet nog worden gevoerd in het kader van Reli. Wij moeten daar nog wat potjes over vechten.

Ik kom over de LVB te spreken. De vraag in welke mate de LVB-tekorten op de regionale velden uit de algemene middelen moeten worden betaald, hangt enerzijds samen met de rijksbetrokkenheid en anderzijds met de ontwikkeling en de draagkracht van de betrokken luchthavens, vooral die met een relatief gering vliegverkeer. Overheveling van die kosten naar de regionale velden zou betekenen dat zij – en dat is niet de opzet – onderdeel zouden gaan vormen van de afkoop zodat het Rijk in feite toch betaalt. Ik geef er de voorkeur aan een en ander te regelen via de op te stellen leveringscontracten en het door mij goed te keuren tarievenbeleid. Naar mij bekend is, wordt door de LVB en de regionale luchthavens overleg gevoerd van verkennende aard. Wellicht kent men de systematiek. Op dit moment worden de tarieven voor Schiphol bepaald. Daar moeten die kostendekkend zijn. Diezelfde tarieven worden op de regionale luchthavens toegepast en kunnen daar nooit kostendekkend zijn vanwege de geringe hoeveelheden. Daarvoor moeten nu oplossingen gezocht worden. Ik denk aan efficiencyverbetering, maar op dat gebied is de afgelopen tijd al een hoop gebeurd. Het zou wellicht ook kunnen via die leveringscontracten. Wij moeten bezien hoe wij daarmee omgaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik dacht even aan een vergelijking met de mededingingswetgeving. In hoeverre kan de rijksoverheid de vervulling van deze taak, die bij een luchthaven hoort, vergoeden terwijl dit niet geldt bij Schiphol? Schiphol doet dit via de landingsrechten. Zit daar een concurrentie-element in?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is in Europa een discussie aan de gang in hoeverre het zelfs andersom zou moeten mogen. Dat wil zeggen dat nationale luchthavens heffen en daaruit gelden voor de regionale

luchthavens mogen halen. Ik ben er tegen dat de luchthavengelden op Schiphol verhoogd mogen worden om tekorten op regionale luchthavens te kunnen dekken. Sommige landen in Europa willen dat wel. In dit geval gaat het overigens niet over Schiphol zelf, maar over de LVB. Daarbij is er geen sprake van mededinging, maar van een veiligheidstaak. De luchtvaartmaatschappijen betalen via de tarieven aan de LVB en de gebruikers van de regionale luchthavens betalen precies dezelfde tarieven. Daardoor kan een en ander op de regionale luchthavens niet kostendekkend zijn. Daar zit het probleem.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister weet natuurlijk veel beter dan ik of wij ook de kosten van verkeersbeveiliging in de havens van met name Amsterdam en Rotterdam betalen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik weet dat wij er wat aan betalen. Ik weet ook dat de binnenvaart er op het ogenblik helemaal niets aan betaalt. Dat is een heel spannend onderwerp.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Waarom doen wij het hier wel en daar in mindere mate?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op dit moment betalen bepaalde categorieën ervoor. Het Rijk betaalt er overigens nog een stukje in mee. Het zou kunnen dat wij er straks nog veel meer aan moeten meebetalen, want er is een rechtszaak over gaande. Voorzitter! Ik kom tot vestigingsplaatsfactor. De heer Meijer vroeg of deze factor van regionale velden een nationaal belang is te noemen. Regionale luchthavens vormen een extra element in de kwaliteit van het regionaal vestigingsmilieu en daarmee een extra argument voor het bedrijfsleven in internationale concurrentie tussen regio's. De regionale luchthavens en hun plaats in de desbetreffende regio's vormen bij elkaar een belangrijke toevoeging aan het Nederlandse vestigingsklimaat. Daarnaast draagt de aanwezigheid van een luchthaven – maar dan wel een luchthaven met een pakket aan lijndiensten of grote Europese bestemmingen – bij aan de internationale bereikbaarheid van het zakenleven in die regio en speelt zij om die reden zeker een rol bij de vestigingskeuze. Daarmee is ook de

versterking van de internationale stedelijke knooppunten aan de orde, waaraan ik rijksbetrokkenheid of zo men wil een nationaal belang zou willen toekennen. In dit verband merk ik op dat de bijzondere positie van Eelde voortkomt uit de bijzondere aandacht voor het noorden van ons land voor het versterken van de economische infrastructuur. Daar was een heel andere situatie aan de orde. Dat is de reden waarom in het verleden de toezegging is gedaan voor de bijdrage in de baanverlenging.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dit betoog van de minister is maar voor een deel waar, voorzover het betreft de vestigingsfactoren. Als het gaat om de recreatieve sector, de toeristische sector, het onroerend goed en bedrijven die rust nodig hebben voor hun cliënten zal een vliegveld niet als een aantrekkelijke vestigingsfactor gelden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het over het oordeel dat de regio er zelf aan geeft. Wij zeggen niet: u moet bij alle stedelijke knooppunten een vliegveld bouwen of u moet op de huidige vliegvelden een lijndienstenpakket aanbieden omdat het goed voor u is. Als zij er zijn en de regio ze waardeert, erkennen wij dat zij van belang zijn. Wij gaan echter niet plotseling iedereen van alles opleggen als zoiets er nog niet is of als er geen behoefte aan bestaat.

Voorzitter! De bestaande regionale luchthavens zijn dus voor de nota Relus uitgangspunt van beleid. De versterking van de stedelijke knooppuntfunctie door een substantieel pakket van lijndiensten op een regionale luchthaven vormt een reden voor rijksbetrokkenheid. Dat betekent niet dat men deze argumentatie kan omkeren en dat ieder stedelijk knooppunt dus zijn eigen regionale luchthaven zou moeten of mogen hebben. Nog afgezien van de vraag of andere stedelijke knooppunten een voldoende eigen vervoersmarkt hebben om een dergelijke functie te rechtvaardigen – ik heb het nu over Twente – zal men het met mij eens zijn dat onder meer de milieurandvoorwaarden de aanleg van nieuwe regionale luchthavens vrij onwaarschijnlijk maken. Daarnaast heeft Eindhoven de status van internationaal stedelijk knoop-



punt, hetgeen een andere status is dan die van Twenthe.

De heer **Meijer** vraagt waarom al in 2000 de bijdrage wordt beëindigd. Hij vindt dat de exploitatieverliezen nog vijf jaar moeten worden gedekt en denkt aan een afkoopregeling. Voorzitter! Ik meen dat ik over de afkoopregeling al voldoende heb gezegd. Die is slechts mogelijk wanneer er sprake is van een nationaal belang en dat is er ons inziens niet bij Twenthe. Voorts moet ik zeggen dat ik die termijn van vijf jaar niet begrijp. Wij gaan er immers van uit dat wij vóór 2000 de financiële relaties met alle luchthavens hebben beëindigd. De afkoopsom wordt gebaseerd op de toekomstige exploitatie.

De heer **Meijer** (CDA): Maar voor de overige luchthavens heeft u een periode van vijf jaar aangehouden terwijl u voor Twenthe het jaar 2000 noemt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee hoor. Wij hebben voor alle luchthavens duidelijk gemaakt dat wij vóór 2000 de financiële situatie geregeld willen hebben.

De heer **Meijer** (CDA): Ik zoek het even op...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Als er geen rechtvaardiging is voor rijksbetrokkenheid bij Twenthe, is er ook geen reden voor continuering van verliesafdekking na 2000 en dus ook niet voor een afkoopsom. Overigens, het beëindigen van de rijksbijdrage komt voor Twenthe niet plotseling. De regionale luchthavens zijn immers vanaf het begin van Relus, dus van af 1991, betrokken geweest bij de totstandkoming van de nota en op de hoogte gebracht van de financiële consequenties van het nieuwe beleid. De DG-RLD heeft bij brief van 15 maart 1993 aan de president-commissaris van Twenthe al nader verklaard dat die luchthaven niet voor rijksbetrokkenheid in aanmerking zou komen. De situatie is sindsdien niet veranderd.

Twenthe is overigens wél gesteund bij de verbetering van de exploitatiemogelijkheden. Er is een garantstelling geweest van f 850.000 voor baanrenovatie en versterking van de baankop, met als doel het gebruik voor chartervluchten beter te faciliteren. Voorts behoeven de

landingsgelden niet meer te worden afgedragen; dit is een onderdeel van de investeringsovereenkomst. De kosten van de openstelling buiten militaire openstellingstijden worden bovendien grotendeels door het Rijk gedragen. De exploitatie na 2000 hangt af van de markt en de inzet van de exploitant, de regionale overheden en het bedrijfsleven zelf. Voorts vermeld ik nog dat het bedrag ad f 850.000 voortkomt uit een in 1994 door mij gedane toezegging om te participeren in een garantstelling voor het zware civiele medegebruik. Het gaat in totaal om 2,5 mln., waarvan 1,65 mln. wordt gegarandeerd door de provincie Overijssel en de gemeenten Hengelo en Enschede.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Kan de minister, gelet op dit totale pakket, overeind houden dat ook ten aanzien van Twenthe geldt dat de inzet van beleid nog steeds is gericht op continuïteit op basis van een normaal bedrijfsrisico na 2000?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik vind dat ik daarmee geen bemoeienis heb. Wat de andere luchthavens betreft zijn wij van oordeel dat er sprake is van een nationaal belang, in relatie met een gedeelte van de exploitatie. Wat Eelde betreft, vinden wij het van belang om één plek te hebben waar aan opleidingen voldoende aandacht wordt gegeven. Over Beek hebben wij de nodige uitleg gegeven. Voor Eindhoven is ondersteuning van het stedelijk knooppunt van belang. Voor Twenthe vinden wij dat niet. Ik heb daar dus ook geen oordeel over te vellen. De regio zal zelf moeten beoordelen of er voldoende mogelijkheden en potenties liggen om de luchthaven verder te exploiteren. Overigens zal de luchthaven voorlopig wel openblijven, want het is een militaire luchthaven. Het zal van de creativiteit van de bestuurders in de regio afhangen of men ook het civiel medegebruik kan continueren. Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd hoe duur de baanverlenging voor Eelde is. De kosten worden geraamd op 25 mln. prijspeil 2000 op basis van een onafhankelijke kostenraming. Misschien zijn nog wat besparingen mogelijk. Er gaan geen lesvluchten van Maastricht naar Eelde. De baanverlenging is niet bedoeld voor het lesverkeer. De

baanverlenging – het is een oude toezegging – vindt plaats vanuit regionaal economisch perspectief. De reden voor de afkoopsom is wel gelegen in de lesvluchten.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Maar de rijksbetrokkenheid is gebaseerd op het lesverkeer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt, maar de baanverlenging staat ook niet in die relatie. De baanverlenging staat in relatie tot regionaal economisch beleid. Dat is in het kader van het ISP met Eelde geregeld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dus toch rijksbetrokkenheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is wel rijksbetrokkenheid in de zin dat het via het regionaal economisch beleid gefinancierd wordt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar u geeft voor Beek aan dat het vanwege het aanbod, de lijnvluchten etc. een nationaal belang is en dus rijksbetrokkenheid. Die invalshoek heeft u bij Eelde niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij Eelde hebben wij een andere invalshoek, namelijk de lesvluchten. Dat leidt overigens tot dezelfde conclusie, namelijk dat het tot een afkoopsom moet leiden. De heer Meijer heeft gevraagd of ik kan garanderen dat tijdens de openstelling van de luchthaven ook LVB beschikbaar is. De luchthaven Eelde is een gecontroleerde luchthaven. Dat betekent onder andere dat luchtverkeersbeveiliging aanwezig is gedurende de openstellingsuren van de luchthaven, hetgeen uit oogpunt van veiligheidsbeleid ook noodzakelijk is. Het antwoord is dus "ja". De heer Meijer heeft gevraagd waarom er geen nationale functie is voor Rotterdam. Op dit moment is er nog een nationale functie voor Rotterdam. Ik houd mij maar aan het regeerakkoord en niet aan de motie-Lankhorst. Volgens mij dateert de motie-Lankhorst van voor het regeerakkoord. Ik heb het gevoel dat ik ben gebonden aan de uitspraken die in het regeerakkoord vermeld staan. Ik neem aan dat dit voor een aantal partijen in de Kamer ook geldt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): U voelt zich niet gebonden aan de uitspraak van de Kamer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daarna zijn er dingen gebeurd, onder andere dat een aantal fracties een regeerakkoord hebben gesloten waarin een uitspraak wordt gedaan. Als die contrair is aan het standpunt daarvoor, mag u de Kamerfracties daarover aanspreken. U zult mij daar wat minder over mogen aanspreken, want ik ben in dezen slechts een dienaar van de Kamer die het regeerakkoord moet uitvoeren. Ik word geacht dat te doen, tenzij de fracties gezamenlijk besluiten dat ik de vrijheid heb om dat niet meer te doen. Zo werkt dat bij dit soort afspraken. Daar hoeven wij ook niet geheimzinnig over te doen. Wij moeten dus eerst het definitieve besluit over de hogesnelheidslijn hebben. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit eind 1998 kan. Er was een afspraak dat er ook duidelijkheid over Schiphol zou moeten zijn. Het is dus niet zozeer een relatie tussen Rotterdam en Schiphol, als wel het feit dat én over de HSL én over de uitbreiding van Schiphol moet worden besloten. Als ik het mij goed herinner uit die tijd, ging het nog steeds over de PKB Schiphol die er inmiddels ligt. Volgens mij wisten wij in die jaren nog helemaal niet dat wij aan een TNLI zouden beginnen. Maar als men dat wil, brengen wij dat er ook bij onder. Er is dus nog geen besluit genomen over het vervallen van het nationaal belang. Dat gebeurt aan het eind van het komende jaar. In feite heb ik hiermee ook de vraag van de heer De Jong beantwoord, wat er gebeurt als Rotterdam geen overloopfunctie heeft. Het gaat inderdaad om de HSL en Schiphol. De redenering van de onderhandelaars was indertijd waarschijnlijk: stel dat wij geen PKB Schiphol maken, dan kan het betekenen dat wij ook ten aanzien van Rotterdam ooit nog een ander besluit moeten nemen. Ik kan natuurlijk niet helemaal volgen wat er in de hoofden van de wijze mensen omging, maar zo heb ik het altijd begrepen. De heer De Jong heeft ook gevraagd waarom de minister, gelet op de Reli-nota, nog een oordeel moet geven als Rotterdam wil doorgaan dan wel wil sluiten. Stel dat wij op enig moment zeggen dat er geen nationaal economisch belang meer

aan Zestienhoven wordt toegekend. Dan kan een regionale beslissing over doorgaan dan wel sluiten aan de orde komen vanuit het economisch belang. Ik wijs erop dat dan, bij welke beslissing dan ook, alle consequenties die daaraan zijn verbonden, door diezelfde overheid zullen moeten worden gedragen. Zover zijn wij echter nog niet. Ook voor Rotterdam zal gewoon een aanwijzingsbesluit moeten worden genomen door mij en de minister van VROM, conform de huidige Luchtvaartwet. Dat betekent dat het uiteindelijke besluit nu nog bij het Rijk ligt.

De **voorzitter**: Ik vind dit toch een wat onbevredigende reactie. Dat er consequenties aan zitten, is meestal het geval als je een bepaalde richting in gaat. De vraag was juist of de minister een beslissing van Rotterdam respecteert, hetzij in de richting van een lijn- en zaken-vliegveld, hetzij in de richting van sluiting. Ik zeg dit even los van de consequenties van zo'n beslissing.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik weet niet wat u met "respecteert" bedoelt. Op het moment dat Rotterdam bij ons komt met een verzoek tot sluiting, zou ik dat minstens even in het kabinet aan de orde willen stellen. Ik wijs erop dat de financiële consequenties van zo'n beslissing mijns inziens gewoon bij Rotterdam komen te liggen. Ik vind dat het Rijk daarvoor in zo'n geval geen cent hoeft te betalen. Mijn eerste vraag zou overigens meteen zijn: is het wel verstandig om het te doen? Als ik die vraag beantwoord heb gekregen, zal ik zo'n besluit al dan niet respecteren. Wil ik het niet respecteren, dan word ik gesteld voor de consequentie en de vraag wat ik er wél mee wil doen. In de huidige situatie is dat nog steeds aan de orde. Formeel heb ik er nog steeds een oordeel over te vellen. In de nieuwe situatie zou men er zelf toe kunnen besluiten. Daartoe moet men wel een verzoek indienen. Dan moet men alle consequenties die eraan verbonden zijn, zelf dragen. Ik kom maar even terug op het voorbeeld van de Noordoostpolder. Dan moet men goede schaderegelingen maken, met alle belanghebbenden, ofwel voor iedereen een plekje elders vinden. Dat is nu ook aan de orde.

De **voorzitter**: Ik leg een link naar

een andere vraag die ik heb gesteld. Het is dan toch een soort verplichting om te accommoderen wat je al hebt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is ook zo. Het zit namelijk in de aanwijzing. Ze hebben een aanwijzing gekregen om het zo te regelen. Als men het anders wil regelen, moet men daarvan de consequenties dragen. Gebeurt het op ons verzoek, dan moeten wij de consequenties ervan dragen. Maar zo gauw een andere overheid, ook verantwoordelijk voor het gebeuren in het gebied, een wijziging wil van de feitelijke situatie, dan moeten alle consequenties die daaraan zijn verbonden, door de desbetreffende overheid gedragen worden. Dat moet men zich elke keer goed realiseren.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wanneer zou er een besluit over Rotterdam vallen, als het aan het aan de minister of het kabinet ligt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over het mogelijk ophouden van de nationale betrokkenheid, conform het regeerakkoord, zal eind 1998 een besluit vallen. Hoewel, omdat de PKB en het tracébesluit tegelijkertijd in procedure worden gebracht, kan het wel eens wat uitlopen. Dan wordt het 1999. Je krijgt dan hetzelfde verhaal dat het ergens tussen 1 januari 1999 en 31 december 1999 wordt. De heer Meijer heeft een vraag over Goeree gesteld. Rotterdam wil het kleine vliegverkeer uitplaatsen. Ik heb gesteld dat pas sprake kan zijn van uitplaatsing als er een reëel alternatief is. Lelystad is een stukje van de oplossing. Midden-Zeeland is dat wellicht ook. Maar daarmee is men er nog niet. Men moet dus verder zoeken naar alternatieven. Pas tegen de tijd dat de besluitvorming over de rijksbetrokkenheid moet worden afgerond, is de vraag aan de orde of de bijdrage aan de LVB wordt gecontinueerd. Bij het vervallen van de bijdrage vormt de benadering dat directbelanghebbenden de lasten moeten dragen. Overigens is terzake een overgangstermijn voorzien. Vooruitlopend hierop wordt in overleg met de LVB-organisatie dat genoemde onderzoek verricht. Ik heb overigens het gevoel dat sommigen zich wel erg rijk rekenen. De gedachte dat de kosten eenvoudig te halveren zijn, lijkt mij tamelijk optimistisch. De

conclusie dat de kosten van de LVB aanzienlijk omlaag kunnen, loopt vooruit op het onderzoek dat nog gaande is. Een heel belangrijk aspect van de taakuitvoering in de organisatie is dat het veiligheidsniveau, waar ik aan vasthoud omdat ik daarvoor verantwoordelijk ben, en het veiligheidsbeleid op geen enkele wijze mogen worden doorkruist. Daarom moet het ook heel zorgvuldig worden gezien. Bovendien is het hierbij de vraag op welke termijn het mogelijk is zaken operationeel-technisch in te passen. Laten wij het onderzoek dus maar even afwachten om er iets meer over te kunnen zeggen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij zien graag dat er meer prikkels worden ingebouwd voor een grotere efficiency. Neemt u dit mee in het lopende traject?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat is zeker de bedoeling. De leveringscontracten zijn in feite al daarop gestoeld. Het burgergebruik op Eindhoven is op dit moment mogelijk op grond van een door de staatssecretaris van Defensie verleende ontheffing. Zolang er geen gemeenschappelijke aanwijzing van Defensie en Verkeer en Waterstaat is, blijft de minister van Defensie eerstverantwoordelijk voor de omvang in aantal en tijd van het burgermedegebruik. Volgens Defensie past het voorgenomen gebruik binnen de geluidszone in het structuurschema Militaire terreinen. Convenanten gesloten tussen de exploitant en omwonenden, gelden tussen die partijen en grijpen niet in op de wettelijke bevoegdheden van Defensie. Mijn zorg in het burgermedegebruik is vooralsnog de financiële positie van de exploitant en het toezicht op de veiligheid van het burgerverkeer. De heer Meijer zei dat uitbreiding van de in het convenant genoemde aantallen vluchten en openstellingstijden slechts mogelijk is na daadwerkelijke metingen. Ik maak hem erop attent dat het Rijk geen partij in het convenant is; dit moet ik elke keer goed benadrukken. Conform het structuurschema Militaire terreinen staat het Rijk per jaar 18.050 bewegingen toe, binnen de vastgelegde geluidszone. Voor het Rijk is en blijft de geluidszone het afwegingskader waarbinnen alle activiteiten van de luchthaven

Eindhoven moeten passen. Voor het vaststellen en handhaven van een geluidszone zijn daadwerkelijke metingen niet nodig. In de berekeningsmethodiek voor Kosten-eenheden kan worden volstaan met de invoer van het brongeluid en de vliegbaan. Zo wordt het gedaan. Mevrouw Verbugt vroeg of men verder kan binnen de geluidszone die nu in procedure is. Ik verwacht dat wel. Het moge duidelijk zijn dat de geluidszone van Eindhoven maatgevend is voor het Rijk. Het moet er dus gewoon in passen. Men mag er niet overheen. Mevrouw Van 't Riet vroeg naar de baanverzwaring. Deze is al een paar maanden gereed. Vanuit sterkte-overweging hoeven er nu geen beperkingen meer te worden gesteld aan het aantal vluchten met zware vliegtuigen. De sterkte van de baan was tot nu toe de reden voor de beperking. De aantallen die thans voor 1997 en 1998 worden voorzien, passen binnen de geluidszone die in procedure is en binnen de afspraken die in het verleden met Defensie zijn gemaakt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik moet eerst even iets rechtzetten. Ik ben in eerste termijn kritisch geweest over de staatssecretaris van Defensie. Bij nader inzien blijkt het opschorten van zijn besluit niet de strekking te zijn van de brief van de commissie. Mijn excuses daarvoor. De staatssecretaris heeft echter geen antwoord gegeven op de brief van 7 november van de commissie, waarin wij hem vragen om een toelichting op zijn besluit en de stand van zaken. Dat blijft dus overeind. Nu heb ik een vraag in de richting van de minister van Verkeer en Waterstaat. Er is een verschuiving gaande tussen militair vliegverkeer en civiel vliegverkeer binnen de toegestane zone voor het geheel. Mijn fractie vindt het van groot belang dat er een opdeling komt in de zones, zodat wij de civiele luchtvaart kunnen volgen, zowel in de regio als hier. Immers, nu is het gewoonweg een heel onduidelijke verhouding. We weten niet hoe die twee soorten verkeer zich toch elkaar verhouden. Ik zou graag vernemen van de minister van Verkeer en Waterstaat of zij dat weet en of er een opdeling kan worden gemarkeerd, zodat de Kamer erover kan

oordelen, elke keer als het aan de orde is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De zonering is op zich al opgesplitst; er is ook geen verschuiving aan de orde op dit moment. Wel konden er een tijd lang geen zwaardere vluchten plaatsvinden, omdat de baan niet sterk genoeg was.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Daar is nu mee ingestemd, volgens de laatste berichten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Binnen de zone was dat nog mogelijk. Ik kan geen twee zones vaststellen; dat zou trouwens tot veel meer onduidelijkheid voor ook de omwonenden leiden. Immers, dan zou er én ruimte moeten worden vastgesteld voor het civiele gebruik én ruimte voor het militaire gebruik, waarbij ik toch aanneem dat je dit niet zo wilt doen dat er helemaal geen bewegingen meer kunnen worden gemaakt. Voor omwonenden is het toch veel helderder als je precies weet wat er binnen de zone mag en wat er niet mag. Als je uiteindelijk vindt dat er aangescherpt moet worden, dan is dat een separate discussie. Die kan natuurlijk gevoerd worden, maar dat is op dit moment niet aan de orde.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Uit reacties uit de omgeving hebben wij begrepen dat, hoewel het aantal Ke constant is – 35 Ke, als ik mij niet vergis – het lawaai maken door civiele vliegtuigen anders is dan het lawaai maken door militaire vliegtuigen. Militaire vliegtuigen landen steil en stijgen ook steil, terwijl civiele vliegtuigen over een langere zone nog kabaal maken, zodat het voor de omgeving breder zijn effect heeft. Daar is dus een verschil van lawaai maken. In die zin zou het goed zijn als toch een markering ontstaat tussen civiel en militair gebruik in Eindhoven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat ik begrijp, is dat in de berekenings-systematiek wel degelijk rekening gehouden wordt met dat verschil in gebruik. Het is niet zo dat dit nu niet tot uiting komt in de huidige berekeningssystematiek rond de zonering. Een van de dingen die de luchthaven nu juist wil doen, ook na de afkoop, is zelf aan milieubeleid gaan doen en proberen te bevorde-

ren dat er minder overlast gegeneerd wordt.

Voorzover er sprake is van het mogelijk openbreken van convenanten – daar zijn ook door de heer Meijer vragen over gesteld – wijs ik erop dat wij daar niet over gaan. Dat is een zaak van de regio zelf. Het wijzigen van convenanten, zo zou ik het liever willen noemen, moeten zij zelf regelen. Meestal is het zo dat je dit alleen maar kunt doen als beide partijen ermee akkoord gaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Bij mij zijn er ook vragen ten aanzien van deze zaak, waar het gaat om de verantwoordelijkheid van respectievelijk Defensie en Verkeer en Waterstaat. Ik heb nog een paar vragen aan Defensie, maar die kan de minister misschien beantwoorden, nu de staatssecretaris niet aanwezig heeft kunnen zijn. Uit de Staatscourant begrijp ik ten aanzien van de 264 vliegbewegingen, dat dit een afspraak is geweest en dat de ontheffing is verleend, zoals het geformuleerd wordt in de Luchtvaartwet, voor zoveel bewegingen. Dat is in 1993 toegestaan, maar dat gaat nu veranderen. Het voorstel wordt om ten aanzien van zware civiele vliegtuigen het aantal vliegbewegingen vast te stellen op 776. Dat is aanmerkelijk meer. Maar waar ik van schrik, is dat het onder de hand ook om 160 vliegbewegingen met hoofdstuk-2-vliegtuigen gaat. Juist die sector willen wij vanuit Verkeer en Waterstaat zoveel mogelijk weren en dat neemt nu juist weer toe. Hoe is die afstemming tussen Verkeer en Waterstaat en Defensie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, Verkeer en Waterstaat weert niets. Verkeer en Waterstaat geeft instrumenten aan luchthavens om ze te kunnen weren. Pas vanaf 2002 zijn ze gewoonweg verboden en dan mogen ze nergens meer komen. Nu kunnen luchthavens via hun tarieven – Schiphol doet dat volop en ik neem aan dat ook Eindhoven er beleid op zal gaan voeren – zoveel mogelijk hoofdstuk-2-vliegtuigen weren. Er staat dan ook niet “binnenhalen”; er staat alleen dat ze erop mogen vliegen; je moet ze faciliteren.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Nog even over de uitruil tussen een eventueel verminderen van militaire toestellen en een extra mogelijkheid

voor civiele toestellen. Het is toch niet zo dat wanneer er 100 militaire toestellen minder zullen landen, er dan ook 100 civiele toestellen meer zouden mogen landen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet aan de orde. Volgens mij is binnen de zone zoals die is vastgesteld, wel degelijk een splitsing gemaakt tussen civiel en militair gebruik. Als Defensie plotseling besluit om veel minder te gaan vliegen – dat zie ik overigens niet zomaar gebeuren – mag dat aantal vluchten niet zomaar worden overgeheveld naar de civiele kant.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Vindt de minister het juist dat de staatssecretaris van Defensie alleen beslist over bijvoorbeeld Eindhoven, waar toch een verschuiving gaande is van militair naar civiel luchtverkeer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik parafeer bepaalde besluiten, dus hij neemt die besluiten niet zelfstandig. Overigens is er geen sprake van een verschuiving. Mevrouw Van 't Riet heeft nog gevraagd naar de opbouw van het geld. De afkoop van de exploitatiebijdrage is 7,5 mln., en de investeringsbijdrage is 8,75 mln. Dat gaat over het ILS-platform, rolbaan en het monitoringsysteem voor vliegtuigen in verband met geluidshinder. Het is, nogmaals, de uitkomst van een onderhandelingsproces. De heer Rabbae stelde de principiële vraag of het ook op andere luchthavens in de randen van de nacht mogelijk moet zijn om te vliegen. In het Besluit geluidshinder grote luchtvaart wordt de LAeq-norm alleen van toepassing verklaard op Schiphol en Maastricht. Het ligt ook niet in de lijn dat de andere luchthavens daaraan toegevoegd worden. Bij Eelde geen structurele nachtvluchten, bij Rotterdam idem in het principeplan van de gemeente, bij Eindhoven geen structurele nachtvluchten, bij Twente geen structurele nachtvluchten, en Lelystad idem. Ik ga ervan uit dat die vraag niet groter zal worden. Waar zitten wij nu? Wij hebben het besluit over de dagaanwijzing in oktober 1994 genomen. De Raad van State heeft in november de beroepen behandeld, wat wij uitgebreid in de krant hebben kunnen lezen. Begin 1998 zal de raad een uitspraak doen. Daarna is dat besluit, als het althans

wordt geaccordeerd door de Raad van State, wel onherroepelijk. Dan kan ik niet meer zeggen: dat doen we maar even niet. Er moet dan niet verplicht gebouwd worden. Als de rest niet duidelijk is, heb ik niet het gevoel dat er een exploitant te vinden zal zijn die zomaar in het diepe zal duiken. Voor de nachtvluchten staan we aan het begin van de aanwijzingsprocedure. De MER en het economisch onderzoek vinden nu plaats. De luchthaven is als initiatiefnemer hiervoor op zich verantwoordelijk.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De VVD-fractie heeft de minister bij monde van mevrouw Verbugt gevraagd wat deze ervan vindt om het aantal nachtvluchten te verhogen naar 1500, waar de regionale organen in staat zijn om dat te verdedigen bij de burgers. Wat vindt zij daarvan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind daar voorlopig nog niets van. Ik weet namelijk niet of het nodig is. Wij zijn bezig met de MER en een economisch effectrapport. Als alle gegevens op tafel liggen, kan ik daarover een oordeel geven. Verder kan ik op dit moment niet gaan. Dan kan het wat mij betreft alle kanten opgaan. Ik weet niet wat het eindoordeel zal zijn. Als dat is dat het absoluut niet geëxploiteerd kan worden, hebben wij een nieuwe situatie, die wij opnieuw zullen moeten bekijken. Ik ga daarvan nu nog niet zeggen dat het een prachtig idee is. Als ik het al prachtig had gevonden, hadden we dat besluit al wel genomen. Ik sluit helemaal niets uit. Wij hebben een besluit genomen, dat u heeft ontvangen en beoordeeld. U was daar niet voor, maar de meerderheid van de Kamer wel. Dat is de stand van zaken. Op die basis wens ik verder te werken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wij hebben in 1994 een besluit genomen over de oost-westbaan en over nachtvluchten. Ik kreeg zojuist het gevoel dat de minister wat dat betreft een beetje terugkrabbelt. De voortgang van de aanleg van de oost-westbaan mag echter niet stagneren. Die moet doorgaan. Wij willen ook duidelijkheid over een verbeterde milieupositie voor de betrokken mensen. Daarbij denk ik aan de isolatieprogramma's die nog moeten worden doorgevoerd.

Krabbelt de minister een beetje terug?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik krabbel helemaal niet terug. Er is een besluit genomen. Op basis van dat besluit wordt op dit moment de MER uitgevoerd. Ook wordt er een economische effectrapportage opgesteld. Natuurlijk krijg ik ook signalen vanuit Limburg en Schiphol, maar laten wij het traject toch eerst aflopen. Aan het eind daarvan kunnen wij een conclusie trekken. Voorlopig sta ik achter het besluit, totdat blijkt dat er een ander besluit nodig is om iets goeds voor elkaar te krijgen. Zover ben ik echter nog niet. Laten wij eerst de procedure aflopen. Dan kunnen wij de gegevens op een rijtje zetten. Daarvoor is nog veel werk te verrichten. Daar wordt hard aan getrokken. Ik krabbel dus geenszins terug.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Voorzitter! De minister heeft bij de regeling een onderzoek toegezegd. Dat onderzoek staat voor begin volgend jaar gepland, maar wanneer is het aan de orde? Het besluit heeft tot nogal wat discussie geleid, zowel bij Schiphol als Beek. Als gevolg daarvan is zelfs een bepaald samenwerkingsverband tenietgegaan. Dat weet de minister ook. De minister zegt dat er wordt doorgaan, maar ik neem aan dat bij het onderzoek het gehele verhaal wordt meegenomen, zowel de aanleg van de oost-westbaan als de economische...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Neen, de aanleg van de oost-westbaan wordt niet meer meegenomen, want die zit besloten in de dagaanwijzing. Ik zeg het even niet parlementair: als een gek bereid is om dat ding aan te leggen, dan mag hij dat doen, nadat de dagaanwijzing een feit is geworden. Ik garandeer de Kamer echter dat die gek niet te vinden is als er geen zekerheid is over de mogelijkheid van exploitatie.

**De voorzitter:** Het is heel hinderlijk dat de desbetreffende directeur zich nu afvraagt of hij gek is.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Hij niet. Dat weet ik wel. Ze komen niet voor niets af en toe indringend met ons en met de Kamer spreken. Voor het bouwen van de baan is de dagaanwijzing voldoende, als die

tenminste de eindstreep haalt. Dat hoort erbij, want daar is nog geen zekerheid over. Zo langzamerhand vind ik Maastricht Aachen Airport een voorbeeld van Murphy's law wat dat betreft. Een en ander wordt dus meegenomen in de economische effectrapportage. Wij zijn bezig met dat onderzoek. De gegevens die Schiphol ons levert, worden natuurlijk meegenomen. Het bevoegd gezag zal daar zelf wel voor zorgen. Daarna moeten wij een conclusie trekken. Dat gebeurt in het voorjaar.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Wij betalen die baan, maar de minister zegt dat er geen gek is die gaat exploiteren als er geen sprake is van een rendabele positie.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wij gaan toch ook niet betalen als er geen duidelijkheid is. Wat is dat toch?

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Dan zijn wij het daarover eens.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik zou ook niet weten aan wie wij moeten betalen als niemand bereid is om te exploiteren. Mevrouw Van 't Riet heeft nog gevraagd waarom er geen sprake is van een relatie tussen Maastricht en de HSL, zoals bij Rotterdam wel het geval is. De functie van Rotterdam heeft vooral betrekking op de passagierslijndiensten. Daarom is de relatie met de HSL van belang. Maastricht heeft vooral een functie in het vracht- en chartervervoer. Daar is de HSL geen alternatief voor. Bovendien is Maastricht enkele tientallen kilometers verwijderd van het dichtstbijzijnde HSL-station. In Rotterdam gaat het om dezelfde gemeente.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Over dat criterium kunnen wij later spreken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wel als het om lijndiensten gaat, maar daar gaat het niet over bij Maastricht. Dan heb je het vooral over vracht- en vakantiecharters. Dat kan niet per HSL. Er is een vraag gesteld over hoofdstuk 2. Het voorstel is om bij Eindhoven 936 bewegingen voor zwaar verkeer toe te laten. Dat was 264. Daarvan mogen er 160

hoofdstuk-2-bewegingen zijn en dat was 180. Het aantal hoofdstuk-2-bewegingen neemt dus af.

De heer Van Dijke stelde een vraag over de concurrentiepositie van de NLS. Die komt niet in het gedrang. Het aantal lesvluchten van de NLS was in 1996 groter dan dat van de KLS. Beleidsbeslissing 3 ziet alleen op voorwaardenscheppend beleid voor het beroepslesverkeer en niet op ondersteuning of subsidiëring. Ik ga er ook van uit dat de vraag naar opleiding in Nederland voldoende is om de lesscholen zonder subsidie rendabel te doen zijn.

Wij hebben alleen de lesfunctie op Eelde vermeld en niet die op Maastricht, omdat het uit een oogpunt van veiligheid van nationaal belang is dat ten minste op één luchthaven beroepslesverkeer kan plaatsvinden. Het gaat om een basisopleiding die wordt uitgevoerd onder instrumentflightomstandigheden en die niet regiogebonden is. In beginsel bestaat er behoefte aan slechts één voorziening in Nederland, en Eelde heeft daarvoor de beste mogelijkheden. Er is sprake van een dunbevolkt gebied waardoor eventuele hinder gering is en er is voldoende luchtruimtecapaciteit voor een groot aantal lesvluchtbewegingen met veel IFR-vluchten. Op grond van deze twee bewegingen is Eelde gunstiger gelegen dan Maastricht. Bovendien heeft Maastricht geen nationale functie ten aanzien van beroepslesverkeer, vanwege de ingewikkelde structuur van de luchtruimte. Er is wel rijksbetrokkenheid vanuit de beoogde combinatie van vrachtluchten en charters.

Mevrouw Van 't Riet stelde een vraag over de externe veiligheid. Het is de bedoeling dat wij de Kamer ABEL, het Algemeen beleidskader externe veiligheid bij luchtvaartterreinen, nog in deze kabinetsperiode aanbieden. Zij vroeg ook of ik bereid was tot een verbod op binnenlandse vluchten. Dat is juridisch niet mogelijk. Het gaat overigens om een heel beperkt aantal. Waarschijnlijk keek mevrouw Van 't Riet naar het aantal vluchten, maar er begeeft zich slechts een zeer beperkt aantal mensen per vliegtuig naar de luchthaven Schiphol. Wij hebben wel in Reli aangegeven dat op korte en middellange afstanden het primaat ligt bij vervoer per rail en dat geldt ook voor binnenlands verkeer. In het Reli-traject zullen wij ook aangeven hoe dit verder

gestimuleerd kan worden. Er zijn overigens wel problemen met het inchecken bij treinstations en die hebben iets te maken met de veiligheid. De bagage wordt namelijk vroegtijdig afgegeven, waarna de passagier verder reist zonder dat hij in de buurt van zijn bagage is. Dat is echt heel lastig.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik las in de nota van de minister dat het in Zwitserland op 200 stations mogelijk is om in te checken met bagage. Ik neem aan dat daar dezelfde problemen spelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar moet je twee dagen van tevoren inchecken. Ik weet niet of de Nederlandse passagier er dan zoveel gebruik van zou maken. Wij hebben een paar experimenten gehad, maar die zijn helaas niet erg vrolijk verlopen. Natuurlijk wordt er wel verder over nagedacht en dat moet ook. Eigenlijk zou iets bedacht moeten worden waardoor de bagage en de passagier niet van elkaar worden gescheiden terwijl zij onderweg zijn naar de luchthaven. Daar moet dus verder over worden nagedacht en daar praten wij ook uitgebreid met Schiphol over. Het kan natuurlijk wel voor mensen die alleen handbagage hebben. Er werd voorts gevraagd welke activiteiten wij ondernemen in EU-verband om tot meer samenwerking te komen op infrastructureel gebied. Wij sluiten uiteraard de HSL aan op internationale netwerken. Verder wordt substitutie in Europees verband bespreekbaar gemaakt. De accijnzen op kerosine, BTW op tickets en het gelijktrekken van het Europese BTW-tarief zijn zaken waarvoor wij ons ook hardmaken. Gezien de liberalisatie op vervoersgebied dient daadwerkelijke samenwerking te worden vormgegeven door de vervoersbedrijven in Europa, waarbij wij de randvoorwaarden leveren. Het verhaal dat het zo goed zou zijn om samen te werken op het terrein van regionale luchthavens, vind ik nogal bizar, zeker als de eigen uitgangspunten niet zijn geformuleerd. Er kan natuurlijk alleen met de omgeving worden onderhandeld als je zelf een helder standpunt hebt en daarvoor moet eerst duidelijkheid bestaan over de toekomst van de eigen regionale luchthaven. Tot nu toe heeft onderhandelen weinig zin,

omdat iedereen lachend achterover zit en denkt dat het vanzelf wel zijn kant opkomt. Die onderhandeling zie ik dus niet echt zitten. Ik ben wel van mening dat wij voor onze burgers dezelfde eisen zullen moeten stellen aan de luchthavens aan de andere kant van de grens. Het zou overigens heel plezierig zijn als het andersom ook eens zou gebeuren. Ik kan dat soort discussies natuurlijk prima in Europa aanzwengelen. Ik kan garanderen dat zowel mijn collega De Boer, voorzover het binnen de Milieuraad ligt, als ik dat heel graag zouden willen doen, maar de kans op slagen is nul. Of wij zouden bereid moeten zijn om bij een harmonisatie geweldige stappen terug te doen. Dat doen wij natuurlijk niet! Daar zit dus een eindeloos groot probleem. Je zou het heel graag willen, het zou moeten, maar de kans van slagen is nihil. Iedereen zit daar zijn eigen concurrentie te bedrijven.

De heer **Van Dijke** (RPF): Maar dan blijft natuurlijk toch staan dat het in feite triest is wanneer er aan twee kanten van de grens met een geweldige inzet van publieke middelen dingen worden gedaan die geen van tweeën goed zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat ik ernstig vind, is dat wij dreigen de vogel over het nest te laten vliegen. Ondertussen zitten er wel zeer interessante bedrijven aan de andere kant van de grens.

De **voorzitter**: Met deze verzuchtingen komen wij aan de tweede termijn. Ik wil eerst wat spelregels afspreken. De helft van de sprekers heeft zijn tijd verbruikt. Dan zou kunnen betekenen dat ik hun geen seconde meer geef, maar ik stel voor om een deal te maken omdat wij toch onder elkaar zijn. Ik stel voor dat de mensen die hun tijd hebben verbruikt, te weten mevrouw Van 't Riet en de heren Rabbæe en Van Dijke, één onderwerp mogen aankaarten. Zij mogen zelf kiezen welk onderwerp dat is en zij mogen natuurlijk net zoveel moties voorlezen als zij willen. De andere drie sprekers zitten wat ruimer in hun jas, wat niet betekent dat ik hen uitnodig om er maximaal gebruik van te maken. De heer Meijer heeft nog zo'n 21 minuten, ik heb nog 16 minuten en mevrouw Verbugt heeft nog 10 minuten. Ik zal zelf als eerste het woord voeren en heb aan

mevrouw Verbugt gevraagd om dat geestelijk te begeleiden.

## **Tweede termijn van de zijde van de commissie**

**Voorzitter: Verbugt**

De heer **De Jong** (PvdA): Voorzitter! Ik wil nog even doorpraten over een enkel punt, te beginnen met de vraag: hoe verhoudt Reli zich nu tot Relus? De minister stelt dat het in elkaars verlengde ligt. Dat is natuurlijk een prettig antwoord voor haar, want dat ontslaat haar van de verplichting om oplossingen te geven voor de spanningsvelden die er wellicht zijn. Op de bladzijden 5 en 7 van Reli worden in alle helderheid de uitgangspunten geformuleerd. Daarbij wordt aan het eind zeer scherp geformuleerd dat het kabinet, conform het met de nota Relus ingezette beleid, voor de toekomstige regulering van de regionale luchthavens geen taak meer ziet voor het Rijk. Daarboven staat dat het kabinet van mening is dat regionale luchthavens een economische motorfunctie kunnen hebben en dat het economische belang van een regionale luchthaven voor een regio daarom op regionaal niveau dient te worden vastgesteld. Dat moet dus daar worden vastgesteld, en niet op rijksniveau. Voorts wijs ik op het rijtje onderaan bladzijde 5, waarin duidelijk wordt gesteld dat het Rijk zich primair zal richten op het stellen van de randvoorwaarden met betrekking tot de terugdringing van de milieubelasting overeenkomstig het nationale milieubeleid. Ik neem aan dat ook het veiligheidsbeleid erbij zit. Het kabinet zal daarom niet sturen op volume maar op randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid. Ik ben het daar helemaal mee eens. Binnen deze randvoorwaarden kan vervolgens op regionaal niveau een afweging plaatsvinden. Elk van die zaken legt de verantwoordelijkheid scherp en helder op de plek waar die hoort te liggen, waar ook voordelen, nadelen, heffingen en kosten in één hand worden gehouden. Ik denk dat dat een goede zaak is. Maar op het moment dat je al deze zaken concretiseert en helder uitspreekt, kun je het merendeel van de beleidsbeslissingen waarin een rijksverantwoordelijkheid voor een van die elementen wordt gezien, niet boven de markt laten hangen. Immers, de functie vrachtverkeer op

Maastricht is natuurlijk toch een functie die in dat gebied wordt beleefd. Die bestaat niet voor het hele land en zo is die nog niet ingericht. Dat geldt ook voor de verschillende andere functies. Met andere woorden: leidt de "aanpun-ting" door de nota Reli, die grote helderheid schept, er niet toe dat de besluitvorming over de functies van een luchthaven en de ontwikkeling daarvan – geven wij een stimulans of niet? – een zaak van de regio's is, zodat zij alle risico's zelf dragen? Dat kan winst zijn en dat kan soms verlies zijn, maar dat ligt dan in dezelfde hand.

Het tweede punt dat ik wil aansnijden, betreft de gang van zaken en de kosten ten aanzien van de luchtverkeersbeveiliging. Zitten wij met elkaar op het goede spoor als onze primaire opvatting is dat de kosten van luchtverkeersbeveiliging, waar ook in Nederland, moeten worden doorberekend naar de gebruiker? Je loopt dan vervolgens tegen het vraagstuk aan dat bij sommige luchthavens het gebruik niet voldoende is om de kosten te kunnen doorberekenen. Dat is met name bij de regionale luchthavens het geval en niet bij Schiphol. In de nota Relus wordt echter aangeduid dat er voor betaling een nationaal belang aan de orde moet zijn. Is dat nationale belang in de ogen van de minister helemaal gelegen in het feit dat je een bepaalde zaak behartigt, namelijk het veiligheidsbelang, of heeft dit ook te maken met de functie die daarmee wordt gehonoreerd? Ik pak bladzijde 86 van de nota Relus erbij, want daar wordt het scherp en helder geformuleerd: "Bij beëindiging van de financieel-bestuurlijke rijksbetrokkenheid bij een luchthaven zullen de ongedekte exploitatiekosten van luchtverkeersdienstverlening niet meer voor rekening van het Rijk komen. Uit oogpunt van behoorlijk bestuur zal in een dergelijk geval een redelijke overgangstermijn in acht genomen worden waarin de huidige situatie nog ongewijzigd gecontinueerd wordt. Dit moet de betrokken luchthaven(s) en de betrokken regionale overheden voldoende gelegenheid geven om een nieuwe strategie te bepalen". Dat is een heldere lijn, maar die lijn eindigt toch bij: de kosten van de luchtverkeersbeveiliging moeten gedragen worden door de gebruikers en het is een zaak die de regionale overheid verder moet behartigen. Dat is natuurlijk

met name essentieel – daar spitste ik het op toe – bij Rotterdam, omdat de minister over twee jaar vermoedelijk moet concluderen dat de nationale betekenis daarvan in de zin van de nota's ontbreekt. Het is echter ook relevant voor de andere luchthavens. Het is nuttig en nodig dat de minister de passage op bladzijde 86 in een helder perspectief plaatst en dat dit enige betekenis heeft voor de voorkeursvolgorde.

In de derde plaats heb ik de minister in eerste termijn een reactie gevraagd – die heeft zij niet gegeven, maar dat kan alsnog – op het feit dat de met lesvluchten en dergelijke gemoeide hoeveelheid luchtverkeer in de kleine luchtvaart een nogal aanzienlijk aandeel vormt. De minister heeft wel de beleidsbeslissing gerelativeerd op basis waarvan de lesvluchten op Eelde nationale betrokkenheid met zich brengen, maar dat neemt niet weg dat je tussen de regels van de beleidsbeslissing zou kunnen lezen dat het kabinet er een voorkeur voor heeft dat lesverkeer zich in hoofdzaak en bij voorkeur in essentie afspeelt op Eelde en dat andere luchthavens daar minder mee belast hoeven te worden en zelfs de ruimte hebben om het lesverkeer misschien een beetje van zich af te duwen. Het is nuttig als die helderheid wordt gegeven. Ik stem in met de pogingen van de minister om allerlei luchthavens iets te ontlasten van dat zeer hinderlijke lesverkeer. Bovendien zit ik met de achterliggende problematiek dat het volume van het lesverkeer momenteel groter kan zijn dan gerechtvaardigd wordt door de werkgelegenheid die daar het gevolg van is. Hoe kijkt de minister daar tegenaan?

De heer **Van Dijke** (RPF): Als dit betekent dat bijvoorbeeld vliegveld Midden-Zeeland, dat voor een belangrijk deel bestaat van lesvliegen, de mogelijkheid van het genereren van winsten op dit gebied wordt ontnomen en als dat vliegveld derhalve ter ziele gaat, hoe staat u daar dan tegenover?

De heer **De Jong** (PvdA): Datgene wat de lesvluchten met zich brengen, is buitengewoon hinderlijk. Als lesvluchten met elkaar worden gecombineerd op vliegvelden waar zij het beste kunnen plaatsvinden – bij uitstek op Eelde – zullen de mensen die daar hun brood mee

verdiene ongetwijfeld naar de plek trekken waar de lesvluchten het beste uitgevoerd kunnen worden. Wij moeten niet direct denken dat iedereen brodeloos wordt als de lesvluchten op een bepaalde plek worden gestopt. Zo ligt het natuurlijk niet.

De heer **Van Dijke** (RPF): Maar als de uitplaatsing van het lesvliegen naar één centraal punt tot gevolg heeft dat andere vliegvelden hun exploitatie niet meer kunnen rondkrijgen, neemt u dat dan voor lief?

De heer **De Jong** (PvdA): De minister zegt het al zonder microfoon: zo werkt het niet. Ik merk, bijvoorbeeld, in Rotterdam niet anders dan dat men het buitengewoon plezierig vindt als men ervan af kan komen, zonder zelfs de relativerende opmerking te maken dat het een paar guldens kost. Integendeel, op deze wijze kan men de luchthaven beter exploiteren dan dat men voortdurend met enorme hinder wordt geconfronteerd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Hoe kijkt de heer De Jong aan tegen de positie van de NLS op Maastricht Airport?

De heer **De Jong** (PvdA): Dat is een heel goed punt. Als de minister zegt niet alleen op rijksbetrokkenheid te doelen, maar ook op concentratie van de zaak op Eelde, heeft dat betekenis voor de betreffende luchtvaartopleiding. Dan kom ik weer terecht bij het vraagstuk hoe monopolioïde deze marktstructuur mag zijn. Het valt natuurlijk niet te ontkennen dat de KLM-luchtvaartschool in een bijzonder rante positie zit, als zij zich bevindt op het enige vliegveld waar het echt mag. Hier zitten dus enige consequenties aan vast. Dat neemt niet weg dat er momenteel op alle regionale luchthavens te zien is dat de helft tot driekwart van de verkeersbewegingen wordt ingevuld door lesvluchten en wat dies meer zij. In mijn opinie is dat bij veel luchthavens een overdreven bestanddeel van de hinder.

Ik kom bij mijn laatste punt. Ik heb de neiging om bij de minister iets af te tasten ten aanzien van de vraag hoe beleid gevoerd kan worden. Impliciet moet de minister zeggen dat een gegeven aanwijzing zo

ongeveer eeuwigdurende waarde heeft. Men mag van zijn leven niet meer terugkomen op iets wat is beloofd. Dat betekent dat de exploitant maar moet zien waar het luchtverkeer gelaten wordt. Ik wil als voorbeeld Rotterdam gebruiken. Ik vind het nogal problematisch. De gemeente Rotterdam gaat immers over zichzelf en over de eigen luchthaven. Als de gemeente zegt een deel van het luchtverkeer af te willen stoten, gaat zij daarbij niet over andere luchthavens of over de mogelijkheid om ergens een nieuwe luchthaven te beginnen. Zij mogen echter ook niet het probleem afschuiven op de recreanten, de reclamevliegers en anderen. Mij dunkt dat dit niet goed geregeld is in onze spelregels. Er moet op zijn minst worden gedacht aan een horizonbepaling in de aanwijzing, zodat hernieuwd nagegaan wordt wat de goede configuratie is voor een luchthaven. Dat moet ruimschoots op tijd gebeuren. Wat voor Rotterdam geldt, geldt idem dito voor vliegveld Maastricht, Eelde of wat dies meer zij. Men moet niet gedwongen vast blijven houden aan de configuratie, aanwijzing en anderszins die wij anno nu geven. Daar komt het in de praktijk immers op neer. Men zit dan in het jaar 2180 nog steeds op dezelfde positie! Mij dunkt dat dit een inflexibiliteit is die de minister zichzelf en de betreffende luchthavens niet moet aandoen.

**Voorzitter: A. de Jong**

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. De meeste vragen zijn inmiddels beantwoord. Ik heb er nog enkele over. De heer De Jong sneed het probleem aan van de uitplaatsing van de kleine burgerluchtvaart. Wij hebben daarnet gezegd dat een mogelijkheid eventueel ligt in Lelystad en Midden-Zeeland. Dat betekent dat de discussie opnieuw gevoerd moet worden of de ruimte voor altijd aangewezen is en dus onherroepelijk is of dat er rek in zit. Voor Zeeland hebben wij daar al eerder over gesproken. Er is inderdaad nog een bepaalde ruimte. Die is er ook bij Lelystad. Dat betekent dat de volledige 40.000 vliegbewegingen die op Rotterdam zijn gehuisvest niet automatisch overgezet kunnen worden. In hoeverre kan er rekening gehouden worden met een zo groot

mogelijke invulling van de uitplaatsing als alternatief voor het aanleggen van een nieuwe luchthaven, bijvoorbeeld op Goeree-Overflakkee?

Ik wil iets meer duidelijkheid hebben over de veiligheid. Ik heb die nog niet duidelijk op mijn netvlies staan. Klopt het dat de minister zegt dat de LVB in eerste plaats een rijksverantwoordelijkheid is? Uit de nota heb ik de indruk dat bij de afkoop-sommen ook de bijdragen met betrekking tot de LVB zijn inbegrepen. Dat betekent dat de rijksverantwoordelijkheid daarvoor op een gegeven moment beëindigd wordt. Blijft het Rijk te allen tijde garant staan voor een optimale luchtbeveiligingsactiviteit op de verschillende regionale luchthavens? Wellicht kan er een financiële bijdrage van de luchthavens worden gevraagd naar rato van het aantal vliegbewegingen. Straks is er een vergelijking met de rijkspolitie gemaakt. De veiligheid daar moet zonder meer gegarandeerd worden en mag niet afhankelijk zijn van regionaal of provinciaal beleid in dezen.

Voorzitter! Kan de minister nog nader ingaan op het onderscheid tussen hoofdinfrastructuur en secundaire infrastructuur? In de nota wordt dat onderscheid gemaakt. Rotterdam en het nationaal belang. Kan de minister aangeven wat de invloed van de HSL is als het gaat om Rotterdam Airport? Worden de extra investeringen bij het vliegveld Eindhoven – airtaxi en milieu – meegenomen in de uiteindelijke afkoop-som?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik mag hopen dat die onduidelijkheid nooit heeft bestaan, want daarover hebben wij eindeloos met elkaar zitten te onderhandelen. Er is over bijna niets anders onderhandeld.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik dank de minister voor haar uitvoerige en heldere antwoord. Op vele punten heeft de minister duidelijkheid gecreëerd. De onderhavige nota heeft niet veel verrassende keuzen in zich. Het kan ook moeilijk want die is anderhalf jaar geleden uitgelekt. Over enkele trajecten hebben wij nog vragen. De minister heeft gezegd dat wij de nota Relus moeten zien in het kader van een toekomstperspectief. Naarmate de uitkomst van bepaalde luchthavens risicovoller is, vraagt het

een grotere inzet van het Rijk. Daaraan zitten wel grenzen. Wij kunnen de minister hier volgen. Voor ons is het belangrijk dat ten behoeve van de diverse luchthavens de inzet voor herijking van beleid is dat er continuïteit is en blijft binnen de normale bedrijfsrisico's. Voor dit moment zijn wij gerustgesteld dat de minister met die inzet haar beleid verder voortzet. Over een aantal luchthavens zijn wij nog niet uitgepraat met de regering. Bij een volgende gelegenheid willen wij daarover nog een debat aangaan. Wij zien het als een stap die nog niet definitief is.

Het grootste risico van deze eerste stap zien wij voor de luchthaven Twenthe. De minister heeft gezegd dat zeker het militaire deel open zal blijven. Civiel medegebruik hangt af van creativiteit van medeoverheden. De bijdrage van Defensie geldt ook tot 2005. De inzet van continuïteit is hier niet zo duidelijk aanwezig. Wordt de luchtverkeersbeveiliging straks helemaal door Defensie afgedekt? Hoe zit het dan met de taak voor het burgergedeelte? Wij willen hierover meer helderheid. Wij hopen dat via dit beleid de luchthaven Twenthe open kan blijven. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat voor ons de regionale luchthavens een belangrijk stuk infrastructuur vormen. Wij menen dat het Rijk in dit kader nog een zekere verantwoordelijkheid heeft en niet onmiddellijk moet afhaken. Wij zien deze luchthavens als een belangrijke vestigingsfactor als het gaat om het aantrekken van werkgelegenheid. Voor alle betrokken regio's is dit van groot belang.

De regionale luchthavens moeten niet opeens een tweede nationale luchthaven worden en moeten ook geen rol spelen in het opvang van activiteiten die op Schiphol niet kunnen plaatsvinden vanwege te veel overlast. Dat is de inzet van het kabinet. Dat volgen wij graag. Wij hebben er vertrouwen in dat het evenwicht tussen economische ontwikkeling en milieuraandvoorwaarden de vrees wegneemt dat regionale luchthavens worden gedegradeerd tot een soort vuilnisvat van Schiphol.

Wat de inpassing van de milieuraandvoorwaarden betreft, menen wij dat de betrokken provincies en gemeenten een duidelijke inbreng moeten krijgen. Als er hinder is, wordt deze lokaal ervaren. Wij zien



voor de bestrijding ervan bij uitstek een taak weggelegd voor de democratie op lokaal en provinciaal gebied. Dit past in onze ogen ook in de decentralisatiegedachte van Relus.

De minister heeft gezegd: er is ruimte om na te gaan hoe lagere overheden daarbij betrokken kunnen worden in het kader van Reli. Voor ons is dit een heel principiële punt. Wij vinden dit een weg die wij met het oog op de toekomst willen onderzoeken. Ik zal, omdat dit mijn tweede termijn is en ik hecht aan dit punt, nu een motie hierover indienen. Straks hoor ik wel van de minister of het nodig is deze motie te handhaven.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat decentralisatie van rijksbetrokkenheid ten aanzien van de regionale luchthavens uitgangspunt is van de nota Relus;

nodigt de regering uit om binnen de kaders van de nationale wetgeving te onderzoeken in hoeverre het wenselijk c.q. mogelijk is om lagere overheden meer zeggenschap te geven bij het formuleren van de milieuraandvoorwaarden en het ruimtelijke beleid ten aanzien van regionale luchthavens,

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. 4 (25230).

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Betekent deze motie dat de milieuraandvoorwaarden in ieder geval voor een deel bepaald worden door de regio en voor een deel door de landelijke overheid?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voor een deel, ja. Als het gaat om bepalingen die voortkomen uit nationale wetgeving, vinden wij dat daaraan vastgehouden moet worden. Het mag niet gebeuren dat bij de ene regionale luchthaven de 35 Ke-contour dezelfde positie krijgt als bij een andere de 20 Ke-contour. Als

het gaat om de invulling van een aantal randvoorwaarden – ik heb in eerste termijn gesproken over het aantal nachtvluchten bij Beek en de daarbij te hanteren marge – willen wij zeker luisteren naar hetgeen lagere overheden willen verantwoorden tegenover hun inwoners.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Met andere woorden: de voorwaarden komen van het Rijk en de invulling geschiedt regionaal. Denkt u daaraan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De voorwaarden komen van het Rijk waar dat nodig is. Als er ruimte is voor regionale inkleuring, willen wij die ruimte graag bieden als deze in onze ogen in een gedecentraliseerde aanpak thuishoort.

De heer **Van Dijke** (RPF): Vindt u dat regionale vliegvelden onderling elkaar op milieuraandvoorwaarden moeten kunnen concurreren?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben nog altijd een nationale wetgeving. In dat kader zijn de hoofdcontouren ingevuld. Waar het hier om gaat, zijn de uitwerkingen die passen bij bepaalde profielen. Ik zie geen grote concurrentieslag tussen de Nederlandse regionale luchthavens omdat ze elk een heel ander profiel hebben. Ze bedienen verschillende markten. Dat biedt mogelijkheden om het door mij voorgestelde traject nader te onderzoeken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het blijft in de mist hangen, in die eeuwige mist. Wat heeft u nu voor ogen? De veiligheids- en milieuvorwaarden worden landelijk vastgesteld; dat heeft de minister nog eens bevestigd. Dat betekent dat regionale overheden eventuele aanscherpingen kunnen voorstellen. Afzwakkingen lijken mij niet tot de mogelijkheden te behoren. Heeft u een specifiek voorbeeld voor ogen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik denk dat er sprake is van een misverstand. Ik heb het niet over veiligheidsvoorschriften.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Milieu- én veiligheid; daarover heb ik gesproken. U heeft het vooral over milieuvoorschriften gehad. Ik noem beide categorieën om even compleet

te zijn. U zegt dat de milieuvoorschriften eventueel regionaal kunnen worden ingekleurd, maar dan toch wel binnen de landelijke afspraken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voor de veiligheidsvoorschriften moeten wij natuurlijk landelijke normen hebben. Daar kom ik nog op terug. Wat de milieufactor betreft zou ik mijzelf moeten gaan herhalen, terwijl ik meen dat mijn standpunt helder is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Heeft u voor ogen dat bijvoorbeeld de geluidsgrenzen kunnen worden aangepast, binnen de kaders van de nationale wetgeving?

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

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat het neerkomt op wel of geen nachtvluchten; dat mag de regio dan wel of niet bepalen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In een aantal regio's zal die vraag helemaal niet aan de orde zijn omdat ze niet past bij het profiel van de luchthavens. Zo kan ik mij niet voorstellen dat Eindhoven zit te azen op de mogelijkheid om nachtvluchten te introduceren. Wat de lijnvluchten betreft is dat niet aan de orde. Bij Beek ligt het weer anders in verband met het vrachtsegment. Het lijkt mij goed om van de lagere overheden een grotere verantwoordelijkheid te vragen. Als ze de rekening mogen betalen, mogen ze ook een grotere vinger in de pap hebben bij het bepalen van de randvoorwaarden.

De heer **Meijer** (CDA): Met andere woorden: wie betaalt, bepaalt. Als dit zo zou doorgaan en er zou in Limburg draagvlak voor zijn, zou u er dan vóór zijn dat die 1500 nachtvluchten zouden worden toegestaan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Wij wachten nog op het door minister Wijers toegezegde onderzoek, de economische effectrapportage. Daarnaast loopt nog het MER-onderzoek naar de variant van de 1500 nachtvluchten. Als straks mocht blijken dat niet minister Wijers gelijk krijgt maar de onderzoekers van Beek en Schiphol, vinden wij dat er een andere situatie is ontstaan. Dan zullen wij zeker onze ogen niet willen sluiten voor de realiteit.

De heer **Meijer** (CDA): Dat is héél duidelijk.

De heer **Van Dijke** (RPF): Kan deze motie op iets anders betrekking hebben dan op het aantal nachtvluchten op Beek? Heeft u nog andere concrete voorbeelden voor ogen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In principe zouden ook andere mogelijkheden aan de orde kunnen komen. Ik vraag om een onderzoek naar mogelijkheden binnen de nationale wetgeving. Ik kan mij ook wel wat voorstellen in het kader van de openingstijden.

De heer **Van Dijke** (RPF): Dan heeft u het weer over nachtvluchten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat hoeft niet. Je zou vijf minuten eerder of tien minuten later...

De heer **Van Dijke** (RPF): Dus: in de randen van de nacht!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik weet niet hoe vroeg bij u de nacht begint.

De heer **Meijer** (CDA): Eindhoven heeft gevraagd van 6.45 uur naar 6.30 uur te mogen gaan, zulks in verband met aansluitingen op Schiphol. Zou ook dat bespreekbaar moeten zijn?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat zou betrokken kunnen worden bij het onderzoek. Daar zou ik niets op tegen hebben.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Uw voorstel houdt het volgende in. Hoewel wij hier landelijk bepalen hoe het bijvoorbeeld met betrekking tot Beek met de nachtvluchten zit, is het mogelijk – wanneer in de regio gemeentebesturen en provinciale staten de zaak tegenover de burgers kunnen verdedigen en de burgers ermee akkoord gaan – dat er méér nachtvluchten komen. Is dat de strekking van uw motie?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De strekking van het debat vandaag is dat wij komen tot een herijking van de bestuurlijk-financiële verhouding en dat wij inzetten op decentralisatie. In dat licht is het ook goed om te kijken naar een zekere vorm van decentralisatie in verband met de randvoorwaarden die ik zojuist genoemd heb. Ik stel dit dus voor in

het kader van de Relus-discussie, overgaand in de Reli-discussie.

De **voorzitter**: Impliceert dit, concreet gemaakt naar de nota Reli, waarover wij sinds een paar dagen beschikken, dat u afstand neemt van de opvatting van het kabinet dat het Rijk zich primair zal richten op het terugdringen van de milieubelasting, overeenkomstig het nationaal milieubeleid, via het stellen van randvoorwaarden en niet via volume?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, ik neem geen afstand van het kabinet. Ik heb dit punt ook in eerste termijn genoemd. Ik heb van de minister niet gehoord dat het kabinet daarmee niet kan leven. De minister heeft gezegd dat het misschien goed is dat wij daarover een debat voeren. Om te zorgen dat dit punt niet verdwijnt, doe ik hier een voorstel. Het is dus eigenlijk bedoeld om deze decentralisatiediscussie te verrijken met dit punt.

De **voorzitter**: Uw motie lokt zoveel verbazing, reacties en behoeften tot nadere uitleg op, dat ik ook kan begrijpen waarom u de motie met enig voorbehoud heeft ingediend en het misschien bij nader inzien beter vindt om haar maar niet in stemming te brengen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De minister zei in haar antwoord in eerste termijn dat zij er wel iets in zag en dat dit uitnodigde om daarover een debat te voeren in het kader van de nota Reli. Als dit al gebeurt in het traject, is het niet nodig om daarover te stemmen. Wij hoeven tenslotte niet te stemmen over dingen die al gebeuren. Dat was het voorbehoud dat ik maakte. Ik twijfelde of ik niet een motie indiende die in feite al beleid is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik wil de minister steunen in haar beleid om de bestuurlijk-financiële herijking te laten plaatsvinden. Het is een eerste stap op weg naar een proces dat eind 1998 weer aan de orde zal komen, zo lees ik in de brief over TNLI. Eind 1998 zal de nadere uitwerking van beleid voor de regionale luchtvaart worden gepresenteerd. Dan wordt waarschijnlijk ook het beslag gemaakt ten aanzien van afkoopsommen, de relatie op wat langere termijn,

bedrijfsplannen etc. Ik ben daar erg nieuwsgierig naar, omdat dit ook de implementatie van beleid is. Ik vind de motie van mevrouw Verbugt overbodig, omdat over punt 4 onder de uitgangspunten van deze regionale luchtinfrastructuur in de brief van de minister staat, dat een onderzoek wordt aangekondigd naar de mogelijkheden tot decentralisatie van de rijksbetrokkenheid bij de regionale velden. Hierbij wordt gezocht naar modellen waarbinnen de nationale voorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid nog een afweging kan plaatsvinden op regionaal niveau. Ook dat onderzoek wachten wij af.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik wil mijn betoog nog afronden. Als deze motie overbodig is, zoals mevrouw Van 't Riet zegt, hoor ik dat heel graag van de minister. Ik zou er alleen maar heel blij mee zijn als dit zo zou zijn. Ik had daar nog mijn twijfels over. Wat de veiligheid betreft staan wij niet op het standpunt dat iedere regionale luchthaven nu maar haar eigen veiligheidsbeleid moet formuleren. In dezen vinden wij het van groot belang dat het Rijk voldoende duidelijk de normen vastlegt en een verantwoordelijkheid blijft nemen in de handhaving. Als er prikkels zijn om te komen tot meer efficiency in de uitvoering, willen wij de minister heel graag steunen om die efficiencywinst binnen te halen. Ik denk dat wij deze discussie nog zullen voortzetten. Wij staan open voor een constructieve dialoog over het nieuwe beleid voor de regionale luchthavens, waarbij rijkssubsidies geleidelijk plaatsmaken voor meer marktgerichte impulsen, binnen tevoren afgebakende milieurandvoorwaarden. Wij blijven nog met een aantal vragen zitten. Ik denk echter dat die nu niet beantwoord kunnen worden. Wij zullen daarop in de verdere voortgang van dit traject terugkomen.

De **voorzitter**: Ik maak mijn excuses aan mevrouw Van 't Riet voor het feit dat zij in haar betoog "omsingeld" is geraakt door mevrouw Verbugt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Conform uw verzoek, beperk ik mij tot het indienen van een aantal moties. Wij hebben te maken met een terrein waarop de

praktijk veel harder gaat dan de theorie en waarop de politiek hijgend probeert de praktijk te volgen. Vandaar dat ik een aantal preventieve moties indien.

De eerste motie gaat over nachtvluchten. Zie ook het initiatief van mijn collega van de VVD. Het is helemaal niet voorbarig om daarmee aan te komen.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat regionale luchthavens met het oog op een rendabele exploitatie aandringen op het toestaan dan wel uitbreiden van nachtvluchten;

spreekt als haar mening uit dat nachtvluchten op regionale vliegvelden absoluut ongewenst zijn;

verzoekt de regering dienovereenkomstig beleid te formuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Rabbae. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 5 (25230).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Wij hebben al twee of drie keer zo'n motie ingediend, die het niet heeft gehaald in de Kamer. Ik heb vandaag zelf ook overwogen om zo'n motie in te dienen, maar juist omdat dergelijke moties tot nu toe altijd verworpen zijn en omdat de verwachting is dat de situatie niet is veranderd, heb ik besloten de motie niet in te dienen. Ik denk dat de motie van de heer Rabbae in die zin overbodig is.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): U kunt de motie niet steunen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb zo'n motie tot nu toe altijd gesteund. Ik voel er echter weinig voor om voor de vierde keer een motie te steunen die weer weggestemd wordt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dat is dan de keuze van D66. Er mag een verschil zijn.

Ook over Beek dien ik een motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel, dat uitbreiding van het aantal nachtvluchten op Maastricht Aachen Airport ook in de toekomst niet acceptabel is, ook niet indien een rendabele exploitatie anders onmogelijk is;

verzoekt de regering dienovereenkomstig te handelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Rabbae. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (25230).

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dan heb ik nog een motie over de verplaatsing van vliegverkeer van Schiphol naar andere regio's. De minister heeft hierover een positief betoog gehouden. Je weet echter maar nooit. De motie is dus een steun in de rug voor de minister.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat regionale luchthavens geen substantiële rol van betekenis kunnen vervullen voor de capaciteitsproblematiek van Schiphol;

constaterende, dat ook de regering dit uitgangspunt formuleert;

constaterende, dat er ondanks dit beleidsstandpunt feitelijke uitplaatsing van Schiphol plaatsvindt;

verzoekt de regering actief maatregelen te nemen met als doel verplaatsing van vliegverkeer van Schiphol naar regionale vliegvelden tegen te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Rabbae.

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (25230).

Minister **Jorritsma-Lebbink:** De heer Rabbae constateert iets wat volgens mij niet te constateren valt. Kan hij mij uitleggen waar geconstateerd is dat er uitgeplaatst is vanaf Schiphol? Dat is volgens mij nergens gebeurd.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wij hebben berichten gekregen van de mensen in de regio. De minister kent waarschijnlijk de organisatie Belangenbehartiging omwonenden Welschap. Die organisatie maakt melding van een toenemend lawaai, omdat er steeds meer civiele luchtvaart komt in plaats van militaire luchtvaart. Daarbij zijn ook vliegtuigen gesignaleerd die afkomstig zijn van Schiphol. Dat betreft vooral de lawaaiige vliegtuigen die afgewezen zijn door Schiphol. Die komen terecht in Eindhoven.

Minister **Jorritsma-Lebbink:** Ik snap hier niks van. Ik zou niet weten op welke vliegtuigen de heer Rabbae doelt. Volgens mij is het onzin. Volgens mij is het niet aan de orde. De constatering in de motie is dus onjuist. Dan is de motie niet erg geloofwaardig.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat het op dit moment niet gebeurt. Daarom heb ik gezegd dat ik positief ben over de uitspraak van de minister. Bij het begin van het indienen van de moties heb ik gezegd dat als er op een terrein faits accomplis gecreëerd worden, het juist op dit terrein is. Daarom wil ik preventief tewerk gaan. In die zin is het meer een steun voor het beleid van de minister dan kritiek op haar beleid.

**De voorzitter:** Er lijkt een tegenspraak te zijn tussen wat u zegt en wat de minister zelf ervaart, wat in zekere mate hinderlijk is. U geeft een extra reden, want de vraag is waarom u een motie zou indienen die de minister alleen steunt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Mijn laatste motie luidt als volgt.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het kabinet in de nota Relus aankondigt de bijdragen aan de exploitatietekorten van regionale luchthavens te beëindigen;

overwegende, dat het stellen van scherpe milieuraandvoorwaarden en een rendabele exploitatie op gespannen voet kunnen staan;

spreekt als haar mening uit dat ook in de toekomst, namelijk vanaf het jaar 2000, het Rijk geen bijdragen meer mag leveren aan het dekken van exploitatietekorten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rabbae. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 8 (25230).

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister zal weer zeggen dat deze motie eigenlijk haar beleid ondersteunt. Wijs geworden door de praktijk meen ik, ook gehoord het optreden van de VVD, niet preventief genoeg te kunnen zijn om eventuele toekomstige ontwikkelingen tegen te werken.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Ik besef te leven in genadetijd en zal het dus heel kort houden. De minister heeft naar mijn oordeel terecht de herijking van de financiële verhoudingen de centrale doelstelling genoemd van datgene wat wij vandaag bespreken. Hierbij heeft zij uitgesproken dat luchthavens zelfstandiger moeten worden, dus niet zelfstandig. Dit betekent dat er overheidsbetrokkenheid blijft, ook na eventuele sanering van bestaande verplichtingen bij terugtrekken. Tegen deze achtergrond dien ik een motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat bij de herziening

van de financieel-bestuurlijke verantwoordelijkheden aangaande de regionale luchthavens het Rijk vooralsnog op diverse terreinen in financiële zin verantwoordelijk blijft;

overwegende, dat er geen garanties zijn dat het structurele uitgaven-niveau van het Rijk zal afnemen of stabiliseren ten opzichte van het huidige niveau;

verzoekt de regering ernaar te streven de structurele rijksuitgaven ten bate van de instandhouding van de regionale luchthavens te doen dalen en in elk geval niet te doen toenemen ten opzichte van het uitgavenniveau van 1997,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Dijke. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 9 (25230).

Ik heb een nabrander. De heer Meijer is iets vergeten, namelijk het indienen van een motie. De gelegenheid daartoe wil ik hem alsnog geven.

De heer **Meijer** (CDA): Voorzitter! Naar aanleiding van het antwoord van de minister over eventuele de afkoopsom voor Twenthe in verband met het wel of niet aanwezige nationale belang, dien ik graag een motie in, omdat wij een andere mening zijn toegedaan over de uitwerking hiervan.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de luchthaven Twenthe een belangrijke bijdrage levert aan het functioneren van de stedenband Twente;

constaterende, dat de rijksoverheid een jaarlijkse bijdrage in het exploitatieverlies van de regionale luchthavens wenst te beëindigen en hiervoor aan Eindhoven, Maastricht, Texel en Eelde afkoopsommen beschikbaar stelt;

constaterende, dat Twenthe als enige luchthaven geen afkoopsom

ontvangt;

verzoekt de regering bij het beëindigen van de jaarlijkse bijdrage in het exploitatieverlies ook de luchthaven Twenthe in aanmerking te laten komen voor een afkoopsom zoals voor de andere luchthavens in het vooruitzicht wordt gesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Meijer en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (25230).

Hiermee is de tweede termijn van de kant van de Kamer beëindigd. Al was het alleen maar om de moties te kunnen vermenigvuldigen en ronddelen en wellicht ook om andere menselijke dingen te doen, houden wij een korte pauze. Ik hoor naast mij het woord "sigarettenpauze", maar dat wil ik niet zeggen.

De vergadering wordt van 15.13 uur tot 15.23 uur geschorst.

### **Tweede termijn van de zijde van de regering**

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik loop nu maar even de sprekers langs; ik zal af en toe nog wat invoegen, als het onderwerpen zijn die door meerdere sprekers aan de orde zijn gesteld. Laat ik beginnen met datgene waar de heer De Jong nog even op terugkwam, te weten de verhouding Relus-Reli en het gestelde op bladzijde 5 en bladzijde 7. Het is zoals het hier ook staat: conform het met de nota Relus ingezette beleid zien we voor de toekomstige regulering van de regionale luchthavens geen taak meer voor het Rijk. Dat betekent: uitvoeren wat in Relus staat genoemd, namelijk het afkopen van het nationale belang. Immers, dat is in feite waar we mee bezig zijn. We zitten in een proces waarbij we zeggen: voor een aantal luchthavens vinden wij het van belang dat een aantal activiteiten die er nu geschieden, ook doorgezet kunnen worden. Dat is de reden waarom wij bereid zijn in de sfeer van de afkoop dingen te doen, maar daarna is het de bedoeling dat die luchthavens hun eigen broek ophouden. Dan ga je voort in het proces van Reli, te weten: kijken wat

je nog verder kunt decentraliseren en hoe je daar anders mee kunt omgaan.

**De voorzitter:** Dat impliceert dus, als ik u goed begrijp, het volgende. Wanneer vliegveld Maastricht of de bestuurders ervan bij u aankloppen, over een jaar of tien, met de mededeling dat het wat minder goed of voordelig met het vrachtvervoer loopt dan gedacht werd – en u vond dat toch een nationale functie – dan zegt u: dat heb ik afgekocht en mijn deur is verder dicht?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja, als wij eruit komen op de manier zoals het nu is bedacht, dan is dat op die wijze aan de orde.

**De heer Van Dijke (RPF):** Voorzitter! Misschien mag ik op dit punt ook een vraag stellen, in gedachten houdende de interruptie die ik met collega Verbugt had. Stel nu dat vliegveld Beek over een jaar of acht failliet dreigt te gaan, als gevolg van niet zo adequaat management. Dat zou immers kunnen; over acht jaar is de huidige directeur wellicht met de VUT of heeft een andere prachtige betrekking gekregen en wie weet wat er dan gebeurt. Zegt de minister ook dan, tegen die achtergrond: het spijt me; we hebben toen gezegd dat dit het wat ons betreft was; jammer?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat kan voor elke andere luchthaven net zo goed gelden. Op het moment dat je de exploitatie hebt overgedragen aan andere partijen dan de huidige en het Rijk daar niet meer onder valt, is de exploitant, met de daarbij behorende aandeelhouders, verantwoordelijk voor de exploitatie van de luchthaven. Dan kan het niet zo zijn dat men weer terugkomt. Dat geldt voor Eindhoven net zo goed. Het geldt ook voor Eelde en voor de luchthavens waar we mee bezig zijn.

**De heer Van Dijke (RPF):** Dan gaan ze gewoon failliet?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja, dan zouden ze failliet kunnen gaan. Ik kan natuurlijk niet beoordelen wat over tien jaar een dan zittende regering plotseling voor belangrijke redenen gaat bedenken om het anders te doen dan nu bedacht, maar het uitgangspunt is: je koopt af om daarmee vervolgens de exploitatie voor eigen risico aan de

dan bestaande omgeving te laten. Er zou echter iets anders aan de orde kunnen zijn. Stel dat de overheid besluit om andere dingen te willen met de regionale luchthavens; dan is er een nieuwe zaak aan de orde en zul je weer met elkaar moeten discussiëren. In feite is het ook zo met waar wij nu mee bezig zijn, te weten datgene wat nog in het huidige SBL is geregeld. We gaan nu de situatie in van verzelfstandiging of privatisering, en in elk geval van het loskoppelen van het Rijk. Straks gaan we verder en in feite is Reli de opstap naar het volgende structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Dan heeft de heer De Jong nog over de LVB gesproken en dat moet ik even goed uit elkaar halen. Wij hebben nu de nationale taak terzake van een aantal luchthavens en we kopen af wat de exploitatieve kant betreft. We betalen er voor de LVB nog wel aan door, maar dan is er een onderscheid. Op elke luchthaven zal de veiligheid op dezelfde manier gegarandeerd moeten worden. En waar betalen we dan aan? Weer aan die luchthaven waarvan wij vinden dat er een stukje nationaal belang blijft hangen. In principe geldt dat voor Eelde, Beek en Eindhoven. Voor Rotterdam geldt dit vooralsnog, maar er zou straks in een andere situatie terecht kunnen worden gekomen, als dat besluit genomen wordt; en voor Twenthe is het niet aan de orde. Overigens moet op al die andere luchthavens natuurlijk wel de veiligheid normaal gegarandeerd worden.

**De heer Meijer (CDA):** U zegt over Eelde dat er een nationaal belang aanwezig is vanwege de opleiding die daar is gevestigd. Dat betekent wel dat u gedurende de volledige periode, ook als de school niet in gebruik is – slechts gedurende een aantal uren per dag, gedurende een aantal dagen in de week – de LVB blijft vergoeden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wij betalen niet de volledige LVB-kosten. Wij geven een subsidie aan de LVB voor het onrendabele deel van de LVB op de desbetreffende luchthavens. Op dit moment wordt tussen de LVB en de luchthavens gediscussieerd over de vraag hoe je daarmee verder omgaat.

Ik heb wat lesvluchten betreft geen voorkeur voor Eelde. Wij hebben geconstateerd dat in ieder geval op

Eelde de ruimte aanwezig is. Maar ik ga nu niet zeggen dat het allemaal op Eelde en liever niet op Beek moet. Als de exploitant van de luchthaven Beek vindt dat de NLS daar niet meer kan functioneren, geldt daar hetzelfde als in Rotterdam als het gaat om de kleine luchtvaart. De exploitant hoort namelijk te weten hoe hij moet omgaan met zijn klanten. Die klanten zijn er op dit moment. Als hij klanten kwijt wil, moet hij zorgen voor een alternatief voor die klanten, dan wel voor een fatsoenlijke regeling. Dat heeft niets met een aanwijzing, maar met het gebruik van de luchthaven op dit moment te maken. Overigens geldt voor de lesvluchten met kleine vliegtuigen en de kleine luchtvaart in algemene zin dat ook op deze luchthavens de min 3 BKL geldt. Dat betekent dat ze terug moeten in geluidshinder. Als doorgaat wat we in KLI hebben geformuleerd, namelijk een nog verdere teruggang van geluidsbelasting door de kleine luchtvaart, geldt dat ook voor de regionale vliegvelden. Op Beek en Rotterdam moet er dan sowieso geluidsafname zijn. In het verlengde daarvan wil ik nog iets zeggen over Rotterdam. De heer De Jong vroeg wie eigenlijk verantwoordelijk is voor het probleem. Is de minister niet een beetje inflexibel? Geldt een aanwijzing tot in eeuwigheid? De aanwijzing blijft gelden. De exploitant kan besluiten tot een ander gebruik van de luchthaven, maar moet dan natuurlijk wel zijn eigen problemen met zijn eigen klanten oplossen. De kleine luchtvaart op Rotterdam levert overigens nauwelijks overlast op. Als men wil verplaatsen, moet zelf de oplossing worden aangedragen. Ook hier geldt: sowieso zal in 2000 voor de kleine luchtvaart een vermindering van 3 BKL plaats moeten vinden.

**De voorzitter:** Ik had daaraan in verband met die flexibiliteit of inflexibiliteit een vraag toegevoegd. Is de minister niet met mij van mening dat het wenselijk zou zijn aanwijzingen voor een bepaalde tijd te geven en tijdig te evalueren, om te voorkomen dat je in een soort eeuwig vaststaande situatie komt te zitten?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Een aanwijzing geef ik in het kader van de Luchtvaartwet. Je kunt op verzoek

van de exploitant je aanwijzing wijzigen of intrekken. Of ik daaraan wil voldoen, hangt af van de wijze waarop de exploitant met zijn eigen klanten is omgegaan. Ik kan de aanwijzing ook wijzigen als het gebruik van het luchthaventerrein bij de gedachteontwikkeling ten achter blijft, dus als men het helemaal niet gebruikt zoals in de aanwijzing is opgenomen. Ik wil niet vervolgens de schadeclaims op mijn dak krijgen vanwege het feit dat de exploitant iets anders wil dan in de aanwijzing is geregeld. Daarom ligt het initiatief bij de regio's, en behoren ook de garanties op dat gebied uit dezelfde regio's te komen.

**De voorzitter:** Daar zijn wij het voor 100% over eens. Er is toch blijkbaar sprake van verworven rechten, die een zeer langdurig bestaan hebben. Is het dan niet te overwegen die zeer lange duur die daaraan vastzit, tot overzichtelijke proporties – een horizonbepaling die echt niet over drie jaar hoeft te liggen – te beperken? Bent u bereid daarover na te denken?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het lastige daarbij is natuurlijk dat het niet alleen meer geldt voor wat je kwijt wilt, maar voor iedereen. Als je aanwijzingen steeds een beperkte duur geeft, betekent dit dat alle klanten elk ogenblik in volstrekte onzekerheid zitten over de continuïteit van hun bedrijfsvoering, en dat is toch heel raar. Dat moest je eigenlijk niet willen. Als er wijzigingen in de aanwijzing moeten worden gebracht, is de exploitant daarvoor weer de eerste om dat te initiëren en aan te reiken, met de oplossingen die daarbij horen.

**De voorzitter:** Dan begrijpt u mij niet helemaal, althans ik druk mij niet helder uit. U heeft gelijk dat er sprake is van onzekerheid wat dat betreft. De facto creëren wij nu eeuwigdurende rechten. Ware het niet beter om die periode korter te maken, misschien tien of twintig jaar – ik kan dat niet direct beoordelen – om vervolgens te evalueren en hernieuwd na te gaan of je ermee doorgaat? Degenen die ervan afhankelijk zijn, hebben dan een ruime periode om ervan gebruik te maken. Voorts hebben ze redelijk tijdig zekerheid over de vraag of ze wel of niet door kunnen gaan. Is de minister bereid om haar gedachten

daarover te laten gaan en er vervolgens over te rapporteren?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wij zijn momenteel bezig met de herziening van de luchtvaartwetgeving. Daarbij gaat het veel meer over vergunningen. Wij moeten eens kijken hoe wij daarmee omgaan, want als het Rijk dat soort voorwaarden stelt, dan houdt dat in dat het Rijk in de problemen zit als er sprake is van veranderingen. Ik vraag mij af of je dat zou moeten willen. Laten wij die discussie nog maar een keer voeren. De artikel-28-commissie is overigens heel alert op het feitelijk gebruik van de luchthaven. Het gebruik van luchthavens wordt ook voortdurend geëvalueerd in dezelfde commissie.

De heer Meijer vraagt hoe het zit met de hoofd- en de secundaire infrastructuur. Ik verwijs naar een analoge situatie. Bij de auto- en de vaarwegeninfrastructuur heeft ook een herverkaveling plaatsgevonden tussen Rijk en lagere overheden wat betreft de criteria. Voor de luchthavens die hoofdinfrastructuur blijven, doen wij iets via een afkoopsom. Vervolgens dragen wij ze over, zoals dat ook het geval was bij de Wet uitkering wegen en de commissies-Brocx nat en droog. Dan gaat het over de afkoopsom en de investeringen voor de airsite ten laste van het Rijk.

Dan de HSL en Rotterdam Airport. De redenering rond het regeerakkoord was, voorzover ik mij herinner, als volgt: op het moment dat er sprake is van een HSL-station in Rotterdam-Centrum, zakt de nationale functie voor Rotterdam enigszins weg, omdat men dan binnen 20 minuten op Schiphol is. Dat laat de wens van de regio onverlet.

Dan de continuïteit met betrekking tot Twenthe. In Relus hebben wij aangegeven – dat heb ik in eerste termijn gemeld – dat er geen rijksbetrokkenheid meer is bij de luchthaven Twenthe. Met andere woorden, het belang van de continuïteit daar zal moeten worden aangegeven door de regio zelf. De exploitant moet over de LVB afspraken maken met de militaire LVB. Wil het civiele deel meer dan het militaire deel kan bieden, dan gaat dat ten laste van de exploitant. Garanties voor de continuïteit kan ik wat dat betreft niet meer geven. Aan de veiligheidseisen met betrekking

tot de LVB mag natuurlijk niet worden getornd. Met andere woorden, het gaat erom van wie men een en ander betreft en hoe dat gaat.

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Voorzitter! De minister geeft mijns inziens aan dat de civiele luchtvaart tijdens de openstelling van het militaire deel op basis van dezelfde kosten – die worden toch gemaakt – kan aanhaken bij het militaire deel. Is dat juist?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzover ik weet, is dat staand beleid op Twenthe.

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Dat blijft ook zo?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daar ga ik van uit. Mevrouw Verbugt heeft een motie ingediend. In Reli is een onderzoek aangekondigd naar de verdere decentralisatie van de regionale velden. Voor de kleine velden gebeurt dat in KLI. Ik vind dat onderzoek van groot belang. Dat geldt ook voor een aantal Kamerleden. In dit huis, als je het in tijd beziet, hebben wij namelijk onevenredig veel aandacht moeten besteden aan een aantal aanwijzingsprocedures voor de kleine velden. Wij zouden toch met elkaar moeten bezien of wij dat op een andere manier beter kunnen organiseren, waarbij er op nationaal niveau wel degelijk een aantal randvoorwaarden worden gesteld, maar waarbij de zaak niet tot op de laatste komma in dit huis moet worden geregeld. Wij gaan dat onderzoek dus doen. De vraag is natuurlijk vervolgens of er kan worden gedecentraliseerd en, zo ja, onder welke voorwaarden. Daar zullen wij ongetwijfeld nog een interessante discussie over voeren. In de motie wordt het nadrukkelijk toegespitst op de milieuranvoorwaarden, maar ik denk daarbij ook aan andere randvoorwaarden.

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Er worden in mijn motie meer randvoorwaarden genoemd, bijvoorbeeld ook de randvoorwaarden in het kader van de ruimtelijke ordening.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mevrouw Verbugt spitst het wat meer toe, terwijl het bij ons wat breder geformuleerd is. Die delen

van het onderzoek moeten wij gewoon meenemen. De motie wordt in feite al uitgevoerd voordat zij zelfs in de Kamer is aangenomen. Ik ben dus graag bereid om die elementen er wellicht wat nader bij te betrekken.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Wij zijn gewend om zo'n motie overbodig te noemen. Doet de minister dat ook?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mevrouw Verbugt kan de motie ook aanhouden. Ik zou bijna zeggen: houd haar dan maar aan, om te bezien of het onderzoek voldoet aan de voorwaarden die mevrouw Verbugt heeft gesteld. Er ligt een groot aantal moties van de heer Rabbae. Ik kan niet anders dan de Kamer de aanneming van de motie op stuk nr. 5 ontraden, al was het maar omdat in de huidige besluitvorming rond de regionale luchthavens op een bepaalde luchthaven gedurende een periode van de nacht nachtvluchten zijn toegestaan. Ik heb al gemeld dat er geen aanvragen zijn om grote series nachtvluchten op allerlei andere luchthavens te laten plaatsvinden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Maar incidenteel gebeurt het wel.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Er vinden inderdaad incidenteel wel nachtvluchten plaats. En het is maar gelukkig ook dat zij af en toe mogen landen, al was het maar om iemand naar het ziekenhuis te vervoeren of om iemand van een schip te halen. Ik hoop dat dat in de toekomst mogelijk blijft. Er vinden bijvoorbeeld ook medische vluchten plaats met donororganen. Ik zou niet graag willen dat die vluchten niet meer kunnen plaatsvinden. De motie op stuk nr. 6 is mijns inziens overbodig. Wij hebben geen beleidsvoornemen en wij zullen de besluitvorming rond Beek gewoon afronden zoals die is voorzien.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Adviseert de minister mij om deze motie aan te houden?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De heer Rabbae kan alles aanhouden wat hij wil. Ik vind de motie overbodig en daarmee ontraad ik de Kamer de aanvaarding ervan.

In de motie op stuk nr. 7 staat: "constaterende, dat er ondanks dit beleidsstandpunt feitelijke uitplaatsing van Schiphol plaatsvindt". Daar kan ik dus helemaal niets mee. Ik ken geen beleid van Schiphol dat erop neerkomt dat maatschappijen worden verwezen naar regionale luchthavens, bijvoorbeeld naar Eindhoven. Ik kan niet voorkomen dat Eindhoven in de toekomst wellicht zijn eigen markt oppikt en dat er dus een vliegtuig dat tot nu toe op Schiphol landde, op Eindhoven gaat landen. Dat is echter geen uitplaatsing. Dat betekent per saldo dat Eindhoven zijn eigen markt aan het ontwikkelen is. Het kan bijvoorbeeld gaan om een charter die vanaf Eindhoven wil vertrekken, omdat de klanten toevallig in die regio wonen. Dat is mijns inziens geen uitplaatsing. Uitplaatsing is een actief beleid voeren om goederen en mensen die nu nog op Schiphol zitten, te verplaatsen naar Eindhoven, Beek, Eelde en noem maar op. De heer Rabbae verzoekt de regering actief maatregelen te nemen met als doel verplaatsing van vliegverkeer van Schiphol naar de regionale vliegvelden tegen te gaan. Dat is nog ernstiger! Ik zou de Kamer de aanvaarding van die motie zeer sterk willen ontraden. Als de markt op Eindhoven dingen aantrekt die tot nu toe op Schiphol plaatsvinden, dan vind ik dat prima. Dat heeft echter niets met uitplaatsing te maken. Het moet natuurlijk wel gebeuren binnen de geluidszones en de mogelijkheden die Eindhoven, Beek en andere regionale luchthavens hebben. Het zou toch te gek voor woorden zijn als wij actief zouden willen bevorderen dat er geen concurrentie tussen luchthavens in Nederland mag zijn. Dat lijkt de heer Rabbae met deze motie te willen zeggen. Daar ben ik tegen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Impliciet zegt u dus dat het weliswaar in de onderlinge concurrentie gebeurt, maar dat het mogelijk is dat Eindhoven een deel – al is het maar een klein deel – van Schiphol naar zich toetrekt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Als bijvoorbeeld Transavia of Air Holland concludeert dat er in de regio Eindhoven klanten zijn die vanaf Eindhoven met een charter naar een warm land zouden willen vertrekken

– ik kan mij voorstellen dat dat gebeurt – wat is daar dan op tegen? Is dat dan uitplaatsing? Ik vind dat geen uitplaatsing. Als zo'n luchtvaartmaatschappij dat gaat doen en als Eindhoven zodanige voorwaarden weet te creëren dat het aantrekkelijk is om dat te doen, heb ik daar niets op tegen. Dat heeft namelijk te maken met de commerciële exploitatie van een luchthaven.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wil de minister zeggen dat zij er eigenlijk zeker van is dat er geen verkeer naar de regionale luchthavens gaat dat oorspronkelijk voor Schiphol was bestemd, ware het niet dat Schiphol het op dit moment moeilijk heeft en dat verkeer dus niet kan aanvaarden of verwerken?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb al gezegd dat de luchthavens daar helaas geen ruimte voor hebben. Het gaat dan immers niet om één of twee vluchten, maar om een groot aantal vluchten. Gelet op de noden voor het komende jaar, gaat het om heel veel vluchten. Alle luchthavens zouden dan in één maand hartstikke vol zijn en daarna zou er helemaal niets meer kunnen. Dat zal dus niet gebeuren en dat is niet aan de orde. Bovendien hebben Schiphol noch wij een instrumentarium om dat te doen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik houd deze motie aan.

De **voorzitter:** Op verzoek van de heer Rabbae stel ik voor, zijn motie (25230, nr. 7) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik kom bij de motie-Rabbae op stuk nr. 8. Daarover moet ik hetzelfde oordeel geven als over de motie van de heer Van Dijke. De heer Rabbae zegt dat vanaf het jaar 2000 geen bijdrage meer geleverd mag worden. Ik ontraad aanneming van die motie zeer, omdat ik niet zeker weet of ik de onderhandelingen in het jaar 2000 voltooid zal hebben. Ik wil eerlijk gezegd niet door de klok gedwongen worden om voor 2000 aan iedereen toe te geven, omdat ik nu eenmaal mijn onderhandelingen moet afronden en daarna geen cent meer mag betalen. Mijn streven is om voor 2000 alle onderhandelingen met de regionale luchthavens te hebben

voltooid, maar procedureel zou het best kunnen zijn dat er onvoldoende helderheid over een enkele luchthaven is om dit voor 2000 af te ronden. Dan wil ik graag mijn handen vrijhouden om daarna toch nog een afkoopsom met die luchthavens af te kunnen spreken. Ik wil dan niet gedwongen worden om te zeggen: het is jammer, maar in 2000 valt de hamer; ik zal dus betalen wat jullie vragen, want anders loop ik het risico dat ik jullie kwijtraak. Daar doe ik niet aan mee en ik ontraad aanneming van deze motie dus zeer.

De heer **Van Dijke** (RPF): De minister scheert mijn motie over één kam met die van collega Rabbae. Dat lijkt mij, lettend op de deadline in de motie van de heer Rabbae, op z'n minst niet eerlijk. Bovendien biedt mijn motie wel degelijk de ruimte die de minister in het onderhandelings-traject nodig zegt te hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Uw motie op stuk nr. 9 is overbodig, want ik ben niet van plan om structureel meer geld te gaan betalen dan nu. De afkoopsommen zijn erop gericht dat de contante waarde van bestaande exploitatieverliezen wordt vergoed, maar wel met zicht op een rendabele exploitatie daarna. Dat kan alleen maar betekenen dat, waar ik nu nog steeds geld betaal, ik hier op termijn aan ga verdienen. Dat zal een langere termijn zijn; het is absoluut niet op de heel korte termijn. Dat weten wij, want daar hoeven wij alleen maar de cijfers voor te bekijken. Op termijn kan het hiermee echter alleen maar goedkoper worden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Gelet op de reactie van de minister, wil ik de tekst van de motie in die zin bijstellen dat het moment van de afronding van de onderhandelingen als indicatiedatum geldt. Dat kan ook later dan 2000 zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan doet de motie niets anders dan het onderschrijven van het beleid van de regering. Zij is dan volstrekt overbodig en ik moet ook aanneming van de motie na deze bijstelling ontraden. Dit staat namelijk als beleidsuitgangspunt in de nota Relus. Voor de goede orde: wij gaan toch geen afkoopsommen betalen om daarna te zeggen dat wij weer vrolijk gaan financieren? Ik ben toch

geen gekke Henkie? Ik vind het een rare gedachte, want dan ga ik toch helemaal niet onderhandelen? Dan kan ik toch veel beter doormodderen op de huidige weg?

De **voorzitter**: Gekke Henkie gaat door.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, gekke Henkie gaat nog even door. Ik kom bij de motie op stuk nr. 10 van de heer Meijer. Ik zie dat de heer Reitsma daar plotseling ook aan meedoet. Dat is interessant. Kan dat wel? Hij is immers niet aanwezig.

De **voorzitter**: Wij hebben de tekenlijst niet gecontroleerd. Laten wij het erop houden dat tegen de tijd dat de motie in stemming komt, het de heer Reitsma zal lukken om er een keer bij te zijn. De motie is voldoende ondersteund. De minister kan dus een reactie geven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik beschouw deze motie gewoon als een motie van de CDA-fractie. Zo zal deze motie bedoeld zijn. De motie doet geen recht aan de criteria die gesteld zijn in Relus. Ik constateer dat de heer Meijer zich niet conformeert aan de criteria die in Relus zijn gesteld. Dat moet toch op zijn minst uitgesproken worden. De motie constateert dat de rijksoverheid de jaarlijkse bijdrage in het exploitatieverlies van de regionale luchthavens wenst te beëindigen en daarbij aan Eindhoven, Maastricht, Texel en Eelde afkoopsommen beschikbaar stelt. Zo is het echter niet. Deze worden vanuit een oorzaak ter beschikking gesteld. Die oorzaak is niet aanwezig bij Twenthe. Het is dan toch wat raar om zonder enige reden te stellen dat er voor Twenthe een afkoopsom moet komen terwijl daar niet beredeneerd een reden onder kan worden gelegd?

De heer **Meijer** (CDA): De minister heeft tot nu toe de exploitatietekorten gedekt in Twenthe.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De reden waarom ik nu iets afkoop, is niet dezelfde reden waarom ik ooit de exploitatietekorten heb betaald.

De heer **Meijer** (CDA): Daardoor komt Twenthe wel ineens voor het blok te staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Twenthe wist in 1993 al dat de situatie in het jaar 2000 zou veranderen. Ik meen dat dit een voorbereidingstijd is die meer dan voldoende is om zich te kunnen voorbereiden. Het haalt ook het selectiviteitskarakter van het nieuwe beleid overhoop. Dat is niet de bedoeling. Wij zijn juist bezig om een wat selectiever kader te scheppen.

De **voorzitter**: Er zijn in de loop van dit debat zeven moties ingediend. Van een eerder aangehouden motie is aangekondigd dat die wellicht ook in stemming komt. Een enkele maal werd al tijdens het debat aangeduid dat wellicht moties niet in stemming komen. Ik wens de griffier dus veel succes met het opmaken van de stemmingslijst!

Sluiting 16.49 uur.