

31 700 XI Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2009

Nr. 73 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 26 februari 2009

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<1> en de vaste commissie voor Defensie<2> hebben op 21 januari 2009 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris De Vries van Defensie over:

- de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 6 juni 2008 over de verandering van aan- en uitvliegprocedures van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (31200-X, nr. 126);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 16 juni 2008 over de voortgang in de kwestie AWACS-Onderbanken (31200-XI, nr. 129);
- de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 26 juni 2008 over de uitkomsten van de NATO Airborne Early Warning & Control Programme Management Organisation (NAPMO)-vergadering van juni 2008 over vervanging van de AWACS-motoren (31200-X, nr. 139);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 15 augustus 2008 over de nimby-procedure Onderbanken (31200-XI, nr. 140).
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 2 september 2008 over de beslissing op bezwaar nimby-besluit Onderbanken (31200-XI, nr. 142);
- de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 23 december 2008 over de voortgangsrapportage bosonderhoud rondom de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (31700-XI, nr. 66);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 14 januari 2009 over de voortgang AWACS (31700-XI, nr. 68).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Lemaier

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De **voorzitter**: Aan de orde is een algemeen overleg met de minister van VROM, mevrouw Cramer, en de staatssecretaris van Defensie, de heer De Vries. Ik heet hun, hun beleidsmedewerkers en het publiek van harte welkom. Wij hebben het over wat wij korthedshalve de AWACS-problematiek noemen. Ik geef zes minuten spreektijd per fractie.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Mijn complimenten aan de staatssecretaris van Defensie, want hij heeft er weer een jaartje bij gerekt. De SP-fractie durft te stellen dat de meest commerciële multinational meer besef heeft van maatschappelijk verantwoord ondernemen dan het ministerie van Defensie. De lawaaijakken van de NAVO vliegen gewoon door, terwijl de heer De Vries en zijn collega van VROM overlegden met de NAVO, de EU, de provincie en de gemeente. O ja, en er zijn ook nog twee onderzoeken toegezegd.

Het eerste onderzoek, dat naar de vliegprocedures, is inmiddels uitgevoerd en de uitkomsten waren te voorspellen. Bij vliegtuigen die op een afstand van 2000 meter van de startbaan nog 109 decibel veroorzaken, is een iets andere vliegroute of een doorstartprocedure geneuzel in de marge. Het tweede onderzoek, naar de gewijzigde business case, blijkt door de NAVO in november te zijn gegund aan een Amerikaans bedrijf. Kan de staatssecretaris mij vertellen welk bedrijf dit is? Waarom is er geen onafhankelijke onderzoeksopdracht gegeven door de Nederlandse en Duitse regering in plaats van dat de studie wordt uitgevoerd door een huisleverancier van de NAVO?

Veel Limburgers zijn inmiddels bijzonder cynisch over deze regering. Dat lijkt de SP-fractie heel begrijpelijk. Als dit vliegveld in het achtertuinje van de koningin had gelegen, was er vijftien jaar geleden al paal en perk gesteld aan deze herriejakken. Het lijkt wel alsof dit een Randstadkabinet is dat Zuidoost-Limburg als wingewest beschouwd. Dat kunnen het CDA en de PvdA toch niet accepteren?

Er dreigt nog een tweede Onderbanken bij te komen: de omgeving van Leeuwarden als daar de JSF gestationeerd wordt. De Kamerstukken die hierover in de afgelopen vijftien jaar zijn gepubliceerd, zijn versnipperd over tientallen dossiers bij VROM en Defensie. Naar mijn mening is dat geen toeval. De SP-fractie stelt voor -- niet aan de bewindslieden, maar aan de collega's -- om vandaag te besluiten om alles wat te maken heeft met de overlast rond militaire terreinen, in één Kamerdossier onder te brengen. Ik wil dan het kabinet verzoeken om één verantwoordelijke bewindspersoon aan te wijzen. Wat mij betreft, is dat de minister van VROM.

Sinds vorig jaar is wetenschappelijk aangetoond dat 40.000 mensen ernstige overlast ondervinden van de lawaaijakken die opstijgen van de vliegbasis Geilenkirchen. De Limburgers wisten dit zelf overigens allang. De Kamer heeft in december 2007 de motie-De Wit aangenomen. Die stelde dat Nederland eenzijdige beperkingen kan opleggen aan het binnenvliegen van de AWACS-toestellen, als er op 1 april 2008 geen concrete toezeggingen zouden zijn van de NAVO. Daarna heeft een Kamermeerderheid het kabinet meer ruimte gegeven. Ik zal straks concluderen wat dat heeft opgeleverd.

Ook de EU-commissarissen Barrot en Dimas hebben de Nederlandse regering indertijd laten weten dat Nederland in zijn recht staat als het leefbaarheideisen stelt aan militaire vliegvelden. Zij voegden daar de hoop aan toe dat Nederland en Duitsland er samen met de NAVO in goed overleg uit zouden komen. Helaas heeft dat tot nu toe nog helemaal niets opgeleverd. Begrijpen wij goed dat de minister van VROM zich er hard voor maakt dat de EU-eisen voor burgerluchthavens ook gaan gelden voor militaire vliegvelden? Zo ja, dan heeft zij onze hartelijke steun.

Wat ons betreft gaan wij daar echter niet meer op wachten. Er moet nu een eerste stap gezet worden. Zelfs de provincie Limburg -- en die kijkt ook echt wel naar andere belangen -- vindt dat het aantal vluchten op korte termijn terug moet naar 1800; dat is 1000 vluchten minder. De SP-fractie stelt daarom wederom voor om de motie-De Wit als volgt te concretiseren. Per 1 mei wordt het aantal toegestane vluchten met 25% verminderd. Dat is ongeveer het huidige aantal lesvluchten. Vervolgens

wordt ieder halfjaar, zolang er nog geen concrete toezegging is, het aantal wederom met 25% verminderd. Dat lijkt ons gezien de historie van dit dossier een heel redelijke aanpak. Voor alle duidelijkheid: in crisissituaties kunnen de genoemde beperkingen opgeschort worden. Dat stond overigens ook in de motie-De Wit.

Er is nog een andere optie. Wij kunnen ook op zoek gaan naar alternatieven en andere vliegvelden. De NAVO-partners staan te trappelen om deze AWACS-toestellen over te nemen. Wij begrijpen dat Polen en Hongarije dat graag zouden doen. Wat let ons? Dat is de goedkoopste en snelste oplossing. Laten wij snel de knoop doorhakken als er liefhebbers zijn. Als anderen er meer ruimte voor hebben, moeten wij daar tempo mee maken.

De in 2004 aangeschafte vluchtsimulator zou meer ingezet worden. De commandant van de basis was daar erg trots op. Wij vragen ons af wat daarvan terecht is gekomen, want de omwonenden hebben er niets van gemerkt. Waarom merken wij in de praktijk niets van die hallelujaverhalen van de commandant van de basis? Ik herhaal dat het verstandig zou zijn als de regering alsnog afstand neemt van de uitspraken van de plaatsvervangend commandant aan het adres van de omwonenden. Zijn uitspraken waren beledigend, denigrerend en provocerend. Is de staatssecretaris het soms eens met de uitspraak "wij blijven hier zeker zitten tot 2035"?

Wij blijven bezorgd over de ontbossing. De nimby-procedure is per augustus stopgezet, maar toch blijven wij het gevoel houden dat de minister zich daar nog niet bij heeft neergelegd. De aanvliegroute is blijkbaar een heikel punt. Kan de minister garanderen dat er vanwege de vliegbasis geen boom meer gekapt gaat worden buiten de reeds gekapte gebieden?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Bijna zeven maanden geleden nam de Kamer de motie-Neppéus/Koopmans aan. Wij zijn sindsdien weinig opgeschoten. Als je de verslagen van de AO's erop naleest, zie je wel enige voortgang, maar echte grote stappen worden nog steeds niet gemaakt. Voor ons is de essentie dat er vliegtuigen met stillere motoren komen. Dat is de manier. Die zijn stiller en een stuk schoner. Ga daar eens aan werken. De resultaten zijn op dat gebied mager. Eerst was er een financiële business case die stelde dat het niet kon en nu wordt er opnieuw naar gekeken. Voor je het weet is het juni. Dat schiet dus niet echt op. Hebben wij contacten met de mensen die met die business case bezig zijn? Is dat een bureau dat vertrouwen uitstraalt? Ik zou daar meer van willen weten. Is er echt voortgang of worden wij aan het lijntje gehouden?

Voor de tussenperiode konden wij kijken naar alternatieven om tot 35% vermindering te komen; iets dergelijks stond ook in de motie die Kamerbreed is aangenomen. Uit de brieven van de staatssecretaris van Defensie leid ik af dat er wel stapjes worden gezet, maar hoe zit het nu concreet met die trainings- en vrachtvluchten? Is de simulator modern genoeg? Kunnen wij daar alles mee doen?

Ik heb vaak genoeg gezegd dat wij moeten bekijken of er andere landen zijn die het willen overnemen. De staatssecretaris heeft daar gelukkig serieus naar gekeken. Ik leid daaruit af dat er landen zijn, bijvoorbeeld Polen en Hongarije, die de toestellen zouden willen hebben en vluchten zouden willen overnemen. Voor ons is dit een serieuze optie. Wat is er echt mogelijk? Wat zijn de financiële gevolgen daarvan en op welke termijn zou dat kunnen? Zolang je geen zicht hebt op stillere motoren, vind ik de herrie erg vergaand. Daarom vind ik overname door andere landen een serieuze optie. Wij hebben met minister Cramer en minister Eurlings besproken of de normen voor geluid in de burgerluchtvaart ook in de militaire luchtvaart zijn toe te passen. Die gedachte sprak ons toen als Kamer aan. Dat is best ingewikkeld. Het is besproken met de Europese Commissie. Welke stappen zijn gezet om hier echt iets mee te doen? De meeste burgertoestellen van het model Boeing 707 staan al bijna in een museum. Stel vanuit Brussel of vanuit de vliegvelden maar eens eisen aan die toestellen; je mag dan alleen landen als een toestel aan bepaalde kwalificaties voldoet. Als die eisen gaan gelden, zou ons dat een stap verder brengen. Wat is op dat punt de stand van zaken en wat doet de minister om hierin verder te komen?

Ik ben in Onderbanken geweest. Ik heb daar een gesprek op het gemeentehuis gehad met de burgemeester en de betrokken wethouder. Wij hebben het gesprek enige malen moeten onderbreken vanwege het lawaai. De ramen zaten gewoon dicht en het gebouw is geïsoleerd. Ik vond het een enorme herrie. Voor de mensen die daar wonen -- de meeste huizen stonden er allang voordat die vluchten kwamen -- is dit niet acceptabel. Ik kan mij de ergernis in Onderbanken heel goed voorstellen. Ik snap ook hoe de provincie erover denkt en dat zij aandringt op veel minder vluchten. De nimby-procedure is teruggedraaid. Dat is denk ik een goede beslissing. Als ik alle formuleringen

bekijk, proef ik daarin dat het weer opnieuw zou kunnen gebeuren. De mensen daar hebben ook het idee dat er alleen maar wordt gewerkt aan verdere bomenkap. Ik herhaal mijn vraag van zeven maanden geleden: wat gaat de minister doen om de relaties met de gemeente en de omgeving te verbeteren?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Eén ding is duidelijk: dit is een langlopend en langslpend dossier en de omwonenden zitten nog steeds met de gebakken peren. Er is in de Kamer veel lawaai geweest tijdens de verkiezingstijd, maar al dat lawaai en politieke gedoe heeft niet geleid tot minder herrie voor de omwonenden. De GroenLinks-fractie vindt dat zeer zorgelijk. Er moet eindelijk iets gebeuren.

Ons standpunt is glashelder. De herrie is al veel te lang onacceptabel. Meer dan 100 decibel boven Onderbanken noem ik "orkaanvolume". Mevrouw Neppéus kan er niet eens normaal overleg voeren; dan is er toch iets aan de hand. Misschien gaat er nu eindelijk iets gebeuren. Alle gekheid op een stokje; voor omwonenden is dit een zeer serieuze kwestie. Dit kunnen wij niet op zijn beloop laten. De AWACS-basis in Geilenkirchen moet dicht, als het aan de fractie van GroenLinks ligt. Wij willen de basis verplaatsen naar dunbevolkt gebied. Ik kom daar straks op terug. Het moge ook helder zijn dat wij tegen verdere bomenkap zijn.

Het kabinet schrijft steeds dat het zich ervoor inzet om het aantal vluchten van maximaal 3600 te reduceren naar 2600, door minder transportvluchten en minder trainingsvluchten. Voor die laatste wil men meer de vliegsimulator gebruiken en vluchten uitplaatsen naar andere bases. Effectief zijn er nu 2800 vluchten. De provincie Limburg zet nu in op maximaal 1800. De kabinetsambitie is in strijd met de motie-Neppéus/Koopmans. Dat lijkt mij een slechte zaak, want moties moeten worden uitgevoerd. De motie vroeg om maximaal 2340 vluchten; dat scheelt toch weer 10% en dat is meegenomen. Hoe zit dit nu? Wij kunnen dit niet op zijn beloop laten. Waarom doet het kabinet zo weinig?

Niet zo lang geleden was er een Kamermeerderheid voor een vliegverbod met die oude bakken zolang de NAVO niet serieus naar alternatieven zou willen kijken. Uiteindelijk ging de PvdA-fractie om. Dat is heel jammer: wel lawaai tijdens de campagne, maar daarna niet de motie-De Wit steunen. Zij kan natuurlijk altijd op die dwaalweg terugkomen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Er zijn experimenten gedaan om met andere vliegprocedures minder herrie te maken. In theorie helpt dat een heel klein beetje, maar een bewonerspanel merkte in de praktijk geen verschil. De bewoners voelen zich aan het lijntje gehouden met dergelijke zoethoudertjes die nog steeds leiden tot klereherrie. Het is best dat minister Cramer met de NAVO praat om te doen wat mogelijk is, maar het is niet meer dan een druppel op een gloeiende plaat en het effect is heel klein. Ik zou graag een reactie van de minister willen op de uitspraken van het bewonerspanel. Het is veel lucht verplaatsen en dat leidt niet tot minder lawaai.

Minister Cramer heeft in Europa bepleit dat AWACS-toestellen onder dezelfde richtlijn voor lawaai van motoren zouden moeten vallen als de burgerluchtvaart. Zo kan de NAVO gedwongen worden om de verouderde motoren te vervangen, want vanwege de kosten is de NAVO daar niet vrijwillig toe bereid. De minister moet op die weg voortgaan, maar een echte oplossing zal dit op korte termijn niet bieden. Het duurt sowieso nog jaren voordat zoiets rond is; als het al lukt. Ondertussen heeft Onderbanken wel recht op minder lawaai.

Het kabinet heeft het nimby-besluit op basis waarvan de eerste bomenkap plaatsvond, inmiddels ingetrokken. Anderen hebben hier ook al over gesproken. De Raad van State zette er terecht een streep door, maar gaat er volgens de gemeente Onderbanken ten onrechte van uit dat deze gemeente vrijwillig zal meewerken aan nieuwe bomenkap omdat de regering haar best doet om de overlast te beperken. Ik heb begrepen dat dit allerminst het geval is. De gemeente heeft ons daar namelijk over geïnformeerd. Als Onderbanken volhardt in haar weigering om de benodigde kapvergunning voor 14 hectare af te geven -- zij heeft daartoe het volste recht -- wat doet het kabinet dan? Minister Cramer deed immers ook de belofte dat er nooit meer gedwongen gekapt zou worden. Ik zou zeggen "een vrouw een vrouw, een woord een woord". Ik wil dat graag bevestigd zien.

Er bestaat nog steeds verwarring over wat de NAVO precies eist. In feite is het bosgebied in drie gedeelten op te delen: een gebied van ongeveer 5 hectare dat al gekapt is, een strook van 1 hectare die is blijven staan omdat de politie er tijdens de ontruiming niet meer aan toekwam om de laatste drie boomhutten te verwijderen en de 14 hectare waar destijds nog geen toestemming voor was. Voor die laatste 14 hectare is nu een kapvergunning via de nimby-procedure definitief van tafel. Over die 6

hectare heeft de Raad van State een halfslachtige uitspraak gedaan dat het zo niet had gemoeten, maar dat het nu eenmaal gekapt is. Zo gaat het blijkbaar in het leven, maar ik vind dat niet prettig. Ik wil per gebied heel precies weten wat er gaat gebeuren.

De enige echte oplossing is het verplaatsen van de hele handel van Geilenkirchen naar een andere plek; al dan niet in Duitsland. Er moet toch ergens een NAVO-land zijn met een plek waar minder mensen wonen dan in Zuid-Limburg, waar 980 mensen per vierkante kilometer wonen? Zij zijn nu echt zwaar de klos. Het kabinet schrijft dat Polen, Hongarije, IJsland en Turkije hebben aangegeven vliegbases ter beschikking te willen stellen voor de AWACS-vluchten. Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat de NAVO deze aanbiedingen verzilvert? Ik begrijp dat de staatssecretaris allerlei interessante bilaterale contacten heeft met de bondgenoten, maar ik wil graag weten hoe concreet de mogelijkheden zijn. Gaan wij hier nog een jaar over filosoferen? Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik kan mij voorstellen dat Polen, Hongarije, IJsland of Turkije er ook nog wel wat voor over hebben om dit naar zich toe te halen. Op korte termijn moet hier opheldering over komen. Het kabinet is het toch met mij eens dat wij dit dossier niet nog langer kunnen laten slepen? Dat is onverantwoord en onaanvaardbaar voor de bewoners. Ik wil mij aansluiten bij de vragen van de heer Jansen over Leeuwarden.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De bewoners van Schinveld en omgeving willen maar één ding: een einde aan de mensonterende geluidsoverlast. Zo lang dat niet voldoende lukt -- en het is wel duidelijk dat het niet voldoende lukt -- willen zij in ieder geval weten hoe lang het gaat duren voordat het zover is en wat hun ondertussen te wachten staat. Zij willen minder herrie en meer duidelijkheid. De minister en staatssecretaris doen voor beide aspecten hun best, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het op beide punten nog onvoldoende lukt. Er blijft te veel herrie. Er is ook te veel onduidelijkheid over de precieze hoeveelheid herrie die overblijft. De staatssecretaris loopt een hele rij mogelijkheden langs; soms met getallen, soms zonder, soms met een jaartal, soms zonder. Aan het eind van de som staat een aantal van 2600 vluchten. Het wordt niet duidelijk op welke termijn dat bereikt wordt en via welke stappen. Eigenlijk heb ik namens de bewoners van Schinveld omwille van de helderheid een eenvoudige vraag aan de staatssecretaris: kan hij op basis van alle inspanningen aangeven hoeveel vluchten met hoeveel herrie er in 2009, 2010 en 2011 zullen zijn? Ik dank de bewindslieden voor hun inspanningen, maar uiteindelijk gaat het om het resultaat. Het zou goed zijn om daar helderheid over te krijgen. Dan is ook duidelijk op welke punten nog meer gedaan kan worden. Het is immers helder dat er meer gedaan moet worden dan nu in de brief staat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Samsom stelt een terechte vraag aan het kabinet, maar ik zou hem willen vragen hoeveel vluchten hij aanvaardbaar vindt.

De heer **Samsom** (PvdA): Daar was ik net aan toe. Het in de brief genoemde aantal van 2600 vluchten is niet het door mijn fractie in het vorige AO gewenste aantal van 2200 à 2300 vluchten. Het is ook geen equivalent daarvan aan geluid; het is namelijk ook een optie dat er per vlucht minder geluid wordt gemaakt. Die wens werd tot mijn blijde verrassing na dat debat en het VAO gesteund en werd kracht bijgezet door een motie van de fracties van het CDA en de VVD. Wij kunnen dus stellen dat 2340 vluchten -- 35% minder dan 3600 -- de wens is van de gehele Kamer. Dat is niet ideaal, maar laten wij daar eerst maar eens van uitgaan. Dan hebben wij nog 260 vluchten te gaan; precies 10% beter dan wat de staatssecretaris op de mat legt. Dat kan op drie manieren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De PvdA-fractie vindt dus de 2600 vluchten -- van 3600 naar 2600 -- waar het kabinet mee komt, een onvoldoende reductie van het aantal vluchten? Is de heer Samsom bereid om met mij en anderen het kabinet daar stevig over te onderhouden als het dat nu niet toezegt?

De heer **Samsom** (PvdA): Daar ben ik dus net mee bezig. Dat lijkt mij tot nu toe wel helder, maar het is goed dat u dat nog even benadrukt.

De heer **Jansen** (SP): Is dit het uiteindelijke resultaat van alle retoriek van de heer Samsom in de afgelopen tijd? Ik ben uiteraard blij met iedere vlucht minder, en de heer Samsom ook, maar zelfs de PvdA-gedeputeerde Kersten in Limburg zit inmiddels al op 1800. Dat is toch wel een onsje minder

dan de heer Samsom hier bepleit. Waarom steunt hij zijn eigen gedeputeerde niet?

De heer **Samsom** (PvdA): Het is het resultaat van uw én mijn retoriek. Daar mag u zichzelf een compliment over maken of u kunt gefrustreerd raken over het gebrek aan resultaat; dat heb ik zelf namelijk ook. In de brief staat het aantal van 2600 vluchten en het aantal 2340 wordt unisono door de Kamer gedragen. In het vorige AO had ik op basis van de bijdrage van de CDA-fractie niet durven hopen dat wij zo ver zouden komen. Ik ga nu uit van het aantal van 2340. In het vorige debat ging de provincie Limburg daar trouwens ook van uit. Ik ben gewend om consistent te zijn in mijn wensen en eisen. Ik hoop dat dit zo blijft. Je moet niet met de doelpalen schuiven. Het is al moeilijk genoeg om op deze manier te scoren. Laten wij bekijken of wij de 2340 vluchten kunnen halen. Ik hoop dat de heer Jansen daaraan wil meewerken.

De heer **Jansen** (SP): De SP-fractie wil iedere vooruitgang steunen, al is het nog zo'n klein stapje. Dat zullen wij dus zeker doen. Ik verwacht van de PvdA-fractie, net als van de SP-fractie, dat zij iets verder kijkt dan haar neus lang is. Wat is naar haar mening de echte oplossing? Een afname van de overlast met 10% is eigenlijk geen echte oplossing. De heer Samsom kan toch niet accepteren dat het daarbij blijft?

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is ook niet het geval. Ik heb net letterlijk voorgesteld dat wij ons eerst moeten richten op het verminderen van 2600 naar 2340 vluchten. Elke stap in de goede richting helpt; dat zegt de heer Jansen ook. Het gaat erom dat de mensonterende herrie daar stopt. Ik weet niet precies hoeveel minder vliegtuigen dat is. Als de vliegtuigen stiller worden, kunnen er weer wat meer vluchten gemaakt worden. Het lijkt me helder dat zelfs 2340 te veel is. Laten wij stap voor stap doorgaan. Tot nu toe boeken wij met duwen en trekken matige, maar geen onverdeelde vooruitgang. Wij moeten dus nog even doorzetten. Dat kan op drie manieren: nog minder vluchten, stillere vliegtuigen of stiller vliegen met lawaaiige vliegtuigen. Dat bepaalt of wij het aantal van 2340 of het equivalent daarvan halen.

Laat ik beginnen met de optie van minder vluchten. De brief stelt dat Polen, Hongarije en Turkije een deel van de vluchten willen overnemen en willen laten uitvoeren. Zij hebben daar echt interesse in. Daar zijn kosten aan verbonden. Volgens mij kunnen wij dat wel oplossen. De staatssecretaris verwijst onmiddellijk naar NAPMO. Wij kennen NAPMO van de motoren; dat wordt dus voorlopig niets. Dit lijkt mij minder duur dan het aanschaffen van nieuwe motoren. Wat kost het nu precies? Wat kost verplaatsing van een aantal vluchten naar bijvoorbeeld Polen? Is het mogelijk dat wij daaraan bijdragen? Er zijn ook opbrengsten aan verbonden; het zal dus niet allemaal netto betaald moeten worden. Er zijn reclames die stellen dat gezondheid onbetaalbaar is. Zij hebben een punt. Ik wil een heldere afweging kunnen maken over wat het kost om Schinveld minder geluidsoverlast te bezorgen. Ik hoor graag duidelijk en met getallen onderbouwd van de staatssecretaris of dat een begaanbare route is.

Mevrouw **Neppéris** (VVD): Ik ben blij dat de heer Samsom spreekt over de verplaatsing van vluchten. Is voor zijn eindconclusie bepalend wat de kosten zijn? Hoe wil hij dat gaan wegen?

De heer **Samsom** (PvdA): Precies zoals ik het zeg: laat maar zien wat het kost. Dan kunnen wij zien wat de mogelijkheden zijn om daar snel voortgang in te boeken.

Mevrouw **Neppéris** (VVD): Ik vind dat een boeiende herhaling. Ik zou graag een antwoord krijgen. Wat zijn de argumenten? Denkt u aan getallen?

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, ik heb getallen in gedachten. Ik weet niet welke. Daarom vraag ik het aan de staatssecretaris. Ik heb echt geen flauw idee wat zoiets kost. Misschien weet mevrouw Neppéris dat allemaal wel, want zij heeft er veel meer verstand van dan ik. Ik heb geen flauw idee wat het netto kost om vliegtuigen te verplaatsen naar een ander land. Er zal iets aan luchthavens gedaan moeten worden. Misschien kost dat niets, misschien levert het wel geld op voor Polen en krijgen wij nog geld terug ook. Ik hoor het graag, want dan kunnen wij eerlijk die afweging maken. Nu blijft het hangen. Het kan, het kost geld, maar wij weten niet precies hoeveel.

Dankzij de motie-De Wit en het nieuwe kabinet zit de NAVO weer aan tafel om over stillere motoren te praten. Dat gaat nog wel een hele tijd duren. Ik ben daarom blij dat er inmiddels een andere optie is. Er gaan drie oude vrachtvliegtuigen uit. Dat is winst, maar moet dat tot 2012 duren? Waarom gaan niet al die heel oude vliegtuigen eruit? Wat is precies de onderbouwing voor dit besluit? Zit daar nog ruimte om winst te boeken door bijvoorbeeld zes of meer oude vliegtuigen eruit te halen?

Dan kom ik op de vliegprocedures. Volgens het NLR kan daarmee een maximale winst van drie decibel gehaald worden. Dat klinkt alsof het heel weinig is, maar bij decibellen is dat de helft van het geluid en van de geluidsoverlast, al geldt dat niet voor alle vluchten. Ik wil van de minister van VROM de rekensom hebben: hoeveel vluchten x hoeveel starts x hoeveel decibel = hoeveel geluidsoverlast? Dan kunnen wij zien of het gaat om 1% geluidswinst. Als dat zo is, snap ik de smalende reacties uit de omgeving wel. Als het echter om 10% geluidswinst gaat, hebben wij precies de 10% te pakken die wij nodig hebben. Ik vrees dat het niet zo is, maar ik wil het wel graag allemaal weten. Mijn fractie wil en moet op die manier verder met dit dossier. Wij zijn het aan de omgeving verplicht om stap voor stap, decibel voor decibel, vliegtuig voor vliegtuig en start voor start de geluidsoverlast te verminderen. Als het snel kan, doen wij het snel. Elke versnelling die wij kunnen toevoegen, is ons meer dan lief. Wij hopen in dit debat weer een aantal stappen te zetten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Samsom noemt een aantal oplossingen. Ik zou heel concreet van hem willen weten hoe lang de mensonterende geluidsoverlast -- zoals hij het zelf noemt -- nog kan doorgaan. Heeft hij daarvoor termijnen in gedachten? Alleen "stap voor stap" en "zo snel mogelijk" vind ik wat vaag.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb mevrouw Van Gent ook geen termijn horen noemen. Laten wij elkaar eerlijk behandelen en elkaar recht doen. Welke termijn heeft mevrouw Van Gent genoemd? Het duurt al 25 tot 35 jaar. Dat is al veel te lang. Het moet zo snel mogelijk afgelopen zijn. De stap naar 2600 is al een mooie, maar het moet beter en daarom gaan we naar 2340. Dat is nu mijn eerste richtpunt. Dat zou in het komende jaar wel geregeld moeten kunnen worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat ons betreft, was de basis allang dicht geweest. Dat weet de heer Samsom ook. Collega's en ik hebben daar eerder discussie over gevoerd. Hij kan nu de boodschapper gaan meppen, maar dat maakt op mij niet veel indruk. Waarom is de heer Samsom zo vaag? Waarom geeft hij het kabinet geen termijn mee waarbinnen een en ander opgelost moet zijn? Hij gebruikt zelf woorden als "mensonterend". Dat ben ik helemaal met hem eens, maar kun je mensonterende toestanden op hun beloop laten? Dat kan toch niet? Ik wil graag boter bij de vis en de bewoners in Limburg willen dat ook.

De heer **Samsom** (PvdA): Als het aan de PvdA-fractie had gelegen, was die basis daar ook niet gekomen. De basis ligt in Duitsland en wordt door de NAVO beheerd. Het ligt niet aan mevrouw Van Gent en het ligt niet aan ons. Wij zijn wel allemaal medeverantwoordelijk voor de oplossing. Ik heb termijnen genoemd: naar 2340 vluchten in het komende jaar. Dat is de inzet van mijn fractie en daar gaan wij vliegtuig voor vliegtuig, start voor start, op uitkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Is de mensonterende geluidsoverlast opgeheven met 2340 vluchten?

De heer **Samsom** (PvdA): Nee!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat lijkt mij ook niet. Dan zijn er nog geen stillere vliegtuigen en is er ook nog niets verplaatst. Hoe lang geeft de heer Samsom dit nog? De provincie Limburg zet in op maximaal 1800 vluchten, want de maatregelen om geluidsoverlast te verminderen hebben nauwelijks iets opgelost. Het is logisch dat de provincie dan op 1800 vluchten uitkomt. Wees nou eens een beetje concreet!

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ben concreet: naar 2340 vluchten in dit jaar. Als mevrouw Van Gent mij vraagt of ik dat genoeg vind, kan ik wel weer herhalen dat het altijd beter kan. Dat heb ik al vaak

genoeg gezegd. Wij kunnen elkaar wel steeds vliegen afvangen, maar daar heeft helemaal niemand iets aan.

De heer **Jansen** (SP): De heer Samsom heeft wel degelijk ooit termijnen genoemd. Hij was namelijk medeondertekenaar van de motie-De Wit. Daar stond letterlijk: "verzoekt de regering, bij het uitblijven van de beslissing in maart 2008, die uitzicht biedt op vervanging van de motoren binnen een redelijke tijd, op de kortst mogelijke termijn op grond van artikel 1, tweede lid, van de NAVO-binnenvliegeregeling -- behoudens crisissituaties -- voorwaarden te stellen aan het vliegen met AWACS-vliegtuigen boven Nederlands grondgebied, waardoor de overlast zal afnemen." Is het volgens de heer Samsom in dit licht niet heel logisch dat wij 2340 vluchten als maximum stellen in de NAVO-binnenvliegeregeling als wij vandaag niet de toezegging krijgen dat het aantal vluchten dit jaar tot 2340 verminderd wordt?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik wijs de heer Jansen op de eerste zin van het dictum: "verzoekt de regering, bij het uitblijven van de beslissing over de vervanging van" et cetera. Over welke beslissing ging dat?

De heer **Jansen** (SP): Dat ging om vervanging van de motoren. Daar is een jaar later nog steeds geen beslissing over genomen. Dat weet u ook.

De heer **Samsom** (PvdA): Het ging er toen over dat de NAVO van plan was om de hele zwik te ditchen; er zou geen vervangingsbesluit worden genomen. Dat is misschien wel dankzij de motie-De Wit herroepen door de NAVO. Ik sluit dat niet uit. Het is in ieder geval ook te danken aan de inspanningen van de minister van VROM. Zij is daar indertijd speciaal voor naar Brussel afgereisd. De NAVO heeft het traject weer opgepakt. Ik ben daar niet zo heel gelukkig mee, maar ik kan niet ontkennen dat de NAVO weer gewoon in gesprek is geraakt over het vervangen van de motoren. Daar ging deze motie over. De vervanging van de motoren blijft op de achtergrond de basis van de oplossing. Dat wij daar niet zo veel meer over spreken, zegt al genoeg. Zolang de business case niet herijkt is, ga ik nog steeds uit van die optie.

De heer **Jansen** (SP): Ik concludeer dus dat het feit dat de NAVO nu studie doet, voor de PvdA-fractie voldoende is? Dat betekent een halfjaar wachten, want de uitkomsten van de studie worden in juni 2009 verwacht. Wij kunnen dan op z'n vroegst pas in september weer verder. Dan hebben wij weer een halfjaar verloren.

De heer **Samsom** (PvdA): Het besluit om niet te vervangen, zou voor ons "einde verhaal" betekenen. Als wij niet meer met de NAVO praten, trekken wij onze middelen zoals het binnenvliegverbod uit de kast. De NAVO is echter weer in gesprek geraakt. Daarom heeft de PvdA-fractie geen reden om zelf niet ook te willen praten. Dat stemt overeen met onze inbreng in het debat destijds. Zo gaan wij niet met elkaar om en ik ga er vanuit dat de heer Jansen er ook zo over denkt. Daarom lag die motie op tafel en werd zij door de PvdA-fractie gesteund. Daarom geven wij nu geen steun meer voor een binnenvliegeregeling, maar wel aan alle andere methoden. Als de NAVO straks in juni zegt dat de business case oplevert dat het wel zou kunnen, maar dat zij het toch niet doet, hebben wij weer een heel ander verhaal. Ik ga daar echter niet vanuit, want dan zijn wij wel heel ver van huis.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik begrijp dat voor de heer Samsom de situatie verandert als de NAVO er niet komt of als zij zegt dat de business case geen reden geeft om die stillere motoren in te voeren; daar ligt voor ons beiden toch de prioriteit. Komt de motie-De Wit c.s. dan weer concreet in beeld voor hem?

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, dan komen alle opties weer concreet in beeld. Als de uiteindelijke oplossing van stillere vliegtuigen wegvalt omdat de NAVO weigert daaraan mee te werken, vind ik dat Nederland ... De VVD-fractie vond dat toen overigens helemaal niet hè? Zij heeft de motie niet gesteund.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Nee, de VVD-fractie zocht naar andere opties. U bent daar inmiddels gelukkig ook naar op zoek.

De heer **Samsom** (PvdA): Daar zocht ik toen ook al naar.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): U was zo stellig over de binnenvliegeregeling.

De heer **Samsom** (PvdA): Als de NAVO met ons uitgepraat is, klopt dat inderdaad. Dat zal weer het geval zijn als de NAVO het gesprek weer verbreekt. Dat heeft zij al eerder gedaan en ik ga ervan uit dat zij het niet nog een keer durft te doen.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Sinds het vorige AO is een aantal dingen gebeurd. Er is gestaag doorgewerkt aan voortgang op dit dossier. Het gaat niet snel; daar zijn wij het allemaal wel over eens. Ik zie in de brief van het kabinet een aantal positieve zaken. Het kabinet heeft in Europa binnen de NAVO aandacht voor dit probleem gevraagd, want het is niet sec een Nederlands probleem, maar inmiddels een NAVO-probleem waar op Europees niveau over wordt gesproken. In juni 2008 is een belevingsonderzoek gehouden waaruit naar voren kwam wat velen al dachten, wisten en ervaren hebben: die toestellen maken gigantisch veel lawaai en heel veel mensen in Zuid-Limburg ondervinden daar hinder van. Ik wil een aantal voorgestelde maatregelen uit de brief concreet bespreken; een beetje in navolging van de heer Samsom. Het zijn bewegingen in de goede richting, maar ik vind het nog wat weinig concreet. Misschien kunnen de bewindslieden het straks duidelijker maken.

Het lijkt alsof met de aanpassing van de vliegprocedures nauwelijks winst te behalen is. Is hierin enige mate van voortgang te bereiken door andere manieren van vliegen? Is het meenemen van minder brandstof bijvoorbeeld een optie? Elke winst in het aantal decibellen telt, zoals de heer Samsom al zei. Er waren net wat interruptiedebatjes over de herziene business case. Het is op zich mooi dat binnen de NAVO opnieuw breder gekeken wordt naar de effecten van de inzet van AWACS-vliegtuigen. Het onderzoek is verbreed en een aantal elementen komt naar voren. Hoe kunnen die elementen gewogen worden? Wat is de impact van het milieu en de omgeving op de uitkomst van zo'n onderzoek? Hoe ziet dat er concreet uit en wie gaat dat onderzoek doen?

In 2012 gaan drie TCA-vliegtuigen eruit. Over welke afname van vliegbewegingen spreken wij dan? Is het mogelijk om dit eerder te doen? Worden al deze vliegers overgenomen door civiele vliegtuigen? De brief is daar onduidelijk over. Nemen andere Boeing 707-toestellen deze vliegers over? Dan schieten wij er namelijk niets mee op.

Wat betreft het verminderen van het aantal vliegbewegingen door het verplaatsen van transportvluchten naar andere vliegvelden heeft de staatssecretaris in het vorige debat aangegeven dat dit voor een deel op Nederland neerkomt. Hoeveel vrachtluchten zouden vanaf dit jaar uitgeplaatst kunnen worden? Ik deel de opvatting van de heer Samsom dat het prettig zou zijn als inzichtelijk is op welke termijn die voortgang geboekt kan worden.

Met de simulator en de inzet van ervaren piloten valt veel winst te behalen. Vanaf wanneer kan dat? In de brief is sprake van 150 vluchten na introductie. Kan de staatssecretaris daar wat exacter over zijn? Wat is de plaatsingsduur van vliegers? Als je daar heel veel mensen laat trainen en oefenen, zijn veel meer trainingsvluchten noodzakelijk om de vliegveiligheid te waarborgen. Wat gaat het kabinet doen om onze vliegers die daar zitten, met een langere plaatsing neer te zetten, zodat wij onze eigen bijdrage leveren en het goede voorbeeld geven op dit punt? Ook op dit onderdeel zouden wij slagen moeten maken.

De spreiding van de vliegbewegingen lijkt mij heel sympathiek. De brief is hoopgevend. Binnen de NAVO zijn er initiatieven om voor de C-17 in Hongarije een basis op te zetten. Doelt de staatssecretaris daarop in zijn brief? Wat gaat dat concreet opleveren? Het is een NAVO-instelling waarvan de lasten eenzijdig in een bepaald gebied neervallen. Het is volstrekt legitiem om binnen de NAVO te zeggen dat iedereen zijn aandeel in de lasten moet nemen. Landen als Turkije, Hongarije en Polen hebben allerlei ambities binnen de NAVO en mogen daar best op worden aangesproken. Welke kosten zijn daar concreet mee gemoeid?

De heer **Jansen** (SP): Ik wil graag weten waar de CDA-fractie staat op dit punt. Zij vindt het

interessant om de mogelijkheden te bekijken voor het uitplaatsen van vluchten. Vindt zij het compleet verplaatsen van de basis ook een optie?

De heer **Knops** (CDA): Ik weet niet hoeveel dat kost, maar ik weet wel dat het heel duur zou zijn. Vluchten uitplaatsen naar andere bases om de lasten te spreiden, zal vanzelfsprekend een aantrekkelijker optie zijn, ook voor die andere landen. Het lijkt mij daarom goed om dat eerst te bekijken. Wij hebben nooit gezegd dat wij die basis weg willen hebben, in tegenstelling tot andere fracties. Het gaat ons om vermindering van de geluidsoverlast. Wij willen stillere motoren en die casus loopt nu. Ik hoor de bewindslieden daar straks graag over. Ik wil graag concreter hebben wat die uitplaatsing kan gaan opleveren.

De heer **Jansen** (SP): Welk kwaliteitsniveau is acceptabel? Gezien de decibellen zitten wij met 5% van het huidige aantal vluchten nog steeds boven de burgerluchtvaartnorm van bijvoorbeeld Schiphol. Die uitplaatsing zal wel op heel grote schaal moeten gebeuren. Waar ligt voor de CDA-fractie de grens bij het verplaatsen van activiteiten?

De heer **Knops** (CDA): Wij verschillen niet van mening over het feit dat het door de Boeing 707 geproduceerde lawaai niet valt te compenseren. Elk toestel dat vliegt, maakt een hoop lawaai. Hoe minder lawaaiige toestellen er vliegen, hoe lager de lasten zijn, maar het blijft een probleem. Daarom blijven wij inzetten op stillere motoren. Dat is de echte oplossing. Dan kun je normaal operationeel vliegen en dan kun je rekening houden met je vliegpatronen. Het in opdracht van VROM gedane onderzoek lijkt te stellen dat het met deze toestellen nauwelijks uitmaakt hoe je vliegt. Bij andere toestellen kun je met bepaalde vliegpatronen de overlast sterk verminderen. Dat doet men op Schiphol ook met bepaalde vliegtuigen.

Ik heb in het vorige AO vragen gesteld over de compensatie van die 6 hectare bos. Er is veel over kap gesproken, maar het is ook goed om na te denken over compensatie. Wij krijgen signalen dat het ministerie van Defensie daar te weinig proactief mee bezig is. Ik heb vorige keer gezegd dat het mij geen probleem lijkt om de zak met geld die daarvoor is, bij de gemeenten neer te leggen. Dan kunnen zij snel beginnen met het aanleggen van nieuw bos. Wat kan de minister daar al over melden?

De **voorzitter**: Wij zijn aan het eind gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik geef als eerste het woord aan de staatssecretaris van Defensie. Ik meld dat mevrouw Van Gent dit debat eerder verlaat omdat zij een andere vergadering moet voorzitten. Daarmee is zij geëxcuseerd.

Antwoord van de bewindslieden

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar inbreng. Ik dank de minister van VROM dat zij tegen de mores in mij als eerste het woord laat voeren om de vragen van de Kamerleden te beantwoorden.

Twee fracties hebben een opmerking gemaakt over het JSF-dossier. Dat is vandaag niet aan de orde, maar ik begrijp waarom men ermee komt. Het geeft aan dat geluid en geluidsoverlast redenen geven voor onrust en bezorgde gevoelens bij mensen. Je hebt te maken met procedures rond isolatie, overlast en de discussie daarover. Ik begrijp dat heel goed. Ik denk dat wij geen verschil van mening hebben over het feit dat wij dat serieus moeten en willen nemen. Waar mogelijk moeten wij daar dingen aan doen. Dat geldt zeker ook voor het JSF-dossier.

In zekere mate is het JSF-dossier voor de regering gemakkelijker dan het AWACS-dossier. De JSF-kwestie speelt zich af op vliegvelden waarvoor de Kamer en het kabinet in samenspraak met de lagere overheden een verantwoordelijkheid hebben. Wij kunnen dus spreken over contouren, vliegmethodes et cetera. In het AWACS-dossier blijft dat lastig omdat wij te maken hebben met een heel ander gespreksforum om tot oplossingen te komen, hoe zeer wij hierin ook ambities en terechte gevoelens hebben. Wij hebben te maken met al die partners in de NAVO. Nederland draagt ongeveer 3% van de kosten van het hele AWACS-gebeuren binnen de NAVO. Voor alles wat wij willen, moeten wij voor 30% tot 40% Duitsland en de VS aankijken. Daar komt de rekening te liggen. Dat maakt het AWACS-dossier vele malen lastiger. Ik begrijp de wensen van de Kamer, maar ik kan minder gemakkelijk toezeggen zaken te realiseren. Je kunt pas iets realiseren als je het zelf in je eigen macht en

mogelijkheden hebt. Dat is het lastige aan dit onderwerp.

Er is ook een overeenkomst: de veiligheid. In de commissie voor Defensie wordt regelmatig gesproken over UAV's, het belang van waarneming en inlichtingen. Die gaan een steeds belangrijkere rol spelen en Nederland moet daarin een volledige keten afdekken om te kunnen waarborgen dat wij de juiste informatie op het juiste moment hebben. Wij moeten bijvoorbeeld voorkomen dat vliegtuigen ongecontroleerd ons land binnenvliegen. Het gebruik van AWACS staat nog steeds in dat perspectief, hoe lawaaiig ook. Het kabinet vindt het daarom vanuit het perspectief van veiligheid en het waarborgen van een informatiepositie over wat er in ons luchtruim gebeurt, onverantwoord om zich op de binnenvliegeregeling te beroepen, al begrijp ik het gevoel en de emotie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Veiligheid is een serieus punt. De bewaking van het luchtruim kan toch ook vanuit andere posities gewaarborgd worden? Dat is wel een belangrijke vraag gezien de mogelijkheden voor verplaatsing.

Staatssecretaris **De Vries**: Daar kom ik nu op. Het standpunt van de regering is niet "stop maar met die AWACS, want die hebben wij niet meer nodig". Wij hebben ze wel degelijk nodig. Wij constateren dat er overlast is en dat daar terechte gevoelens over zijn. Wij doen binnen die bandbreedte en in het ingewikkelde speelveld van de NAVO onze uiterste best om het aantal vluchten te verminderen. De ultieme ambitie is en blijft -- de heer Samsom zei dat terecht -- dat de discussie over de business case er niet voor niets is. Die dient ertoe om de discussie over de vervanging van de motoren helder op de agenda te houden. Dat is de gemakkelijkste manier om tot vermindering van lawaai te komen. Laat daarover geen misverstand bestaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was niet helemaal mijn vraag. De staatssecretaris begon zelf over veiligheid, maar er is alleen geen een-op-eenrelatie tussen veiligheid en de huidige locatie. Dat kan ook op een andere manier geregeld worden. Ik vind de argumentatie over veiligheid in dit kader niet zo sterk.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik heb veiligheid genoemd in relatie tot de discussie over de binnenvliegeregeling. In die discussie zouden wij kunnen zeggen "stop er maar mee", ongeacht of de basis naar elders in Europa verplaatst wordt. Als je dat afzet tegen mijn uitgangspunt over veiligheid, kan men wellicht begrijpen dat ik dat geen verstandige beslissing zou vinden. Ik kom op onze ambitie van de vermindering van het aantal vluchten. Ik heb in het vorige debat, onder andere met de PvdA-fractie, de discussie gehad over 2200 versus 2600 vluchten. Ik heb duidelijk gemaakt dat het binnen de uitgangspunten die ik net schetste, een hele tour de force wordt om die 2600 te bereiken. Dat is al een forse ambitie. Het feit dat u vandaag niet tevreden bent met die 2600, bewijst maar weer eens dat ik gelijk had: het is een lastige klus. Het is begrijpelijk dat de Kamer nog enkele honderden vluchten minder wil. Als ik daarin meega, stel ik echter een situatie voor die volstrekt onrealistisch is. Als ik zeg dat ik dat zou doen, vind ik dat te gemakkelijke politiek richting de bewoners in Limburg. Dan zou ik een beeld voorhouden van iets waarvan ik op voorhand weet dat het niet lukt. Het aantal van 2600 vluchten is mijn ambitie. Ik zal de Kamer rapporteren wat ik daarvan heb gerealiseerd, want zij is daar nog niet tevreden over. Ik verbind mij dus niet aan de doelstelling van 2340 vluchten, zoals die in de motie was vervat.

De heer **Jansen** (SP): De houding van Defensie ten opzichte van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid zit mij dwars. In mijn eerste termijn heb ik daar ook al op gewezen. Ik zal het vergelijken met het bedrijfsleven. Daar zit men ook niet te wachten op hoge kosten, maar zij hebben de laatste 50 jaar hun emissies wel gigantisch weten terug te brengen naar aanleiding van de SO₂-, de NO_x- en de fijnstofnormen. Uiteraard hoeft het aantal vluchten niet omlaag als de herrie minder wordt. De heer Knops zei dat ook al. Als de NAVO met fluistermotoren gaat werken, is het probleem ook opgelost. Dat vindt iedereen prima. Als de staatssecretaris dat niet doet, moeten er minder vluchten gemaakt worden. Het moet uit de lengte of uit de breedte komen.

Staatssecretaris **De Vries**: Daarover verschillen wij niet van mening. Het gemakkelijkste zou zijn geweest om de motoren te vervangen. Dat zei de heer Samsom ook. Er is ook geen verschil van

mening over het feit dat deze motoren niet kunnen bestaan binnen de normen die daarvoor gelden. De minister van VROM zal daar straks meer over vertellen. Feit is dat ze wel bestaan en feit is dat wij geen meerderheid hebben gekregen om ze te vervangen, maar feit is ook dat het ons wel is gelukt om de herziene business case in de benen te krijgen, waarmee die mogelijkheid nog steeds wordt opgehouden. Dus daar blijven wij naar streven, maar binnen deze werkelijkheid, namelijk dat op dit moment de motoren niet worden vervangen, was de "next best"-strategie vermindering van het aantal vluchten. Daar rapporteer ik de Kamer vandaag over.

De heer **Jansen** (SP): Als Shell te veel SO₂ uitstoot, dan legt de overheid een strengere norm op, waardoor Shell die uitstoot moet terugdringen. Dat is geen discussie met Shell, maar dat is gewoon de norm. Die wordt aangescherpt waardoor zij gewoon hun emissie moeten terugdringen. Waarom is de Nederlandse regering, in dit geval de staatssecretaris van Defensie, te laf om tegen de NAVO te zeggen: jongens, die geluidsnormen moeten gewoon worden aangescherpt, want dat is gewoon jullie maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Staatssecretaris **De Vries**: Die discussie zijn wij aangegaan, ook bij monde van de minister van VROM. De werkelijkheid is echter dat de NAVO op dat punt niet in overtreding is, want de Europese normen voor de civiele luchtvaart gelden gewoonweg niet voor de militaire luchtvaart. Dus uw vergelijking met Shell gaat wat dat betreft niet op, hoe sympathiek ook.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik heb met veel verbazing de staatssecretaris horen zeggen dat hij zich niet gebonden acht aan een motie. De motie waarin wordt verzocht om het lawaai met 35% te verminderen, is Kamerbreed, met algemene stemmen, aanvaard. Gelet op de bestaande situatie kom je dan uit op die 2340 of 2350 vluchten. Nu zegt de staatssecretaris: ik wil mij niet aan die motie binden. Hoe moet ik dat nu uitleggen? De Kamer neemt moties aan. Ik ga ervan uit dat ze worden uitgevoerd. Dat is vaak ook de wens die in moties wordt uitgesproken.

Staatssecretaris **De Vries**: De Kamer mag en moet een en ander uitleggen zoals het de Kamer betaamt, maar opdat punt voer ik inderdaad de motie niet uit.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Welnu, dan ben ik al bijna aan mijn VAO toe.

Staatssecretaris **De Vries**: Dat is echter geen kwestie van onwil. Ik wil hier gewoon geen verhaal houden in de geest van dat ik iets wel even ga realiseren, terwijl ik op voorhand weet dat ik het niet ga halen. Ik doe geen loze beloften.

De heer **Samsom** (PvdA): Precies om dat laatste heb ik u in dit debat gevraagd om een aantal van die afwegingen wat helderder te maken. Daarmee zetten wij namelijk weer een stap voorwaarts. Waarom denkt u dat u het niet kunt halen? Wat is de kostencurve of de inspanningscurve? Zulke curven bereiken immers op een gegeven moment het onmogelijke. Dat is bij alle vraagstukken het geval. De Kamer acht zich wel gebonden aan de door de Kamer aangenomen motie. U moet ons dan maar een beetje helpen om die afwegingen transparanter te maken, want ik wil straks niet zonder opties zitten om nog een stap verder te kunnen zetten. Of u het nu wilt of niet, u zult die opties aan ons moeten presenteren. Dan kunnen wij meedoen met de afweging die u kennelijk al gemaakt hebt.

Staatssecretaris **De Vries**: Dan lijkt het mij het beste om de verschillende sporen af te lopen, zodat de Kamer kan toetsen wat wel of niet kan en of dingen, waarvan ik de indruk heb dat ze niet gemakkelijker kunnen, een slag gemakkelijker zouden kunnen.

De heer **Knops** (CDA): U zei net: die motie is een brug te ver. De Kamer heeft haar Kamerbreed aangenomen. Ik heb de motie voor mij liggen. Uw inzet laat tot op heden gestage voortgang zien, geen spoedige voortgang, maar dat kan u nauwelijks worden verweten. Dat ligt aan de situatie met de NAVO, waar wij allemaal mee zitten. In die motie wordt de regering echter verzocht om zich onverminderd te blijven inzetten via alle mogelijke opties. Dat is meer een aansporing van de regering om vooral door te gaan op die weg. Dus als u nu al zegt dat u het niet gaat halen, sluit ik mij aan bij de

heer Samsom. Ik ben vatbaar voor uw argumenten in eerste termijn, maar het mag toch van u worden verwacht dat u zich onverminderd blijft inzetten op dit dossier?

Staatssecretaris **De Vries**: Zeker. Dan kan ik zeggen dat ik de motie beschouw als ondersteuning van het beleid. Het gaat erom dat ik staatssecretaris ben tot 2011. Die datum van 2011 is van belang en hangt samen met de discussie over die simulator. Er werd mij namelijk gevraagd: wat is uw einddoel waarop u die 2600 gerealiseerd wil hebben? Welnu, om op die 2600 uit te komen, heb ik ook de uitwerking van de simulator nodig. In 2011 zie je daar het effect van. De Kamer kan mij dan, aan het eind van mijn kabinetsperiode, in ieder geval afrekenen op het feit dat ik dankzij de simulator 150 vluchten minder kan inboeken om op die 2600 te komen. Ik kom graag verder dan dat, zonder enig probleem. Daarin zit het probleem niet. Als ik nu echter een realistische inschatting maak van de manier waarop en de snelheid waarmee het nu gaat, dan verwacht ik dat ik in 2011 tegen de Kamer kan zeggen: 2600.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik constateer dan toch dat u zegt: ik ga die motie niet uitvoeren. Daarin stond namelijk concreet: 35% geluidsvermindering. Daarmee wordt de mogelijkheid van uitplaatsing van vluchten meer concreet gemaakt, maar wellicht komt dat zo meteen wat prominenter in uw antwoord naar voren. Ik begrijp dat u zegt: ik voer de motie niet uit en ik kan haar niet uitvoeren. Gaat u ons nu dan maar eens uitleggen welke mogelijkheden er zijn voor uitplaatsing, want u maakt het ons lastiger dan het al was.

Staatssecretaris **De Vries**: Misschien is het goed om het dan als volgt te formuleren, want dan hebben wij een kleiner verschil van mening dan nu het geval lijkt te zijn. Wellicht denkt de Kamer dat dit dossier voor mij is afgehandeld zodra ik de 2600 heb bereikt en dat ik dan geen verdere ambitie meer heb, maar dat is niet zo. Als de Kamer de motie uitlegt als: na het bereiken van die 2600 is de ambitie van de staatssecretaris onverminderd en streeft hij naar een verdere verlaging, dan kan ik daar zonder probleem "ja" op zeggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit klinkt als een genereus gebaar, maar het is natuurlijk nada, niks, noppes. Tot 2011 zijn wij namelijk druk bezig om te komen tot 2600. De hele Kamer wil unaniem 2340, ofwel min 35%, en als u dat niet haalt uitplaatsingen. Het is nog maar de vraag wie er nog zit na 2011. Dat is voor iedereen de vraag natuurlijk. Deze toezegging is mij echter echt te vaag en stelt niets voor. Dat weet de staatssecretaris ook wel. Dus gaat u ondertussen gewoon aan de slag met die uitplaatsing en heeft u een concreet draaiboek om die motie uit te voeren? De hele coalitie en de oppositie is het met die motie eens.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik stel voor dat wij het draaiboek gaan aflopen. Het eerste spoor is de simulator. Daarin zijn wij gelukkig geslaagd. Ik heb de Kamer gerapporteerd dat er overeenstemming is om die aan te schaffen. Dat is winst ten opzichte van het vorige debat. Onze inschatting is dat dit een vermindering kan opleveren van 150 trainingsvluchten. Die vermindering zal in 2011 zijn gerealiseerd.

Daar is nog eens de verkoop van de drie TCA-vliegtuigen bijgekomen. Dat vind ik echt winst, want dat hadden wij niet een-twee-drie verwacht, ook niet in het vorige debat. Dat is zo van belang, omdat het gaat om oudere Boeing-707's dan de AWACS zelf. Dat heeft dus alles te maken met milieubelasting en overlast die deze vliegtuigen veroorzaken.

De heer **Knops** vroeg hoeveel minder vliegbewegingen dat oplevert. De winst zit daar echter niet in een lager aantal vliegbewegingen, behalve dan de 150 vluchten die eraf gaan met de simulator. Je creëert hiermee echter nog een extra winst. De trainingsvluchten die dan wel nog met een vliegtuig worden gemaakt, worden namelijk gemaakt met een geleased civiel toestel, zoals nu de inschatting is. Die vliegtuigen zijn van een modernere makelij en genereren dus minder lawaai- en milieu-overlast. Daarin zit dus die extra winst vanaf de aanschaf van de nieuwe TCA-vliegtuigen.

De heer **Knops** (CDA): Ik heb daar geen overzicht van, maar hoe vaak vliegen die oude toestellen nu? Hoeveel wordt er dadelijk minder gevlogen?

Staatssecretaris **De Vries**: Ik heb dat tabelletje bij mij. Ik zal u straks laten zien hoeveel TCA-vluchten er nu zijn.

Het tweede spoor is het verplaatsen van vluchten. Ik merkte aan de inbreng van de Kamer dat twee dingen door elkaar heen lopen: het verplaatsen van vluchten en het verplaatsen van de basis. Het verplaatsen van een vlucht betekent niet dat de thuisbasis niet meer Geilenkirchen is. Het betekent dat vluchten waarin touch and go's worden geoefend, worden verplaatst naar andere landen. Daarbij moet je het liefst ergens vijf keer landen en opstijgen, hetgeen natuurlijk overlast geeft. Landen als Polen, IJsland, Hongarije, Luxemburg en Portugal hebben wij bereid gevonden om zulke vluchten over te gaan nemen. Daar zit dus een verminderingsslag in. Aan die vluchten moet ook Nederland een bijdrage leveren. Misschien weet de Kamer niet dat Nederland op dit moment al een bijdrage levert aan ongeveer 250 vluchten, waarbij sprake is van touch and go's van AWACS. Daar komen nog eens 120 bij om tot een extra vermindering te komen.

Iets anders is de verplaatsing van de basis, die aan de orde kwam. Daarbij was de vraag: kan deze misschien naar Polen? Dat is een heel forse, financiële exercitie. Het punt was echter dat Polen dacht die verplaatsing voor een deel te kunnen financieren uit Europese structuurfondsen, maar daar kan Polen geen Europese structuurfondsen voor gebruiken. Dus daar moet dan extra geld voor worden gevonden. Dat gaat om bedragen tussen de 500 mln. en de 1 mld. Dat zie ik dus niet een-twee-drie gebeuren. Het is echter belangrijker dat Duitsland dat moet willen als je het überhaupt wilt doen. Dat is echt een punt waar je op moet letten. Op dit moment wil Duitsland de basis niet verplaatsen. Stel dat Duitsland dat wel zou willen -- die vraag speelt zelfs al bij wat er na 2030 gaat gebeuren -- dan gaan wij er niet over of Duitsland die basis gaat opdoeken. Dat is puur een nationale afweging geworden. Die basis kan dan even gemakkelijk een vliegveld worden dat gaat concurreren met onze vliegvelden in Nederland, zoals wij dat nu in wezen ook al kennen. Kortom: Duitsland speelt hier een heel bepalende rol in. De stand van zaken op dit moment is dat het volledig verplaatsen van de basis geen steun van Duitsland heeft en dus niet realistisch is. Het verplaatsen van de vluchten kost aan extra materieel en brandstof een ton per vlucht, omdat dan verder weg moet worden gevlogen om die oefeningen te doen. Gelukkig zijn bepaalde landen echter bereid om dat te doen.

Hoe loopt dat spoor? Dat is een spoor geweest van een brief van het CDS aan SACEUR. Daar komt nu een reactie op. Daarin zit dus ook die verlaging: eerst naar 3000 en dan naar 2600. Daar wordt nu in meebewogen. Als vervolgstap wil ik vanuit mijn politieke verantwoordelijkheid mijn politieke collega's in de NAVO die over dit onderwerp gaan een brief schrijven om nog eens extra druk te zetten en te vragen om vluchten over te nemen. Dat is het scenario wat betreft het verplaatsten van de vluchten. Als je van die 2600 wilt komen op het getal dat in de motie staat, dan kost dat om en nabij 10 mln. extra. Dat is even voor de vuist weg gerekend. Die extra ambitie betekent dus een extra kostenpost van 10 mln. per jaar en daarvoor heb je de bereidheid van bepaalde landen nodig.

De heer **Samsom** (PvdA): Misschien is er dan toch wat verwarring. Ik had het niet over het verplaatsen van de hele basis. Al zou ik het nog zo graag willen; ik ken de beperkingen, namelijk vooral de toestemming van Duitsland. In uw brief staat echter op pagina 5 bovenaan dat het overnemen van vluchten door landen als Polen en Hongarije bovendien investeringen zal vergen in vliegveld, infrastructuur en luchtverkeersleiding. Ik had het over de kosten waarbij ik een opening zag. Ik dacht: als wij dat betalen -- hierbij gaat het niet om 500 mln., want zo duur is die luchtverkeersleiding niet -- dan ontstaat er misschien wel extra bereidheid om het te doen. Ik begrijp uit uw betoog dat het alleen om brandstofkosten gaat. Waaruit bestaan deze dan?

Staatssecretaris **De Vries**: Het is de brandstof plus de kosten waar u het over heeft, namelijk de kosten voor wat er op zo'n basis moet worden geregeld aan extra luchtverkeersleiding, extra beveiliging op de baan en eventuele aanpassingen aan de baan om die vluchten te kunnen ontvangen. Ik kan heel gemakkelijk zeggen: nou, wij hebben op Twente nog wat ruimte. Als ik dat echter doe, dan moet daar weer een hele luchtverkeersleiding worden neergezet. Dat zijn dus kosten die wij extra maken.

De heer **Samsom** (PvdA): Die kosten betreft u in de ton per vlucht?

Staatssecretaris **De Vries**: Ja, die zitten er in.

De heer **Samsom** (PvdA): Helder.

De heer **Jansen** (SP): Is het mogelijk dat wij nog iets meer informatie krijgen over de opbouw van die prijs? Wat zijn de eenmalige investeringen en wat is de echte prijs per vlucht? Een ton per vlucht aan brandstofkosten is namelijk echt ver over de top. Kunnen wij een verdere onderbouwing van die rekensom krijgen?

Staatssecretaris **De Vries**: Zoals ik het nu voor mij heb, is €20.000 de component brandstof van die ton. Dan is €80.000 de investering die je op vliegvelden moet realiseren om het landen, het starten en de touch and go's van AWACS mogelijk te maken. Die kosten hebben wij ook doorgekregen in de brief van SACEUR.

Dan kom ik op de verplaatsing van de 150 vrachtluchten. Daarvan zijn er al 45 verplaatst, mede dankzij Canada. Nederland heeft kenbaar gemaakt 40 vluchten op vliegveld Eindhoven te willen faciliteren. Duitsland heeft er op dit moment 60. Als wij er ook nog eens in slagen om Duitsland te overtuigen, dan kunnen wij daarmee de slag maken waarmee je in totaal 150 vrachtluchten kunt uitplaatsen van Geilenkirchen. Dat is dan de optelsom van 45, 40 en 60. Ik heb een intensief jaar met Duitsland voor de boeg. Dat is daarbij de strategie en daarin ligt mijn belangrijkste uitdaging ten opzichte van Duitsland. Daar hebben wij al over gesproken. Duitsland heeft een positieve grondhouding uitgesproken, maar hierover nog geen besluit genomen. Wat in dat gesprek, waarin nog veel meer werd opgelost, wel nog aan de orde kwam, was de inzet van AWACS in Afghanistan. Daarmee zou een groot aantal AWACS voor een langere periode worden verplaatst, waarschijnlijk naar Minat, om van daaruit Afghanistan te gaan bestrijken. Wij zijn daar inhoudelijk zeer voor. De discussie daarover in de NAVO is gestokt onder andere vanwege de positie van Frankrijk, zo was te lezen. Dat is jammer, omdat je dan heel helder operationeel middelen inzet die je binnen de NAVO in je assortiment hebt. Daarbij speelt dan weer de wil of onwil van sommige partnerlanden om de kosten daarvoor te dragen een rol. Die discussie is echter nog niet helemaal van tafel, maar dan spreek je weer over heel andere werkelijkheden. Dat zou mooi zijn voor de omgeving, maar ook operationeel goed voor Afghanistan.

Dan kom ik op het onderzoek, de vernieuwde business case. Dat onderzoek wordt gedaan door Landrum and Brown. Dat is gewoon via een nette aanbestedingsprocedure gelopen, waarop partijen konden intekenen. Er werd gevraagd welke elementen daarin extra aan de orde komen en wat de winst is ten opzichte van de vorige business case. Daarbij ging het puur en alleen om een kostenafweging. Nu wordt er ook gekeken naar operatiën en effecten op het milieu en de lokale economie. Dus dat is een veel bredere range op basis waarvan een afweging kan worden gemaakt over de kosten en baten van een eventuele vervanging van motoren. Die gesprekken zijn al aangevangen. Naar ik heb begrepen, is Landrum and Brown ook al langs geweest in Onderbanken. De gemeente Onderbanken heeft onder andere kenbaar gemaakt dat het in een oudere discussie ging over het verplaatsen van de landingsbaan en vroeg of dat kon worden betrokken bij het onderzoek. Daarvan is gezegd: wij weten dat het in het verleden al eens is onderzocht, toen bleek het niet te kunnen, maar wij willen dat best bekijken in het kader van deze business case review. Ik begreep dat het gesprek met die club goed is verlopen en hoop dat wij daar in juni 2009 een goed verhaal over terugkrijgen.

Hoe zit het dan met de discussie over de kap? Wat is daarbij de wens van het ministerie van Defensie? Er is indertijd zes hectare gekapt. Er was ook nog een gebied B dat niet is gekapt en dat één hectare besloeg. De wens van het ministerie van Defensie is om het gebied van zes hectare te onderhouden, zodat het nu niet weer uitgroeit en om in het gebied van één hectare de hoogste toppen te verlagen. Dat heeft alles te maken met de vliegveiligheid, maar ook met geluidsoverlast. Wij horen van de basis - - daarop vliegen ook Nederlandse piloten -- dat men door de hoge bomen te laat zicht heeft op de landingslichten, waardoor men niet de meest efficiënte aanvliegeroute kan kiezen voor de landing, ook wat geluidsbelasting betreft. Hierdoor ontstond de wens om met de gemeente Onderbanken overleg aan te gaan waarin werd verzocht om het mogelijk te maken om hoge toppen eruit te halen in gebied B en blijvend onderhoud te plegen in gebied A om te voorkomen dat de vegetatie weer uitgroeit. Op het nimby-verhaal dat hiermee samenhangt, zal de minister van VROM ingaan.

De heer Knops vroeg hoe het zat met de compensatie van die zes hectare. Zoals ik in het vorige debat al heb gemeld, zijn de onderhandelingen daarover gestokt. Er was discussie met de verkoper van de grond over de prijs. Als er zo'n hoge hectareprijs zou worden betaald, schept dat een precedent, waar

men in andere gevallen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook last van zou hebben. Die onderhandelingen zijn dus gestokt. Hulde aan de gedeputeerde Driessen, die daarin heeft geïntervenieerd en de partijen weer aan tafel heeft gekregen. De Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zit weer aan tafel. Daarom hopen wij bij het ministerie van Defensie dat wij dat nu wel kunnen gaan realiseren.

Minister Cramer: Voorzitter. Allereerst dank aan de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn. Na een heel korte inleiding zal ik het ten eerste hebben over de vliegprocedures en de wijzigingen en de mogelijkheden daarbij, ten tweede over de activiteiten rond de NAVO en de EU en tot slot kort iets over de vliegveiligheid in relatie tot het nimby-principe.

Ik herhaal wat ik vorige keer ook zei, namelijk dat ik de geluidsoverlast in de gemeente Onderbanken echt een probleem vind, dat het mij ook echt aan het hart gaat en dat ik mij tot het uiterste wil inzetten om te doen wat wij kunnen doen. In oktober 2007 heb ik een bezoek gebracht aan de gemeente. Ik heb daar gesproken met de bewoners en de ernst van de geluidsoverlast en de daarbij behorende emoties ervaren. Dus aan dit dossier moeten wij alles doen wat binnen onze mogelijkheden ligt. Gezamenlijk werken wij daar hard aan. Ik heb ook getracht om de verstoorde relatie met Onderbanken te herstellen, onder andere door het nimby-besluit in te trekken. Ik hoop en verwacht dat wij daardoor weer opener met elkaar kunnen praten over de wijze waarop wij dit probleem kunnen aanpakken en oplossen. De staatssecretaris van Defensie heeft al veel gezegd over wat wij in het algemeen trachten te doen. Dat gaat dan over aantallen vliegbewegingen en de wijze waarop wij stillere motoren trachten aan te schaffen. Ik zeg "trachten", omdat wij daarbij sterk afhankelijk zijn van de NAVO. Nogmaals: deze zaken zijn in gang gezet. Ik heb tijdens het vorige AO gezegd: laten wij in ieder geval alles wat wij nu al kunnen doen aan het wijzigen van die vliegprocedures in gang zetten. Er is mij immers veel aan gelegen om de geluidsoverlast zo veel mogelijk terug te dringen. Alles wat al snel kan, moeten wij doen.

In dat kader heb ik een onderzoek laten uitvoeren. De Kamer heeft de resultaten daarvan onlangs toegestuurd gekregen. Uit die resultaten blijkt dat er een lichte verbetering is, maar wat stelt die nu precies voor? Ik kan mij heel goed voorstellen dat mij dat wordt gevraagd, want dat was natuurlijk ook het punt dat wij wilden laten onderzoeken. Wij moeten het niet alleen laten onderzoeken, maar ook weten of het in de praktijk kan of moet worden uitgevoerd. Uit de onderzoeken bleek dat er wel degelijk een lichte verbetering zichtbaar is, als je het gewoon feitelijk meet, maar aangezien de belasting van het geluid al zo hoog is, verschilt het in de beleving van de mensen niet zo vreselijk veel. Veel lawaai blijft immers ook veel lawaai. Tegen de heer Samsom zeg ik dat dit niet betekent dat wij niet zouden moeten bekijken wat het scheelt. Wij treden nu in overleg met de vliegbasis op basis van de resultaten van dit rapport en bekijken met de vliegbasis welke voorstellen die zoden aan de dijk zetten qua vliegprocedures meteen kunnen worden toegepast. Dan kunnen wij het NLR laten uitrekenen hoeveel dat inderdaad heel concreet scheelt. Ik zeg toe om dat te laten doen.

De heer Knops (CDA): Begrijp ik goed van de minister dat de aanbevelingen, uitkomsten en conclusies van het rapport met de basis worden besproken en dat ook de kleine dingen, zoals de minister het noemt, toch zouden moeten worden geïmplementeerd en dan op macroniveau bekeken wordt wat het effect en de beleving is. Wordt dat nog een keer bekeken?

Minister Cramer: Ja. Onder anderen de heer Samsom vroeg daar naar. Wij gaan nog een keer goed op een rij zetten wat het dan scheelt. Als je een lager startgewicht neemt of een relatief hoge doorstart maakt, kun je echt wat geluidswinst bereiken. Dat gaan wij nu met de vliegbasis bespreken en doorrekenen.

De heer Jansen (SP): Ik kan mij nog bijzonder goed herinneren dat ik het lagere startgewicht twee AO's geleden al eens heb voorgesteld. Toen zei de staatssecretaris van Defensie: ho jongens, dat doen wij niet, want dat werkt alleen maar als een boemerang, aangezien je dan meer starts nodig hebt om eenzelfde effect te bereiken. Ik neem aan dat de minister van VROM ook van mening is dat wij onszelf niet voor de gek moeten houden en dat wij ook onze inspanning moeten richten op zaken die zoden aan de dijk zetten. Gaat dit niet toch lood om oud ijzer worden?

Minister **Cramer**: In mijn brief heb ik gesteld dat de resultaten uitwijzen dat niet bij alle vluchten de voorstellen die zoden aan de dijk zetten ook kunnen worden toegepast. Daarom wil ik nu meteen met de vliegbasis praten om te bepalen wanneer het kan en hoeveel zoden het dan in zijn totaliteit aan de dijk zet. Dat is mijn inzet, waarover ik de Kamer zo snel mogelijk, maar zeker voor de zomer, zal rapporteren.

Dan kom ik op de vragen over de acties met betrekking tot de NAVO en de EU. Vooral over de EU waren vragen van onder anderen mevrouw Van Gent, de heer Jansen en mevrouw Neppérus. Ik zal eerst nog kort iets over de NAVO zeggen. Ik heb in een vorig AO verteld dat ik een bezoek heb afgelegd aan de secretaris-generaal van de NAVO, de heer De Hoop Scheffer. Mijn inzet daarbij was om nogmaals aandacht voor dit probleem te vragen, alsook om te vragen actie hierop te ondernemen. Daar is de herziening of update van de business case uit voortgekomen. Die is wat breder opgezet dan de vorige. Men heeft ook serieus bekeken of de trainingsvliegtuigen niet door stillere vliegtuigen konden worden vervangen. Onlangs is besloten dat dit gaat gebeuren, zoals staatssecretaris De Vries ook al zei.

De AWACS-vliegtuigen heb ik aan de orde gesteld in de Milieuraad en de minister van Verkeer en Waterstaat in de Transportraad. Op grond van onze heel duidelijke oproep aan de collegialanden om ons hierin te ondersteunen, hebben zowel de Commissaris van de Transportraad, als die van de Milieuraad samen die brief geschreven aan de NAVO. Die staat dus ook echt geagendeerd bij de NAVO. Het gebeurt niet vaak dat men zulke brieven krijgt. Het doel daarvan is om ervoor te zorgen dat de geluidsoverlast die de huidige AWACS-vliegtuigen met zich brengen, wordt teruggebracht tot een niveau dat past bij de burgerluchtvaart, of de civiele luchtvaart. Het gaat namelijk in feite om civiele vliegtuigen, waardoor deze enorme geluidslast is ontstaan, ook al zijn deze omgebouwd tot militaire vliegtuigen. Mevrouw Neppérus, mevrouw Van Gent en de heer Jansen vroegen of daar schot in zat. Met de voorzitters die nu aandacht hebben gevraagd vanuit de Europese Commissie dring ik erop aan om te bezien welke stappen daarin nog daadwerkelijk kunnen worden gezet. Wij zijn in het stadium waarin de verschillende wetgevingstrajecten waar je bij aan kan haken, bekend zijn. Nu is het meer een kwestie om te beoordelen of dat de juiste perspectieven biedt en of het mogelijk is. Ik zeg toe om er zeker voor te zorgen dat er voor de zomer zicht is op wat het Europese spoor kan betekenen en wanneer dat dan resultaat kan opleveren.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Wij hebben dat punt vorige keer besproken. Nu zijn wij zeven maanden later. Er zijn best inspanningen verricht, maar voor een deel hoor ik een herhaling van de vorige keer. Nu krijgen wij weer in juni meer inzicht. Staat het nu concreet op de agenda en hoe kun je een en ander versnellen? Hoezeer ik de inspanningen van de minister ook waardeer, zo meteen zijn wij ook weer een jaar verder. Dat schiet niet op. Dan heb je inmiddels weer een nieuwe Europese Commissie. De minister en ik zijn het erover eens dat het gaat om oude Boeing-707's, of gewone burgervliegtuigen die zijn omgebouwd. Los daarvan wil ik er gewoon meer tempo in hebben, want dat houdt natuurlijk ook verband met deze discussie over die 35%.

Minister **Cramer**: Ik ben het helemaal met mevrouw Neppérus eens en ik dring ook voortdurend aan op snelle besluitvorming. Ik wacht nu op een reactie uit Brussel op de vragen welke wetgeving het meest geschikt is en of het mogelijk is om de wetgeving dusdanig te veranderen dat het past binnen onze vraag. Daar heb ik een aantal maanden geleden nadrukkelijk om gevraagd. Dat klopt. Ik heb daarover alleen nog maar ambtelijk voorlopige signalen doorgekregen, maar ik heb nog geen bevestiging van wat mogelijk is. Ik zet mij daar echter enorm voor in. Mevrouw Neppérus kan ervan op aan dat wij er achter de schermen van alles aan doen om ervoor te zorgen dat ook zij zo snel mogelijk een antwoord heeft op deze vraag.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Blijkbaar kost het veel werk om dat in Brussel uit te zoeken, maar je hebt gewoon een aantal richtlijnen die daarvoor gelden. Ik denk dat men dat ook uitstekend weet op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In die richtlijnen kun je zo ongeveer aanwijzen waarin wat zou kunnen gebeuren. Wellicht kan de minister nog wat meer suggesties doen in Brussel, want ik kan mij niet voorstellen dat het een half jaar of langer moet duren.

Minister **Cramer**: Ik dreig in herhalingen te vervallen. Ik zou haast zeggen: mevrouw Neppérus, komt

u een keer mee als ik weer met een vlammend betoog probeer om die procedures te versnellen. Helaas gaat het niet sneller. Ik doe echt mijn best om zo snel mogelijk een antwoord te krijgen.

Over de vliegveiligheid kan ik heel kort zijn, want de staatssecretaris is daar reeds op ingegaan. Het gaat natuurlijk om de vraag of wij zowel voor een aanzienlijke vermindering van de geluidsoverlast kunnen zorgen, als voor de vliegveiligheid. Als wij de vliegveiligheid zeker stellen, levert die overigens in veel gevallen ook een voordeel op wat betreft vermindering van de geluidsoverlast. Dan wil ik meteen doorgaan naar de vraag over nimby. In juni vorig jaar heb ik het nimby-besluit ingetrokken. Dat is bekend. Mevrouw Neppéus vroeg hoe het staat met de relatie met de omwonenden en de omgeving en of ik met de andere betrokkenen bezig ben om afspraken te maken, zoals de lokale bevolking het graag wenst. De staatssecretaris heeft al gezegd wat wij doen om zowel het aantal vliegbewegingen als de geluidsoverlast te verminderen met stillere vliegtuigen en andere vliegroutes. Ik heb het nimby-besluit ingetrokken om open en met alle gegevens op tafel te kunnen praten over de vraag waar wij nu staan en om te laten zien dat wij echt ons uiterste best doen en de NAVO voortdurend onder druk zetten om ervoor te zorgen dat de NAVO wel handelt conform onze wensen. Wij zijn echter zeer afhankelijk van grote spelers die wij mee moeten krijgen in ons bootje, zoals Duitsland en de Verenigde Staten, om ervoor te zorgen dat de situatie verandert. Daarom is die business case zo belangrijk en zeker de bredere aanpak ervan. Wij doen echt alles wat binnen ons vermogen ligt om de geluidsoverlast terug te dringen. Daarbij gaat het om verplaatsing van vluchten, inzet van de vluchtsimulator, wijziging van de vliegprocedures, vervanging van de trainingsvliegtuigen door stillere vliegtuigen en aanpassing van de EU-regelgeving. Dus er zijn een heleboel dingen door ons in gang gezet.

Als ik luister naar het antwoord van de staatssecretaris op de vraag van mevrouw Van Gent, dan zou ik in herhaling vervallen als ik praat over de kwestie wel of niet kappen. Er is geen sprake meer van kappen. Ik heb heel duidelijk gesteld dat het nimby-besluit is ingetrokken. Voor de zes hectare die in het verleden is gekapt, vragen wij in verband met vliegveiligheid alleen om onderhoud. Bij de ene hectare die niet is gekapt, vragen wij in hoeverre het mogelijk is om die bomen iets af te toppen voor de vliegveiligheid en de geluidsoverlast. Daarover zijn wij nu in de eerste fase van de besprekingen. Over de overige dertien hectare hebben wij het helemaal niet meer; daar zijn wij over uitgepraat. Daar mogen en willen wij ook niet meer kappen. In feite gaat het alleen over onderhoud. Naar aanleiding van dit AO willen wij het gesprek op gang brengen over de wijze en het tijdstip waarop wij het onderhoud moeten plegen. Dit alles doen wij met volledige openheid van zaken die ik wens te geven. Hiermee tonen wij onze inzet om die geluidsoverlast terug te dringen.

De heer **Knops** (CDA): Ik heb goed geluisterd naar de minister. Zij formuleert hoe zij met "de bevolking", zoals zij het noemt, in gesprek zal gaan over het onderhoud van de bomen. Wat betekent het als de mensen in de regio zeggen: geen onderhoud?

Minister **Cramer**: Daar ga ik helemaal niet op vooruitlopen. Wij hebben bij het intrekken van het nimby-besluit goed contact gehad met de gemeente. Daarover hebben zij met ons gecorrespondeerd. In de volle breedte is er bereidheid om medewerking te verlenen, maar daarbij moet wederzijds kenbaar worden gemaakt wat de inzet is. Wij moeten de betrokkenen ervan kunnen overtuigen dat het ons menens is. Dat betekent dat wij op begrip van de andere kant moeten kunnen rekenen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent dat je ook rekening houdt met maatschappelijke belangen in plaats van alleen maar naar je eigen belang te kijken. Er zijn veel bedrijven die daar goede sier mee maken. De SP is daar af en toe cynisch over, maar er worden ook regelmatig op dat punt goede dingen gedaan. De NAVO reken ik tot de overheden, aangezien het een veiligheidsorganisatie is van overheden. Dan constateer ik toch dat de overheden maximaal onverantwoord lijken te ondernemen. De staatssecretaris zei dat er geluidsoverlast is -- dat erkent hij en de minister ook -- en dat die tot onrust leidt. Nee, zeg ik dan, die leidt tot gezondheidsschade. Dat is wetenschappelijk aangetoond. Dat is dus gevaarlijk voor die mensen. Dat besef is zeer ver te zoeken, zeker bij het ministerie van Defensie. De minister van VROM heeft dat besef wel, maar heeft op dit punt te weinig in de melk te brokkelen. Dit probleem gaat zich

herhalen in Leeuwarden en andere plaatsen waar de JSF wordt gestationeerd. Dat wordt van hetzelfde laken een pak. Ik wil dat de bevolking van die regio's wordt beschermd tegen deze pokkenherrie. Daar is de staatssecretaris van Defensie verantwoordelijk voor. Hij gaat niet alleen over defensie, maar ook over de effecten van defensie op onze bevolking.

Er zijn nu interessante financiële gegevens over het verplaatsen van vluchten gegeven. Het blijkt dat de marginale kosten van zo'n vluchtuitplaatsing eigenlijk wel meevallen, als ik dat zo snel beoordeel. Dat betekent dat er mogelijkheden zijn om op vrij korte termijn een substantiële verbetering te bewerkstelligen. Wat mij betreft is de discussie over sluiting op lange termijn geopend en zal die niet worden gesloten voordat de basis is gesloten. Los van die discussie, ben ik echter tevreden met iedere vlucht minder. Dus ik wil dat er komend jaar op dit punt voortgang wordt geboekt en dat ook de motie-De Wit wordt uitgevoerd waarin de regering wordt verzocht dat Nederland eenzijdig maatregelen neemt als de NAVO niet zichtbaar over de brug komt.

De SP-fractie denkt dat het heel nuttig is dat hier nog een Kameruitspraak over komt. Wij moeten even kijken of wij met meerdere fracties een gemeenschappelijke zet kunnen doen. Het is immers heel belangrijk dat wij zo breed mogelijk druk uitoefenen op de regering, juist omdat iedereen het bij dit onderwerp erover eens is dat er echt iets moet gebeuren.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik concludeer dat een motie die door de Kamer is aangenomen niet wordt uitgevoerd, want daar stond die 35% vermindering in. Die wordt niet bereikt met alle dingen die nu zijn genoemd. Ik wil dus ook een Kameruitspraak, maar laten wij eerst eens kijken op welke manier wij dat het beste kunnen doen. Ik wil in ieder geval nu duidelijk een toezegging krijgen dat wij meer inzicht krijgen in de kosten, dat wil zeggen die 500 mln. die verbonden zijn aan het sluiten van de basis. De VVD denkt echter meer aan het uitplaatsen van vluchten zolang je geen de stillere motoren hebt. Hoe kun je die kosten tussen landen verdelen, zodat die optie toch verder kan worden uitgewerkt? Daarbij komt nog het punt van Brussel, want dat duurt, met alle waardering voor de minister, toch echt veel te lang. Ik zou bijna zeggen: ik zal nog eens uitleggen wat je kunt doen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik leg mij er niet bij neer dat die Kamer motie niet wordt uitgevoerd. Ik zie ook aanknopingspunten, vooral het uitplaatsen van vluchten. Wellicht is dat in dit debat dan weer een kleine winst. Misschien zien wij allemaal weer prachtige dingen die er niet zijn, maar dan moet de staatssecretaris dat in tweede termijn maar zeggen. Vooralsnog verzoek ik hem om de Kamer een brief toe te zeggen waarin hij de kosten van het uitplaatsen van vluchten heel goed toelicht. Wat kost het precies? Wat zijn vaste en variabele kosten? Door wie kunnen en moeten die worden gedragen? Kan Nederland deze kwestie eventueel versnellen door bijvoorbeeld iets meer bij te dragen dan het moet bijdragen? Kunnen wij in de NAPMO of elders de vinger opsteken en zeggen: dat stukje doen wij erbij ten behoeve van onze bevolking in Zuid-Limburg? Dan kunnen wij een mooie afweging maken en is er misschien meer mogelijk.

Het is jammer dat de minister van VROM niet eerder dan deze zomer een brief kan sturen over alle maatregelen en de effecten van de vliegprocedures. Dat is een tegenvaller. Als bepaalde maatregelen eerder kunnen worden genomen dan de rapporten daarover zijn geschreven, dan hoop ik dat de minister zich hierdoor vooral niet laat hinderen.

Over het nimby-besluit blijft veel misverstand bestaan. Laat ik namens mijn fractie helder zijn. Er wordt in Schinveld en omgeving niet gekapt, gesnoeid, bosonderhoud gepleegd of wat dan ook zonder de nadrukkelijke instemming van de gemeenten. Daarom wilden wij het nimby-besluit van tafel, zodat het machtsverhouding, de balans van belangenafweging, de balans van macht en tegenmacht weer zou worden hersteld, nadat die door het nimby-besluit zo bruut was verstoord. Daar voerden de bevolking en sommige volksvertegenwoordigers toen actie voor. Dat laten wij wat ons betreft zo.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik heb nog één antwoord te goed op de vraag over de TCA's, maar ik stel in navolging van de heer Samsom voor om in de brief ook een overzicht te geven van het huidige bruto aantal vluchten en het aantal vluchten dat er afgaat door de maatregelen. Zo is het voor de Kamer inzichtelijk hoe de staatssecretaris op zijn eindgetal uitkomt. Ik ben blij met de toezegging en het is voor mij een belangrijk punt dat het denken niet ophoudt na het bereiken van die 2600, waarover ook een motie ligt. Ik vind ook dat wij het niet

moeten accepteren als dat zo zou zijn. Wij hebben de plicht om niet alleen door te gaan met die stillere motoren, die iedereen wenst, maar ook om te bekijken of je het aantal vluchten kunt verminderen, zolang de stillere motoren er niet zijn. Volgens mij zijn er een aantal interessante aanknopingspunten, die de staatssecretaris misschien wat conservatiever inschat in zijn brief, maar die wellicht in de toekomst wat meer ruimte bieden. Wij moeten die ruimte maximaal uitnutten. Dus ik zie graag in de brief ook het overzicht van de kosten.

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. De Kamer adviseerde mij: lees die motie nog eens goed. Ik heb even de tijd genomen om dat te doen tijdens de eerste termijn van de minister. Er zit minder verschil tussen wat ik heb gezegd in eerste termijn en wat in de motie staat. Er wordt namelijk aan de regering gevraagd om zich onverminderd te blijven inzetten om via alle mogelijke opties het aantal vluchten in de komende jaren verder terug te dringen, vliegroutes aan te passen en de geluidsoverlast met 35% te verminderen ten opzichte van het maximaal toegestane vliegbewegingen. Dat impliceert dat het een doel blijft, ook met de herziene business case, om motoren te vervangen. Dat is de beste manier om de geluidsoverlast met 35% te verminderen. Dat impliceert ook dat het na het bereiken van de 2600 niet ophoudt. Ik was dan ook iets te voortvarend door in eerste termijn te zeggen dat ik feitelijk die motie niet uitvoer. Ik voer hem wel uit. Ik kan dan ook toezeggen datgene te doen wat in de motie staat.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Zo worden bochten kennelijk snel genomen. Eerst hoor ik namelijk dat de motie niet wordt uitgevoerd en nu wordt die ineens wel uitgevoerd. Dat heeft iets weg van: ik moet mijn best doen om die 35% te halen. Ik denk dat het doel van de motie kraakhelder was. Die ging over de periode waarin je nog niet de stillere motoren had. Wij willen gewoon die 35%. Als het nodig is om het te verduidelijken, dan wil ik wel een nieuwe motie indienen. Nu wordt echter de zaak een beetje omgedraaid. Ik wil gewoon concreet horen wat er gaat gebeuren om die 35% vermindering te bereiken. Hoezeer ik de inzet van de staatssecretaris ook waardeer, ik wil niet alleen een inzet; ik wil meer.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik denk dat de inbreng van de VVD-fractie kraakhelder was. Ik ga niet over de vraag of mevrouw Neppérus daar een extra motie voor nodig heeft. Ik denk dat hetgeen is gevraagd ook aan de orde is geweest.

Ik besef dat hier ter plekke wat kosten over tafel zijn gegaan. Ik heb ook in tweede termijn willen verduidelijken in welk specifiek operationeel budget die zitten. Ik begrijp dat het lastig is voor de Kamer om dat allemaal tot zich te nemen als ik dat zo mondeling meedeel. Dus het is goed om dat even op een rijtje te zetten. Met enkel en alleen kosten en financiering in kaart brengen ben je er echter niet. Je hebt eerst landen nodig die de vluchten willen overnemen. Daarbij gaat het om acties via de CDS en brieven van mij aan lidstaten om eerst de bereidheid te creëren voor uitplaatsing. Daarna gaat het erom, de bekostiging van die uitgeplaatste vluchten te regelen. Ik zeg toe dat ik dat netjes op een rijtje zal zetten, omdat ik begrijp dat het lastig is om die informatie allemaal mondeling uit te wisselen.

De **voorzitter**: Wanneer doet u dat?

Staatssecretaris **De Vries**: Is over een maand op tijd voor de Kamer?

De **voorzitter**: Akkoord.

Staatssecretaris **De Vries**: Dat geeft ons ook de gelegenheid om nog een extra slag bij de NAVO te maken.

De heer Knops vroeg hoeveel TCA-vluchten er op dit moment plaatsvinden. Op dit moment zijn dat er in totaal 250 vanaf Geilenkirchen, waarvan 150 cargo- en 100 trainingsvluchten.

Minister **Cramer**: Voorzitter. De heer Jansen zei: er moet nu echt iets gebeuren. Dat vindt het kabinet ook. Wij doen er alles aan om zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Eenvoudig is het niet, maar wij doen het.

De heer Samsom was een beetje teleurgesteld over mijn toezegging om voor de zomer het NLR tot een uitspraak te laten komen over wat de aanpassing van de vliegbewegingen oplevert. Ik heb gezegd: uiterlijk deze zomer, omdat ik het nog niet helemaal weet. Ik schat echter in dat wij een maand nodig hebben om met de vliegbasis te bespreken welke voorstellen in de praktijk worden gebracht en daarover besluiten te nemen, zodat het niet alleen een theoretisch verhaal wordt, maar een praktijkverhaal. Dan duurt het nog ongeveer een maand voordat het NLR alles heeft doorgerekend. Dus als het krap aan is, duurt het twee maanden. Anders wordt het misschien iets meer. Ik denk echter eerder aan twee maanden dan aan zes maanden. Ik zal er vaart mee maken om ervoor te zorgen dat de Kamer zo snel mogelijk apart hierover wordt geïnformeerd.

De interpretatie van de heer Samsom over het nimby-besluit is ook de interpretatie die ik daar zelf aan geef.

Toezeggingen

- De minister van VROM zegt toe de uitkomsten van de NLR-studie te bespreken met de vliegbasis, te bezien welke maatregelen er kunnen worden genomen op basis van de resultaten van het onderzoek en door te rekenen hoeveel geluidswinst dit oplevert en vervolgens de Kamer hierover uiterlijk over drie maanden te informeren.

- De minister van VROM zegt toe de Kamer vóór 1 juli 2009 te informeren over de besprekingen met de Europese Commissie over de mogelijkheden voor aanvullende Europese geluidsnormering voor AWACS-vliegtuigen en het bijbehorende besluitvormingstraject.

- De staatssecretaris van Defensie zegt toe alle kosten en financieringsmogelijkheden van het uitplaatsen van AWACS-vluchten in kaart te brengen en de Kamer hierover voor het krokusreces (uiterlijk 19 februari) schriftelijk te informeren.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Baalen

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Lemaier

1 Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie)

Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie)

2 Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijnsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekstijn (VVD), Brinkman (PVV), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA), Diks (GroenLinks)

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Jonker (CDA),

Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Haverkamp (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Jan de Vries (CDA), Halsema (GroenLinks)