

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 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 2010

Nr. 68

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 mei 2010

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en de vaste commissie voor Defensie² hebben op 8 april 2010 overleg gevoerd met minister Huizinga-Heringa van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris De Vries van Defensie over:

- **de brief van de minister van VROM d.d. 16 oktober 2009 met Informatie na overleg met de Europese Commissie over de mogelijkheden voor aanvullende Europese geluidsnormering voor AWACS-vliegtuigen (32 123-XI, nr. 12);**
- **de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 4 januari 2010 met de Uitwerking van de aanbevelingen van het rapport van Landrum & Brown over het terugdringen van de geluids-overlast nabij de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (32 123-X, nr. 91);**
- **de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 2 april 2010 inzake Voortgangsrapportage AWACS (32 123-XI, nr. 64);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 8 april 2010 met een Reactie op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het zogenaamde nimbybesluit (32 123-XI, nr. 65).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie van Defensie,
Van Miltenburg

De griffier van de vaste commissie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van der Leeden

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Lemaier

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Koopmans, Jansen, De Mos, Neppérus, Vendrik, Samsom en Knops,

en minister Huizinga-Heringa van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris De Vries van Defensie, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Dames en heren, welkom. Ik heet de minister van VROM, mevrouw Huizinga, alsook de staatssecretaris van Defensie, de heer De Vries, met al hun medewerkers van harte welkom en het publiek natuurlijk ook. Dit overleg was gepland van vijf tot zeven uur. Het is wat later begonnen doordat de commissie LNV wat langer werk had. Ik stel voor om dezelfde eindtijd aan te houden. Ik zie iedereen knikken, dus dat komt goed uit. Er zijn zes fracties aanwezig. Het lijkt me prima om de spreektijd te houden op vijf minuten met twee interrupties, als deze een beetje kort worden gehouden. Als het ellenlange verhalen worden, word ik wat strenger.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Als volksvertegenwoordiger moet je altijd proberen om je parlementair uit te drukken, maar dat is buitengewoon moeilijk bij dit onderwerp. Het AWACS-dossier is een schandelijk staaltje van loze beloften, wegduiken, uitstellen, en de mensen die de overheid zou moeten beschermen, laten stikken.

In 1978–1979 is besloten om de AWACS-basis Geilenkirchen te reactiveren. De toenmalige staatssecretaris van Defensie, Van Eekelen, kwam op 18 januari 1979 op bezoek in Onderbanken, de gemeente waar de overlast zit, maar die toen nog niet zo heette. Hij beloofde toen dat hij de belangen van deze gemeente zo ernstig mogelijk zou nemen en bereid zou zijn daarnaar te luisteren, de wensen en mogelijkheden heel zorgvuldig te bestuderen, en om deze mee te nemen naar Den Haag om ze met andere bewindslieden te bespreken.

Met zo'n belofte zou je verwachten dat de rijksoverheid de plicht om de burgers te beschermen tegen overlast van zo'n NAVO-basis serieus zou nemen, maar niets is minder waar. De staatssecretaris van Defensie is in het afgelopen jaar bezig geweest met het verplaatsen van de landingsbaan; het verlengen in oostelijke richting. Deze verlenging in oostelijke richting was in 1980 al aan de orde. Dat is dertig jaar geleden. We praten inmiddels al 25 jaar over stillere motoren. Kortom, het is een dossier van uitstel, uitstel, uitstel en ondertussen vliegen die lawaai-bakken door.

In onderzoek van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium zijn de effecten berekend van een aantal maatregelen, om daarmee in te spelen op motie-Samsom/Neppérus, althans dat is wat het kabinet zegt. Ik constateer dat het NLR als referentiepunt heeft genomen 3600 vluchten, terwijl het gemiddelde aantal vluchten in de afgelopen jaren 2900 is geweest. Dit is ook weer een voorbeeld van list en bedrog om de statistieken zo gunstig mogelijk te laten uitpakken voor de NAVO-basis. Hoe is het mogelijk dat de Nederlandse regering in dit soort redeneringen meegaat?

Het is inmiddels wel duidelijk dat de discussie over baanverlenging aan Duitse kant stuit op een veto. Ik constateer dat de staatssecretaris nog voordat de discussie met zijn Duitse collega was gestart, al wist wat eruit kwam, want dat had al in de krant gestaan in Limburg. Dat is een jaar geleden. Dat jaar is volledig naar de knoppen gegaan.

De minister van VROM heeft twee jaar geleden gezegd zich te zullen inzetten om op EU-niveau de geluidregels van de burgerluchtvaart ook van toepassing te laten verklaren op de militaire luchtvaart. Zij consta-

teerde twee jaar later, in oktober vorig jaar, dat dit op korte termijn helaas geen soelaas biedt.

De heer **Knops** (CDA): De heer Jansen zegt dat de staatssecretaris al een jaar geleden wist wat eruit zou komen, want dat stond toen al in de krant. Kan hij verduidelijken wat hij precies bedoelt, want er staat heel veel in de krant?

De heer **Jansen** (SP): In de Limburgse kranten, die zich baseerden op uitspraken van overheden aan de Duitse kant van de grens, stond toen al dat deze er niets voor voelden om die baan in oostelijke richting te gaan opschuiven. U wist van tevoren al, u zeker ook, dat de optie die de staatssecretaris als serieuze mogelijkheid op grond van het rapport van Landrum & Brown naar voren schoof, gewoon onhaalbaar was omdat de Duitsers daaraan niet zouden meewerken.

De heer **Knops** (CDA): Volgens mij was dat helemaal niet duidelijk. Er was een burgemeester die iets geroepen heeft, maar die bepaalt nog niet wat er in Duitsland gebeurt. Dat was wat in de krant stond. Als u daaraan refereert, is mij duidelijk wat u bedoelt.

De heer **Jansen** (SP): Ik dacht dat de heer Knops beter geïnformeerd was. Ook regionale overheden hebben zich direct uitgelaten in zeer negatieve zin over deze optie. Ik constateer overigens dat de Duitse overheden, zowel de lagere als de hogere, serieus de belangen van de bevolking op het gebied van geluidsoverlast vertegenwoordigen en dat de Nederlandse regering het heeft laten afweten.

Gisteren is de uitspraak gekomen van de Raad van State inzake de nimbyprocedure. Ik citeer uit het persbericht dat de Raad van State heeft gesteld dat de minister van VROM niet in staat is gebleken om binnen een redelijke termijn goed te onderbouwen waarom de toename van de geluidsoverlast van het vliegverkeer rond de NAVO-vliegbasis in Geilenkirchen aanvaardbaar is.

Wat zegt de regering vervolgens? Zij zegt dat er slechts sprake is van een procedureel geschil, dat nu beslecht is, maar de minister van VROM is afgebrand door de Raad van State. Zelfs nadat zij daarvoor extra tijd heeft gekregen, is zij niet in staat geweest om aan te geven waarom die mensen in de herrie moeten zitten. Ik constateer dat er geen enkele onderbouwing is gegeven waarom het destijds nodig was om zes hectaren bos te kappen, maar de minister mag daar straks nog op ingaan.

Ik rond het punt Geilenkirchen af. Twee jaar en vier maanden geleden is een motie van mijn collega De Wit aangenomen, met als strekking dat als er geen andere alternatieven meer zijn, zoals stillere motoren, verschuiven van landingsbanen of wat dan ook, de binnenvliegeregeling moet worden toegepast. Deze is een wettelijk instrument dat wij hebben om beperkingen te kunnen stellen – ik zeg niet volledig verbieden – aan lawaai-bakken die het Nederlandse grondgebied binnenvliegen. De Kamer heeft de regering twee jaar gegeven om te proberen in een constructief overleg met de NAVO en de buurlanden iets te regelen. Wij constateren dat dit niet is gelukt. Wat de SP-fractie betreft zijn de rapen gaar en moet nu gewoon de binnenvliegeregeling worden toegepast.

Een laatste opmerking over Gilze-Rijen. Een van de maatregelen die het kabinet wel heeft genomen, is om onze vluchten te verplaatsen naar andere vliegvelden. Ik constateer dat de geluidsoverlast, niet alleen van de helikopters, maar ook van oefenvluchten van AWACS-toestellen, op het vliegveld Gilze-Rijen hand over hand toeneemt, dus we raken van de regen in de drup. Kunnen de staatssecretaris van Defensie en de minister van VROM mij verzekeren dat wij niet de ellende van Onderbanken gaan verplaatsen, maar dat we die gaan oplossen?

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Vandaag bespreken we voor de zoveelste keer het AWACS-dossier, een echt hoofdpijndossier, waarop de uitdrukking «tegen een muur praten» van toepassing schijnt te zijn. Heel wat keren hebben we in dit huis oeverloos gesproken over de AWACS-vliegtuigen en vooral over de ellende die zij veroorzaken. 42.000 inwoners van Limburg ondervinden directe, ernstige hinder en worden al drie decennia knettergek. Lawaai, de kerosinestank en laagvliegende toestellen zijn niet echt ingrediënten voor een barbecue in de tuin, maar de Nederlandse overheid staat erbij en kijkt ernaar. Beloften worden aan de laars gelapt. Het aantal vliegbewegingen zou in 2010 drastisch afnemen. Er ligt een rapport van onderzoeksbureau Landrum & Brown met mogelijkheden voor reductie van de AWACS-overlast stof te verzamelen op een boekenplank.

Er zou op hoog politiek niveau voor worden geijverd en bij Duitsland worden gepleit voor verlenging van de start- en landingsbanen in oostelijke richting. En nu kregen we gisteren ook nog het nieuws te verwerken dat zes hectaren bos bij Schinveld in januari 2006 ten onrechte zijn gekapt. Naast het verlies van groen is ook de geluidsoverlast sinds de kap ernstig toegenomen.

De Partij voor de Vrijheid gelooft in het credo: wie niet horen wil, moet maar voelen. Reeds tweemaal hebben wij een motie ingediend om het Nederlandse luchtruim af te sluiten voor opstijgende en landende AWACS-toestellen, omdat de rust van duizenden mensen voor de PVV van groter belang is dan vriendjes zijn met de NAVO-basis in Geilenkirchen. Laat ik nu geloven dat drie keer scheepsrecht is. Ik zal weer een motie indienen met een oproep het luchtruim voor opstijgende en landende AWACS-toestellen per direct te sluiten, totdat de overlast in de gemeenten rond de AWACS-basis is gereduceerd tot een minimum.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Met de AWACS schiet het niet op. Het zijn oude vliegtuigen, Boeings 707, die je in de burgerluchtvaart in het museum tegenkomt. We hebben gesproken over nieuwe vliegtuigen, nieuwe motoren, maar dat wil maar niet lukken. Vorig jaar hebben wij de motie-Neppérus/Samsom gehad om te komen tot een ingrijpende, duidelijke vermindering van het lawaai. Toen kwam er opeens een stukje hoop, want uit het rapport van Landrum & Brown zou blijken dat er minder lawaai zou zijn als de baan in Duitsland werd verlengd. Wij dachten allemaal dat dit wellicht een oplossing was en dat wij daarmee een stuk verder zouden komen, en we kregen er zelfs bijna een Vendrikbaan bij.

Ik heb niet alleen de Limburgse kranten gelezen, maar ook gewacht op de brief van de staatssecretaris van Defensie. Toen deze op Goede Vrijdag kwam, was ze uiterst teleurstellend, moet ik zeggen, omdat blijkt dat niet alleen de lokale politici er moeite mee hebben, waarover ons al eerder berichten hadden bereikt, maar dat op het niveau van de centrale regering door de minister van Defensie en door de Bondsdag wordt gezegd: we willen het niet. Het is wel een paar keer besproken in de board of directors van de NAVO als organisatie, maar men is niet tot besluitvorming gekomen. De enige verklaring daarvoor kan zijn dat dit kennelijk uit angst voor een veto is gebeurd.

Het blijkt ook moeilijk om de Europese regels voor de burgerluchtvaart toe te passen op de militaire luchtvaart. Als je dat allemaal overziet, heb ik echt de hoop verloren dat wij tot een wezenlijke vermindering komen, zoals de heer Samsom en ik met die motie bedoelden. We kunnen onze premier vragen om een laatste poging te doen, maar eigenlijk blijf ik bij mijn eerste stellingname om de toestellen en die vluchten te laten vertrekken naar Polen. Ik heb anderhalf jaar geleden gevraagd of andere NAVO-landen geïnteresseerd zijn. Het antwoord daarop was toen dat onder andere Polen, Hongarije en wellicht ook Spanje geïnteresseerd

waren, dus laten we dat gewoon snel doen. Wat de VVD-fractie betreft mag dit volgende maand gebeuren. Er moeten nu zaken worden gedaan.

De heer **Jansen** (SP): De VVD-fractie heeft best een belangrijke positie in dit debat. Zij zou ervoor kunnen zorgen dat we nu zeggen: de maat is vol, we gaan die binnenvliegeregeling toepassen. Dan doen we in feite wat mevrouw Neppéus zegt. Als ze niet meer kunnen opstijgen op Nederlands grondgebied, moeten ze wel naar Polen of naar Hongarije toe. Is de VVD-fractie bereid om daar steun aan te geven?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik heb gezegd wat ik heb gezegd. De aanvliegroute van de VVD is om te zeggen: ga meteen met Polen praten en om het daarmee te doen. Rapporteer daarover binnen een paar weken. Dat moet kunnen. Dat wil ik dan wel aanscherpen; dat snel wordt gerapporteerd over wat de mogelijkheden zijn.

De heer **Jansen** (SP): Als er binnen een paar weken wordt gerapporteerd, is het wel handig als mevrouw Neppéus nu aangeeft wat er gaat gebeuren als er dan geen resultaat ligt. Zij weet net zo goed als ik dat er al twee of drie jaar wordt gepraat met Polen en Hongarije. Kortom, als we niets afspreken, zijn we zo weer twee jaar verder.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Als-vragen zijn boeiend, maar die ga ik niet beantwoorden. Ik heb gezegd wat ik heb gezegd. Ik wil nu echt concrete actie, binnen enkele weken. Dat kunnen twee weken zijn. Is de staatssecretaris van Defensie bereid om dat echt serieus te doen? Zo kan het niet verder, dat ben ik met de heer Jansen en de heer De Mos eens.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De woorden van de heer Jansen bij de opening van zijn termijn zijn de mijne. Je wordt hier langzamerhand ook een beetje gillend gek van. Dit emmert al jaren door en het schiet maar niet op. De voorlopige conclusie is in ieder geval dat er in 2009 meer is gevlogen op Geilenkirchen dan in 2008. Het gaat dus precies de verkeerde kant op. Alle oplossingen of deeloplossingen leveren vertraging op, worden niet uitgevoerd, wachten nog op onderzoek. Er gloort nog steeds geen perspectief voor de bewoners, die ontzettend veel last hebben van die AWACS-toestellen die daar dagelijks opstijgen en landen.

Ik vraag mij ook af wat de demissionaire staatssecretaris van Defensie hieraan denkt te gaan doen. Mijn eerste vraag betreft de verlengde landingsbaan, waarover ik verschillende signalen krijg: de Duitsers willen niet, er komt nog een onderzoek en dan wordt er een avond doorgepraat. Ik begrijp dat er ook vragen zijn gesteld in het deelstaatparlement van Noord-Rijnland-Westfalen. Minister-president Jürgen Rüttgers van deze deelstaat heeft daarop geantwoord dat hij nooit op Nederlandse voorstellen heeft gereageerd en dat hij geen zin heeft in baanverlenging. Ook daar worden vragen van parlementariërs op een heel bijzondere manier beantwoord. Dat herken ik uit de afgelopen twaalf jaar. Ik denk dat het op het eerste punt tijd wordt om voor 9 juni spijkers met koppen te slaan. Ik vraag de staatssecretaris om de minister-president te verzoeken – hij is nog een paar maanden onder ons, daarna weten we het niet – om mevrouw Merkel te bellen en te zeggen dat wij dit nu opgelost willen zien, want dit zeurt al jaren. Kijk of je op het hoogste niveau met de Duitsers overeenstemming kan bereiken over baanverlenging, zodat een keer helder is of dat lukt of niet. Lukt het niet, dan komt plan B. Volgens mij bestaat plan B niet uit de maatregelen die in de brief van de staatssecretaris zijn opgenoemd, zoals de simulator of vernieuwing van die toestellen, want dan vliegen die oude bakken nog tot 2035 rond. Die stillere vliegprocedures leveren buitengewoon weinig op. Dat hele

geknoei met geluidscontouren ken ik nog van Schiphol. Dat vertrouwen ik op voorhand al niet meer en de bewoners ook niet, denk ik, en terecht. Dan is er uiteindelijk nog maar één optie, namelijk dat het demissionaire kabinet van mijn fractie de ruimte krijgt om de binnenvliegeregeling op tafel te leggen en te zeggen: en nu is het afgelopen, die vluchten worden gewoon uitgeplaatst. Ga dan niet alleen met de Polen, maar ook met andere NAVO-partners praten om Geilenkirchen definitief te sluiten. Dan is dat het traject van de Nederlandse regering. Ik wil hierover graag een toezegging, anders zal ik het demissionaire kabinet graag helpen met een motie waarin dat wordt uitgesproken.

Het is dus nog één keer praten over baanverlenging, maar ga daar ook weer niet maanden over praten. Binnen weken moet helder zijn of daar ruimte voor is bij de Duitsers of niet. Bespreek dat op het hoogste niveau, om duidelijk te maken dat het ons wat waard is dat er een doorbraak wordt bereikt. Lukt dat niet, blijft het antwoord in Duitsland «nee», dan komt dus plan B en dan moeten we wat mij betreft aansturen op het sluiten van Geilenkirchen. Dan hoort dat de positie te zijn van het demissionaire kabinet. Leuker kan ik het niet maken, staatssecretaris. Nog even een vraag over de illegale bomenkap. Ik begrijp dat de voorvorige minister van VROM toestemming heeft gegeven voor het kappen van bomen in dat gebied. De Raad van State heeft afgelopen woensdag geoordeeld dat dit besluit tot kappen illegaal was. Wat gaat het kabinet daarmee doen? Een kabinet dat illegaal bezig is geweest, is toch niet fijn. Ik neem aan dat dit snel wordt gerepareerd. Ook hierop hoor ik graag een reactie.

Eigenlijk is het een vrij simpel debat. Er zijn twee opties. De staatssecretaris mag kiezen wat we gaan doen, en anders helpen we hem daar een handje bij.

De heer **Knops** (CDA): In het naar alle waarschijnlijkheid laatste reguliere debat van de heer Vendrik over dit onderwerp lijkt het me goed om even terug te blikken op het vorige debat waarin de heer Vendrik de variant van de Vendrikbaan mee heeft ondersteund en heeft toegezegd om zijn contacten in het Duitse aan te spreken om deze mogelijk te maken. Kan hij zeggen wat hij heeft gedaan en wat de resultaten daarvan waren?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb inderdaad contact gezocht via mijn Duitse vrienden in Europa, en gevraagd wat zij ervan vinden. Ik moet eerlijk zeggen dat het enthousiasme daar tot mijn teleurstelling niet erg groot is. Dat lees ik ook in de brief van de staatssecretaris. Dat is dus niet alleen de positie van mijn politieke vrienden daar, maar ook op deelstaatniveau en zelfs bij het ministerie van Defensie van de Bondsrepubliek staat men niet te trappelen om de start- en landingsbaan van Geilenkirchen oostwaarts te verleggen. Dan is het nog één keer doorvragen, even tot het gaatje gaan en echt je best doen, zeg ik tegen de staatssecretaris. Haal de minister-president er maar bij, want die heeft waarschijnlijk toch wel wat tijd over in demissionaire tijden. Als dat nergens toe leidt, is het over en sluiten. In het belang van de bewoners van de omgeving zal de binnenvliegeregeling als dreigement van stal gehaald moeten worden en dan is het gewoon klaar. Zoals de heer Jansen terecht zei, we zijn hier al jaren mee bezig. Ik denk dat er in Oost-Europa ruimte is om de vliegbewegingen op Geilenkirchen over te nemen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik heb niet zo veel toe te voegen aan de vorige sprekers. Ik begin met een vraag die ook wel aan het begin van een functioneringsgesprek wordt gesteld. Hoe vindt de staatssecretaris zelf dat het gaat met het verminderen van het aantal vluchten rond de basis Geilenkirchen? Aangezien het Reglement van Orde hem verbiedt om nu te antwoorden, zal ik zelf een deel van het antwoord geven, maar uiteraard ben ik dan nog steeds heel benieuwd naar zijn antwoord. Wij

vinden dat het niet zo goed gaat. Zo gaat het ook meestal in zo'n functioneringsgesprek, merk ik nu. Wij vinden dat het helemaal niet goed gaat, dat het anders moet en dat er echt drastische maatregelen nodig zijn.

Ik zal het even samenvatten. Ik weet niet precies of het voor of na de verkiezingsdatum 9 juni is, maar in juni is er een vergadering van de board of directors van de NAPMO-vergadering, waar voor de zoveelste keer het Landrum & Brown-rapport wordt besproken. Knap dat de staatssecretaris dat weer boven de markt heeft weten te houden. We weten allemaal wat de strategie is. Duitsland en Nederland worden het niet eens, tenzij er een wonder gebeurt, en dat mag altijd. Als het lukt om tot een conclusie te komen over het Landrum & Brown-rapport en te besluiten tot baanverlenging, zal het nog vele jaren duren voordat er überhaupt iets gebeurt, maar goed, dan hebben we weer voortgang. Als we die voortgang niet hebben, zit mijn fractie op de lijn van de motie-De Wit die wij ooit steunden, waarin wordt gezegd: als we uitgepraat zijn, gaan we met de binnenvliegeregeling de overlast min of meer eenzijdig verminderen.

Wij vinden dat de staatssecretaris dat op tafel moet leggen in de board of directors van de NAPMO-vergadering. Ik hoop dat we daarvoor een meerderheid krijgen, maar ik denk dat dit wel lukt. Als ik het zo hoor, heeft de staatssecretaris van zijn parlement de opdracht gekregen om, mocht er weer geen enkele progressie geboekt kunnen worden, een binnenvliegeregeling te ontwerpen die niet leidt tot sluiting van de basis of tot nul vluchten, zeg ik er even bij, om een verschil met andere fracties aan te geven, maar die precies leidt tot uitvoering van de motie-Neppéus/Samsom of Samsom/Neppéus of in andere samenstellingen, waarin wij hebben gepleit voor een reductie met 35%.

Dan kan de staatssecretaris gewoon een lijn op de kaart zetten en een grafiek tekenen. Dan mag hij enige vrijheid nemen hoe hij deze ongeveer voor zich ziet, maar het is een lijn die in 2011, 2012, 2013 en 2014 naar beneden gaat. Dat is het. Het is allemaal goed en aardig om er van alles onder te knutselen zoals uitplaatsing naar Polen of Hongarije en gesprekjes tussen de premier en de kanselier, maar dat lijntje staat straks in een binnenvliegeregeling die Nederland zal inroepen. Het is een paardenmiddel, maar daar zijn we inmiddels aan toe.

Daar kan ik het bij laten. Wanneer het anders loopt en wordt besloten tot baanverlenging als uitvoering van Landrum & Brown, met instemming van de Duitsers, dan zullen we er in juli nog wel een keer over praten, misschien in een andere samenstelling, zowel aan deze als aan die kant. Mocht dat niet zo zijn, dan gaan we echt een stap verder zetten. Ik heb geen zin om nog een keer terug te komen met de mededeling: niets gelukt, geen voortgang geboekt en we weten eigenlijk niet hoe het verder moet.

Tot slot over de procedure bij de Raad van State. De actievoerders van toen hadden gelijk. Dat gebeurt wel vaker, maar niet al te vaak. Dat soort dingen zijn en blijven bijzonder, maar politiek gezien was deze zaak natuurlijk allang afgehandeld. Politiek hadden we al besloten dat de actievoerders van toen gelijk hadden en dat we nooit meer op deze manier een nimbyregeling in werking zouden zetten. Wat mij betreft is het schluss. Ik ga ervan uit dat de minister van VROM de wijsheid zal betrachten die nodig is om juridisch uit dit soort zaken te komen. Politiek gezien was het helder: zo doen we het nooit meer.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij degenen die zeiden dat zij niet blij waren toen zij de brief op Goede Vrijdag kregen, want het was geen goede brief. Een van de belangrijkste conclusies van de brief is dat de Duitsers niet mee willen werken aan baanverlenging. Ik moet zeggen dat ik buitengewoon teleurgesteld ben in de opstelling van de Duitsers, omdat deze aangeeft dat er in de praktijk bijzonder weinig

voortgang wordt geboekt op dit dossier. Er zijn veel plannen en voornemens om te verminderen, maar in de praktijk waren er in het afgelopen jaar alleen maar meer vluchten en de regio betaalt daarvoor de prijs. In die zin is dit debat ook weer een herhaling van vorige debatten. Ik vraag aan de staatssecretaris hoe het kan dat de Duitsers ons, ondanks alle inspanningen op alle niveaus, van hem, van de minister van VROM, van de gedeputeerde, lokale bestuurders, enz., feitelijk gewoon het bos insturen en zeggen: we hebben begrip voor jullie ellende, maar zoek het zelf maar uit, wij hebben problemen van procedurele, politieke en financiële aard, oftewel, we willen het gewoon niet. Dit is diplomatieke taal voor geen goed buurgedrag, vind ik, en dat is buitengewoon teleurstellend.

Ik vraag me wel eens af wat de Duitsers zouden doen als ze de lusten van deze basis niet zouden hebben. Zouden zij er op dezelfde manier tegenaan kijken, als ze alleen maar de ellende ervan zouden hebben? Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris ook in zijn overleg heeft aangegeven dat nooit is gezegd dat de financiële lasten, die de Duitsers nu aanvoeren als reden om niet mee te werken, alleen bij Duitsland zouden moeten liggen. We weten allemaal dat baanverlenging een factor 20 goedkoper is dan het vervangen van de toren, wat nooit zal gebeuren, dus dat was een heel interessante optie. Mijn concrete vraag is wat er in juni gaat gebeuren en wat daarbij de inzet zal zijn van de staatssecretaris. Wat verwacht hij van de bespreking van de board of directors van de NAPMO, waar hij niet zelf bij zit, maar zijn mensen natuurlijk wel? Is hij bereid om dit probleem op alle niveaus nogmaals onder de aandacht te brengen? De minister van Defensie kan dit punt allereerst aan de orde stellen bij zijn collega's in de RAZEB, die in april in Luxemburg plaatsvindt.

Dan de brief. Het aantal vluchten is toegenomen, terwijl de trend naar beneden zou moeten zijn. In de planning wordt de toezegging aan de Kamer herhaald, waarmee niet wordt voldaan aan de motie-Neppéus. De vorige keer heeft de staatssecretaris al gezegd dat dit zijn inzet zal zijn. In de brief staan enkele punten die nog niet concreet zijn. Er staat bijvoorbeeld dat in de loop van dit jaar een simulator in gebruik wordt genomen. Dat is allemaal redelijk vaag. Kan de staatssecretaris er concreet op ingaan wanneer dat allemaal gaat gebeuren?

Tot slot een vraag aan de minister van VROM over de geluidmetingen die op dit moment worden uitgevoerd. De vraag in de regio is of het ministerie van VROM bereid is om die geluidmetingen ook na 2010 mede te financieren.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik hoor de heer Knops zeggen dat er over veel gepraat moet worden. Is er in zijn visie meer dat moet gebeuren dan praten en her en der wat verduidelijken?

De heer **Knops** (CDA): We hebben altijd gezegd in deze debatten over de problematiek die al zo lang duurt, dat je alle mogelijke opties serieus moet bekijken. De staatssecretaris heeft er de vorige keer een aantal genoemd en die staan ook in de brief, maar zij zullen pas effect sorteren vanaf 2011–2012, dus daar is nog niets van te merken. De optie van baanverlenging die de vorige keer op tafel kwam, is breed gesteund in de Kamer, als een reële, betaalbare optie, die natuurlijk niet voor niets maar op redelijk korte termijn ingevoerd zou kunnen worden. Die optie is wat mij betreft nog niet afgelopen. Ik ben het met vele woordvoerders eens dat het er niet goed uitziet, gezien de positie die de Duitsers hebben ingenomen, maar ik vind dat we alles op alles moeten zetten om te laten zien dat wij als NAVO-lid niet alleen betalen, maar ook solidariteit en loyaliteit verwachten van andere collega's binnen de NAVO – een geweldig belangrijke organisatie, men weet hoe ik daarover denk – zodat wij niet alleen de ellende hebben. Ik was echt teleurgesteld in die reactie. Ik vind ook dat de Duitsers met die argumentatie niet weg kunnen komen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik denk dat de heer Knops en ik het met elkaar eens zijn dat je ook loyaliteit van de andere kant verwacht, maar deze wordt heel weinig getoond en je ziet dat het antwoord gewoon «nee» is. Is dan praten het enige of is hij al verder in zijn gedachteontwikkeling?

De heer **Knops** (CDA): Wij blijven altijd denken, mevrouw Neppérus. Ik denk dat u doelt op de vraag: wat als de Duitsers dadelijk «nee» zeggen. Ik vind het buitengewoon belangrijk dat die NAVO-basis er is, maar dan verwacht ik ook van alle partijen dat zij serieus meedenken over oplossingen. Als die oplossing niet op een normale manier bereikt kan worden, moet je uiteindelijk ook in de richting van de Duitsers kunnen zeggen: er zijn grenzen, als u niet beweegt, zullen wij andere middelen moeten inzetten.

De heer **Jansen** (SP): Volgens mij moet de vraag wat concreter gesteld worden aan de CDA-fractie. Wil zij die binnenvliegeregeling van toepassing verklaren als de NAVO en Duitsland op hun positie blijven zitten? Dat doen ze inmiddels al dertig jaar. Ik heb de uitspraak geciteerd van staatssecretaris Van Eekelen in 1979, toen het CDA ook deel uitmaakte van het kabinet, dus die uitspraak is mede namens die politieke geleiding gedaan. Er zijn beloften gedaan die al 31 jaar niet zijn nagekomen. Is de CDA-fractie nu bereid om te leveren aan de mensen van Onderbanken en omgeving door de binnenvliegeregeling te gaan toepassen als er geen concessie komt?

De heer **Knops** (CDA): Zoals eerder gezegd is de binnenvliegeregeling een paardenmiddel en dat wil ik eigenlijk niet inzetten. Waarom niet? Omdat de binnenvliegeregeling ook voor Nederland weer bepaalde consequenties heeft. Maar ik zeg er meteen bij: als de argumentatie die nu op tafel ligt, de argumentatie van de Duitsers is en blijft, dan heeft Nederland wel een punt om te vragen waarom hier alleen de lasten moeten zijn, en waarom Duitsland niet meedenkt. Het hoeft niet per se iets als een binnenvliegeregeling te zijn, maar het kan ook meedenken zijn over uitplaatsing naar een Duitse basis. Van de NAVO-partners verwacht je ook een actieve rol. Ik ben nog niet zo ver dat ik daarover conclusies trek, mijnheer Jansen, maar ik sluit niets uit op dit punt.

De heer **Jansen** (SP): Ik begrijp dat de CDA-fractie na 31 jaar nog niet bereid is om conclusies te trekken. Het is een paardenmiddel, dat ben ik volkomen met de heer Knops eens, maar het is wel het enige paardenmiddel dat ervoor zorgt dat er iets gebeurt. Andere opties heeft de Nederlandse overheid niet.

De heer **Knops** (CDA): Ik wacht sowieso op de beantwoording van de staatssecretaris. Er is in juni nog een bijeenkomst; de heer Samsom had het daar ook al over. Ik verwacht dat de regering het politieke geluid dat hier breed te horen is, ook uitdraagt op die bijeenkomst en dat klip-en-klaar wordt gezegd hoe er in het parlement over wordt gedacht. Wij zijn absoluut ontevreden met hetgeen de Duitsers op tafel leggen. De Duitsers moeten met een beter verhaal komen. Het rapport van Landrum & Brown is geen Nederlands rapport. Dat is niet iets waar wij naartoe hebben geschreven. Dat is een onafhankelijk rapport en daarvan mag je verwachten dat alle NAVO-lidstaten er serieus naar kijken. Ik ben heel benieuwd wat er uit die validatie gaat komen. Men zal mij niet euvel duiden dat ik dat eerst afwacht.

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. Ik begrijp het gevoel van teleurstelling van de Kamer over datgene waarover wij de vorige keer hebben gesproken; de baanverlenging als een mooie optie, die op dit moment niet lijkt te lukken. Het tweede punt is de dalende trend waar men

op gehoopt had, maar die men niet in de cijfers terugziet. Dat gevoelen begrijp ik, maar ik wijs wel graag op de feiten uit het vorige debat. De SP-fractie zegt: loze beloften. Die zijn niet aan de orde. Ik heb een paar keer met de Kamer over dit onderwerp mogen debatteren en ik heb altijd zorgvuldig geformuleerd waarvoor ik mij hard wil maken vanwege de ingeschatte verwachting over haalbaarheid. Ik heb er dus tegen gewaakt om loze beloften te doen. Daarom is in het vorige debat aan de orde geweest dat ook zonder de baanverlenging, want we hadden toen al geanalyseerd dat die discussie best lastig zou worden, de motie-Neppérus/Samsom, in welke volgorde dan ook, over 35% vermindering uitgevoerd zou kunnen worden. Dat is de belofte die ik aan de Kamer heb gedaan. Ik heb gezegd dat de Kamer mij aan het eind van de streep daarop moet afrekenen.

Ik ben er ook altijd helder over geweest dat een aantal van de maatregelen in de tijd geplaatst is. In geen van de debatten is iets anders gezegd dan in de laatste brief. De simulator is er pas in 2010. De vervanging van de transportvliegtuigen, de TCA's, speelt in 2011–2012. Dat is ook nooit anders geweest. Dat we een afspraak hebben gemaakt waar we nu onder zitten, dat is ook de werkelijkheid. Kortom, ik blijf nog steeds staan voor de belofte die ik de Kamer heb gedaan; dat een vermindering met 35% ook zonder baanverlenging zou kunnen.

Waar zit nu het punt bij de baanverlenging? In het rapport van Landrum & Brown werd geanalyseerd dat baanverlenging zou kunnen worden uitgevoerd zonder dat deze tot extra overlast aan Duitse zijde zou leiden. Dat hebben we meteen aangegrepen. Terecht zegt de SP-fractie dat die discussie al eerder is gevoerd, maar toen is gestrand omdat men zei: ja, dan krijgen wij de overlast en dat willen we niet. Toen hebben wij gezegd: hé, er zit dus een nieuwe ontwikkeling in het onderzoek van Landrum & Brown; geen extra overlast aan de Duitse zijde.

Wat hebben de Duitsers vervolgens gedaan? Zij hebben een onderzoek gestart dat aantoont dat er wel extra overlast is aan de Duitse zijde. Op basis van die gegevens hebben zij geanalyseerd dat het heel veel gedoe zou geven aan hun kant; door bezwaarprocedures, gemeenten, burgers, noem maar op. Zij kijken natuurlijk ook naar wat zich bij ons afspeelt. Daarvan hebben wij gezegd dat wij dat niet eenzijdig accepteren. Vandaar dat het nog een keer is opgeschoven, zeg ik tegen de heer Samsom. Wij hebben gezegd dat wij dan wel even een contra-expertise op dat Duitse onderzoek willen, om even terug te komen bij de conclusie van Landrum & Brown dat er geen extra overlast is, dus die discussie loopt nog. De Kamer mag de aansporing geven om die discussie met de Duitsers voort te zetten, maar wat mij betreft staat er nog geen punt achter. Daarom hebben we dat ook op die manier gedaan.

Dat de Kamer daarbij heel veel vertrouwen in onze minister-president heeft uitgesproken, is winst in dit debat. De werkelijkheid leert dat je dit onderwerp mee kunt geven voor een bilateraal gesprek tussen de bondskanselier en de minister-president. Dan krijgen ze allebei iets aangereikt door ambtenaren. Dat gaat niet meteen tot de conclusie leiden: dit gaan we maar even doen. Ik zie de kanselier niet een-twee-drie afwijken van de specialisten binnen haar kabinet. De suggestie van de heer Knops om dit op te pakken bij de RAZEB, waar de ministers van Defensie zitten, lijkt mij dan een eerste en een betere mogelijkheid om aan te grijpen, maar er is geen enkele twijfel bij het kabinet dat wij het gesprek met de Duitsers willen voortzetten om hier extra druk op te houden. Zoals de heer Vendrik ook heeft erkend, hebben wij met elkaar ontdekt dat de Duitsers hier op lokaal niveau en op provinciaal niveau niet een-twee-drie op zitten te wachten. De gedeputeerde heeft het nodige geprobeerd. Er is ook via de VROM-lijn het nodige geprobeerd. Kunnen wij daarmee de Duitsers neerzetten als volstrekt weigerachtig en niet bereid om mee te denken? Dat is niet waar. Bij andere zaken die wij graag willen, zoals uitplaatsing van vluchten, heeft men het nodige geleverd. Er

is voor gezorgd dat piloten er langer zitten, zodat je minder trainingsvluchten nodig hebt. De Duitsers hebben ook minder vrachtvluchten vanaf Geilenkirchen geleverd. Als men in het kader van het functioneringsgesprek vraagt of ik helemaal tevreden ben dat het op alle sporen die ik de Kamer heb voorgehouden, goed genoeg gaat, dan is dat een van de sporen waarover ik onvoldoende tevreden ben. Ik had gehoopt dat meer lidstaten van de NAVO bereid zouden zijn om vluchten over te nemen. Ik heb de Kamer toen voorgehouden dat wij zelf het goede voorbeeld moeten geven, dus dat wij in Nederland zelf 120 vluchten gaan faciliteren. De heer Jansen doelt daarop als hij zegt dat je het effect daarvan ziet op Gilze-Rijen. Dat is overigens binnen de geluidsruimte van de AWACS-vluchten die op die vliegvelden staan ingeboekt, maar dat geeft wel reacties vanuit de omgeving. We hebben dat bewust gedaan. Ik heb dat toen ook gezegd: let wel op, als we dat doen, gaan we ook zelf wat voor onze rekening nemen en dan zal dat ook geluid in Nederland geven. Dat was te verwachten. De VVD-fractie vraagt terecht om meer te doen met Polen, als kansrijke optie. De Polen hebben ook aangegeven dat zij dat willen, dus we hebben hier niet te maken met een land dat weigerachtig is. De Polen willen dolgraag het hele gebeuren daar hebben. Je hebt wel te maken met het personeel van de NAVO. Dat wil niet naar Polen toe. We zitten nu ook in de fase dat extra investeringen nodig zijn voor de veiligheid van de vliegbewegingen op dat vliegveld, om het daar mogelijk te maken. De bereidheid is er, evenzeer als in Hongarije op de basis waar de C-17's staan. Die twee landen willen echt het nodige doen. Op de vragen van de Kamer over een extra inspanning richting Duitsland en om nog geen punt achter deze discussie te zetten zeg ik: dat ga ik graag doen. De VVD-fractie vraagt om een extra inspanning richting Polen. Zeker, maar de uitdaging zit daar niet bij Polen, maar meer bij de NAVO zelf, om die beweging richting Polen te maken. Nogmaals, ik had de verwachting en de hoop om met de sporen die wij hebben, zoals de simulator, de piloten, de vliegbewegingen en het vervangen van de vrachtvliegtuigen, nog steeds te kunnen doen wat ik de Kamer heb beloofd, namelijk 35% minder in 2012. Je kunt natuurlijk het paardenmiddel van de binnenvliegeregeling aanroepen. Dat kan. Dat staat Nederland vrij, maar er zit in die binnenvliegeregeling wel een wederkerigheid. Het kan zich voordoen dat wij zeggen dat wij die vluchten gaan verminderen. De heer Vendrik zegt dat wij een grafiekje moeten maken. De heer Samsom zegt dat wij het moeten doen op het niveau dat wij hebben afgesproken. Omgekeerd kan men dan zeggen dat vliegbewegingen van Nederland over hun grondgebied worden verminderd. Dat staat de anderen binnen de NAVO dan vrij. Waar moet men dan concreet aan denken? Wij hebben twee laagvlieg-routes voor de F-16. Een ervan gaat over Duitsland. Die gebruiken wij nu. De ander gaat over Nederland; die gebruiken wij nu veel minder omdat de Duitsers het toestaan dat de laagvliegbewegingen van de F-16's over Duitsland plaatsvinden. Door de wederkerigheid – bij jullie zoveel eraf, bij ons ook zoveel eraf – zullen de Duitsers met recht en reden zeggen dat wij de laagvliegbewegingen van de F-16's dan maar over Nederland moeten gaan doen. Ik wijs de Kamer daarop. Daar zitten natuurlijk consequenties aan. Wij kunnen dat niet vrijblijvend doen. Dat leidt voor Nederland dus tot meer overlast. De mening van de provincie Overijssel is bekend, evenals de discussie over vliegveld Twente; daar hechten sommige fracties, waaronder de VVD-fractie, ook veel belang aan. Deze zaken moeten wel met elkaar in verband worden gebracht. Om die reden roep ik op om de andere sporen, die de Kamer heeft aangegeven en die ik heb beloofd te volgen, te bewandelen voordat de Kamer besluit om toch maar voor de binnenvliegeregeling te kiezen. De heer Knops vroeg of wij bereid zijn om, indien Duitsland beslist tot de baanverlenging, duidelijk te maken dat Nederland niet zal zeggen dat Duitsland die helemaal zelf moet betalen. In de gesprekken die wij hebben

gevoerd, hebben wij inderdaad gezegd dat Nederland bereid is om daaraan bij te dragen, en wel meer dan het percentage waarvoor Nederland in de AWACS-club zit. Anders is het maar 3 of 4%, en dat schiet niet echt op voor de Duitsers. Het Nederlands kabinet is dus bereid om daar tijd, energie en geld in te steken.

Kortom, geef mij de kans om de belofte die ik heb gedaan, waar te maken. Extra inzet richting Duitsland: ja. Extra inzet richting de landen van uitplaatsing van vluchten: ja. Wij gaan verder nog aan de slag op weg naar de BoD (board of directors) van juni. Ik vraag de Kamer dus om te overdenken wat het voor de Nederlandse bevolking betekent als zij besluit tot de binnenvliegeregeling.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb twee vragen aan de staatssecretaris. Mijn eerste vraag gaat over de inspanningen van de partijen om het aantal vluchten terug te brengen. Ik constateer dat deze er per saldo toe hebben geleid dat er in het afgelopen jaar meer vluchten zijn geweest dan in het jaar daarvoor. Wat allemaal is geprobeerd was hartstikke interessant, maar de ellende is alleen maar groter geworden. Hoe zit dat?

Staatssecretaris **De Vries**: Dat is in eerdere debatten aan de orde geweest. Ik heb erop gewezen dat de daling van de trend werd veroorzaakt door een onderhoudsprogramma van de AWACS-vliegtuigen. Toen de update klaar was, konden dus meer vliegtuigen worden ingezet. Dat was het effect. Wij zouden dus een stijging zien. Dat effect kan zich weer voordoen. Het feit dat wij aan een cockpit update meewerken, zal ook aanleiding geven tot een vermindering van het inzetten van vliegtuigen. Dat was niet helemaal onvoorspeld. De NAVO wijst het Nederlandse kabinet op de afspraak die is gemaakt over het maximum – dat was een verlaging ten opzichte van de 3600 – en zegt dat wij haar op de gemaakte afspraak moeten aanspreken. De NAVO zit gewoon onder de gemaakte afspraak. De stijging is verklaarbaar door het herstel van de AWACS-vliegtuigen en door het aantal extra vrachtluchten, die onder andere samenhangen met vluchten naar Haïti. Er zit dus wel een verhaal bij. Als men zich niet aan de afspraak had gehouden, dan had ik een stok om mee te slaan, maar die heb ik nu niet een-twee-drie.

De heer **Jansen** (SP): Ik denk dat de staatssecretaris iets verder in zijn geheugen moet teruggaan dan de afspraken van het laatste jaar. Dit dossier heeft een historie van 31 jaar. In het verleden is bijvoorbeeld afgesproken dat de NAVO haar best zou doen om stillere motoren te gebruiken. Dat is 25 jaar geleden al afgesproken. De staatssecretaris heeft dus best wel een aantal afspraken waaraan hij de NAVO kan herinneren. Nogmaals, het resultaat is meer overlast. Dat staat haaks op de inspanning die de staatssecretaris zelf noemt. Dat is toch onacceptabel?

Staatssecretaris **De Vries**: De heer Jansen refereert nu aan de stillere motoren. Het eerste debat dat ik tweeënhalf jaar geleden over dit onderwerp in de Kamer mocht voeren, ging juist over het feit dat het niet was gelukt om tot besluitvorming te komen over de vervanging van motoren. Daar heeft Nederland zich inderdaad hard voor gemaakt, maar daarvoor heb je unanimiteit nodig. Men wilde die investering niet voor hun rekening nemen. Toen hebben we besloten om alternatieve sporen te bedenken waardoor de overlast toch kan worden verminderd. Dat blijft natuurlijk het doel dat wij delen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil nog een opmerking maken over het aantal vliegbewegingen in 2009. Ik heb het vorige debat nog scherp in herinnering. Ik heb toen namens mijn fractie de verwachting uitgesproken dat wij hierop uit zouden komen. Toen zei de staatssecretaris «nee, het jaar is nog niet voorbij, het valt allemaal wel mee, we moeten nog maar

eens even kijken hoe het gaat». Kijk, en dit gebeurt al 30 jaar. Nu kijken wij terug op 2009 en dan blijkt dat er toch weer meer vluchten zijn uitgevoerd dan in 2008. Zo hobbelen wij van jaar naar jaar naar jaar. Zo zijn we al 30 jaar bezig.

Staatssecretaris **De Vries**: Haïti had ook ik niet kunnen voorspellen, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja, alsof al die vluchten in 2009 over Haïti hebben plaatsgevonden. Ik denk dat er wel iets meer aan de hand is. Het punt is dat de beweging de verkeerde kant op gaat. De staatssecretaris heeft zich misschien wel ingespannen, maar de prestaties zijn er gewoon niet. De prestaties tellen nu langzamerhand wel heel zwaar in dit debat. Wat vindt de staatssecretaris van dat gegeven? Meer vluchten in 2009 dan in 2008. Wij willen uiterlijk 2350 vluchten. Het kabinet zegt 2600. En wat doen ze daar? Het gaat gewoon weer richting de 3000. Het gaat dus de verkeerde kant op. Is dat dan aanvaardbaar? Gaan wij dan weer praten? Is er dan weer overleg? Wat gaan wij dan doen?

Staatssecretaris **De Vries**: Wat voor mij natuurlijk van belang is, is dat de Kamer kan zeggen dat de staatssecretaris een belofte heeft gedaan die hij niet nakomt. Ik ben in de vorige debatten juist buitengewoon terughoudend geweest met het doen van beloften die ik niet kan waarmaken. De belofte is de vermindering van 35% conform de motie-Neppéus/Samsom. Daar hebben wij elkaar op gevonden. Dat is afrekenen aan het eind van de streep. Die streep hebben wij nog niet bereikt. Een aantal maatregelen hebben wij in het vorige debat uitgebreid besproken. Die komen pas in latere jaren tot uitwerking. Nu hebben wij nog een extra spoor, namelijk de baanverlenging. Toen hebben wij wel met elkaar gemarkeerd dat, als deze niet doorgaat, dan toch de vermindering van de 35% kan worden gehaald. Als de Kamer nu vraagt, in het kader van het functioneringsgesprek, waar het een tandje beter had gemoeten, dan wijs ik op mijn teleurstelling over de bijdrage van andere landen binnen de NAVO om vluchten voor hun rekening te nemen. Daardoor ontstaat namelijk meer spreiding van de vluchten. Als de Kamer tegen mij zegt dat ik dan nog meer druk had moeten uitoefenen en nog meer machtsmiddelen had moeten inzetten in de richting van de NAVO-partners, begrijp ik dat zij mij daarop aanspreekt. Daar heb ik mij echt wel voor ingespannen. Maar dat blijft natuurlijk wel het lastige in dit dossier. Het is zo'n club waarin besloten wordt bij unanimititeit, en waarin nu één land met het probleem zit. Op dit moment hebben wij binnen de NAVO niet de sterkste kaart.

De heer **Samsom** (PvdA): Daarom snap ik eerlijk gezegd het zelfvertrouwen van de staatssecretaris niet zo goed. Hij heeft de uitplaatsing namelijk keihard nodig. Hij kan die niet missen om aan zijn belofte te voldoen. Hij kan op geen enkele manier hard maken dat hij die uitplaatsing gedaan krijgt. Hij is volledig afhankelijk van de goedertierenheid van andere partijen. Hier zeg ik nog even bij dat die goedertierenheid er ook niet was toen wij nog een van de grootste bijdragen leverden in Afghanistan. De staatssecretaris kan allerlei prachtige verbindingen leggen, maar de causaliteit daarvan ontgaat mij enigszins. Met andere woorden: de staatssecretaris verkeert in een positie waarin hij van hen afhankelijk is. Hoe kan de staatssecretaris dan tegen ons, en over onze hoofden heen tegen de bevolking in Limburg, zeggen: ik ga het redden in 2012? Dat is heel ingewikkeld. Dat wil ik nog eens van hem horen. Waar haalt hij zijn zelfvertrouwen vandaan als hij op deze optie niet kan bouwen?

Staatssecretaris **De Vries**: Een aantal zaken is wel degelijk gelukt. De simulator, die wij wilden, komt er dit jaar. De vervanging van de vrachtvliegtuigen, die wij wilden, komt er. Tegen mevrouw Neppéus heb ik gezegd dat het geen kwestie is van weigerachtigheid in Polen of Hongarije, want die landen willen wel. Wij moeten het alleen faciliteren opdat het ook veilig kan. De mogelijkheden zijn er. Daar is mijn vertrouwen op gebaseerd. Er zijn wel degelijk ontwikkelingen ten positieve geweest. Een aantal dingen hebben wij echt wel bereikt volgens de sporen die wij ons hadden voorgesteld.

De heer **Samsom** (PvdA): Ontwikkeling ten positieve zien wij nu ook nog niet. De staatssecretaris kan wel zeggen dat dit een trendbreuk is, en dat is waar, maar dat is niet genoeg. Het gaat om 35% vermindering. Dat is het. De staatssecretaris heeft daarvoor alles nodig, ook de opties waarover hij nu op geen enkele manier kan zeggen dat hij ze waar zal maken. De staatssecretaris vraagt nu van de Kamer het vertrouwen en vraagt nog even te wachten met het oog op de vrachtvliegtuigen enzovoort. Dat geloof ik wel, maar aan het eind van de rit, voordat hij onder de streep 35% kan zetten, heeft hij de medewerking nodig van meer NAVO-partners dan het aantal dat nu medewerking verleent. Hij heeft die toezegging op dit moment niet en hij heeft ook geen zicht op het krijgen daarvan. Waarop baseert de staatssecretaris dan het vertrouwen? Niet het vertrouwen dat het beter zal gaan, maar het vertrouwen dat hij de eindstreep zal halen.

Staatssecretaris **De Vries**: Dat vertrouwen baseer ik op het feit dat een aantal maatregelen wel is gerealiseerd. In 2010 krijg je zicht op het effect van de vliegsimulator. Juist voor het spoor van het langer in dienst hebben van piloten, zodat je minder snel hoeft te wisselen, hebben wij echt de volle steun van Duitsland. Dat kan denk ik helpen, net als de vervanging van de vrachtvliegtuigen. Dan is er nog het punt van de aanpassing van de vliegbewegingen. Dat zijn kansrijke trajecten, en daarbij zijn er nog Polen en Hongarije. Daar baseer ik mijn vertrouwen op. Is het glas halfvol of is het halfleeg? Daarmee heb ik de problemen in de omgeving op dit moment nog niet opgelost. In alle debatten die de Kamer in de afgelopen tweeënhalve jaar met mij heeft gevoerd, heb ik helder gezegd dat wordt afgerekend aan het eind van de streep. Dat is niet nu.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik worstel nog even met het optimisme dat de staatssecretaris kennelijk nog steeds heeft. In de genoemde motie staat een vermindering van 35%. Dan kom je, uitgaande van het lawaai van toen, uit op ongeveer 2300 vluchten. De staatssecretaris heeft toen gezegd dat hij zich hard zou maken voor de 2600. 2600 zou bereikbaar zijn. Daarmee heb je die 35% lawaaivermindering dus niet bereikt. Dan zul je dus toch andere dingen nodig hebben naast de flight simulator of de vluchten. Je zult echt andere dingen nodig hebben, in andere landen. Wanneer komt dat in beeld? Anders kom je er gewoon niet.

Staatssecretaris **De Vries**: De Kamer heeft altijd nog het middel van de binnenvliegeregeling. Het moeten 2300 vluchten zijn. Als wij in 2012 constateren dat de 35% niet is gehaald, dan kan de Kamer dat middel nog steeds van stal halen en in de binnenvliegeregeling opnemen dat maximaal 2300 vluchten worden uitgevoerd. Dat is nu de werkelijkheid. Dat middel houdt de Kamer. Ik heb haar op de consequenties daarvan gewezen. Zijn wij aan het eind van de streep en constateert de Kamer dat ik niet heb geleverd, dan doen wij het gewoon zo. Alleen, ik heb nu geen recht van spreken. De afspraken die ik heb gemaakt – over de simulator, het aantal vluchten en de vervanging van de vrachtvliegtuigen – komt men immers gewoon na. Ik ben er niet voor om te zeggen: jullie hebben je wel aan de afspraken gehouden, maar, by the way, ondanks het feit dat jullie de

afspraken nakomen, hebben wij er geen vertrouwen meer in; ik stel nu de binnenvliegeregeling in. Daarom verdedig ik het hier om dat niet nu te doen. Als de Kamer dat al wil, zou zij dat moeten doen op het moment dat wordt geconstateerd of de afspraak wel of niet is nagekomen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Dat laatste begrijp ik, maar waarop is het optimisme gebaseerd dat de afspraken, en de wens die in de motie wordt uitgesproken, wel worden gehaald? Daar probeer ik een beeld van te krijgen.

Staatssecretaris **De Vries**: In het vorige debat heb ik gezegd dat wij problemen kunnen verwachten rondom de verplaatsing van de landingsbaan. Dat is een grote wens omdat deze tot een verdere verbetering kan leiden. Dat is echter niet de ontbindende voorwaarde voor de motie-Neppérus/Samsom om die 35% te halen. Het Duitsland-traject is naar mijn mening nog niet afgelopen. In het andere traject zitten ontwikkelingen. Daar zijn mijn inzet en vertrouwen op gebaseerd. Afspraken, als wij ze maken, worden wel nagekomen.

De heer **Knops** (CDA): De staatssecretaris heeft helemaal gelijk als hij wijst op wat hij heeft beloofd en zegt dat het afrekenmoment later is. Dat is in het vorige debat inderdaad zo gewisseld. Wat mij pessimistisch stemt, is dat de trend de verkeerde kant op gaat. De weg naar de uiteindelijke reductie lijkt dus langer te worden. De staatssecretaris schrijft in de brief dat de simulator naar verwachting in 2010 in gebruik zal worden genomen. Het is nu april 2010, en het is nog niet concreet. Kan de staatssecretaris daarin concreter zijn? Waar gaat dit naar zijn verwachting op uitkomen? Is er al een indicatie of die trend naar beneden nu wel wordt doorgezet? Dat is ook een kwestie van ons vertrouwen: in 2012 moet een en ander uiteindelijk ook op de lijn van de staatssecretaris uitkomen.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik zal nog vragen op welk aantal je dan precies moet uitkomen. Als ik het goed begrijp, vraagt de heer Knops om er een tussentijds ijkmoment aan vast te koppelen. Dat wil ik wel even goed uitgezocht hebben voordat ik daarbij een getal noem.

Devoorzitter: Ik wijs de leden erop dat drie interrupties mij heel redelijk lijken. In sommige vragen hoor ik enige herhaling.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit lijkt mij een van de kernpunten van het debat. In 2009 tegen de 3000 vluchten. Het kabinet zegt zelf dat er in 2012, dus over ruim anderhalf jaar, 2600 zullen zijn en dat wij daarmee een vermindering van de geluidsbelasting bereiken van 35%. Laat maar zien. Wat leveren al deze maatregelen op? Punt voor punt. Hoeveel minder vliegbewegingen, hoeveel minder geluid is dat? Ik neem aan dat er een dekkend plan is. Anders weet ik echt niet waar de staatssecretaris over spreekt als hij nog vertrouwen heeft in zijn eigen aanpak en ons afraadt om de binnenvliegeregeling van kracht te laten worden. Show me.

Staatssecretaris **De Vries**: Dat sommetje hebben wij in een eerder debat gemaakt. Wij zijn toen alle maatregelen langsgelopen en hebben daarbij de aantallen genoemd die deze opleveren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Starten vanaf 3000 was de vorige keer niet voorzien. Toen was er een dalende trend. Nu stijgt deze weer. Wij hebben dus een groter probleem in 2009 gehad dan wij dachten. De taakstelling is dus fors.

Staatssecretaris **De Vries**: Ja, wij hebben echter wel gezegd dat het niet alleen gaat om vliegbewegingen. Daarover ging de discussie de vorige

keer. De motie gaat over 35% geluidsvermindering. Het is dus geen kwestie van realiseren door een grafiek te maken en een streep te zetten. Om de geluidsvermindering van 35% te bereiken, is ook nodig dat je de vliegbewegingen aanpast en dat je stillere vliegtuigen hebt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind het allemaal prima. Ik weet dat twee dingen moeten worden gerealiseerd: 2600 vliegbewegingen maximaal in 2012 – het kabinetsbesluit – en min 35% geluidsoverlast. Laat maar zien. Ik wil het heel graag punt voor punt zien, want ik heb het idee dat het de verkeerde kant op gaat. Als de staatssecretaris zo veel vertrouwen heeft in zijn eigen beleid, wil ik het graag zien.

Staatssecretaris **De Vries**: Als ik de Kamer op die manier nog iets extra's kan geven wat haar vertrouwen geeft voor de komende jaren, dan doe ik die toezegging. Ik kan ter plekke wel de cijfers gaan roepen, maar dan vragen de leden mij toch om het even op een rijtje te zetten.

De **voorzitter**: Wanneer kan dat gereed zijn?

Staatssecretaris **De Vries**: Ik kijk even naar rechts.

De **voorzitter**: Twee weken?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mag ik een punt van orde maken?

De **voorzitter**: Dat mag u altijd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit lijkt mij extreem relevante informatie. Het is wellicht niet zozeer voor mij, maar wel voor mijn collega's van belang om te bepalen of zij moties zullen steunen om de binnenvliegeregeling van stal te halen. Langzamerhand, na 31 jaar, zijn wij namelijk het geloof in dit project kwijtgeraakt. Ik wil graag die informatie zien. Die wil ik komende dinsdag uiterlijk hebben, en dit debat wil ik schorsen. Dan praten wij volgende week verder. Dat is mijn voorstel.

De **voorzitter**: Dit is een ordevoorstel. Daar gaan wij het even over hebben. Ik geef het woord aan de heer Samsom over dit punt van orde.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ben altijd geneigd om dit soort voorstellen te volgen, maar ik ken het sommetje al. Ik heb dat sommetje namelijk al drie debatten geleden hardop, pingpongend, met de staatssecretaris gemaakt. Ik had ook al meegerekend. De staatssecretaris heeft echt alles nodig. Wij hebben de lat namelijk hoog gelegd, of laag, het is maar net hoe je het ziet met geluidsbelasting. Ik weet dus al wat de tekortkomingen zijn. Ik weet ook dat een aantal beloften van de staatssecretaris waargemaakt kunnen worden.

De **voorzitter**: Dit is een punt van orde. Steunt u dat, ja ofte nee?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb dat niet nodig. Ik kan het debat gewoon voortzetten, want ik weet wat de staatssecretaris moet leveren en ik weet ook waar zijn optimisme op gebaseerd kan zijn. Ik deel dat gewoon niet.

De heer **Jansen** (SP): Ik steun het verzoek van de heer Vendrik om de brief voor dinsdag te ontvangen. Ik voel echter niet zo voor het idee om het debat nu te staken. De minister van VROM zit hier ook en die wil ik ook graag horen. Die brief moet er naar mijn mening wel voor dinsdag liggen.

De **voorzitter**: Staatssecretaris, lukt het om die brief voor dinsdag naar de Kamer te sturen?

Staatssecretaris **De Vries**: Als de Kamer dat wenst, doet het kabinet dat. Zo werkt dat, hè?

De **voorzitter**: Zo is dat, en de Kamer wenst dat. Wij gaan nu weer voort met het debat. Dinsdag komt er een brief. Ik ga ervan uit dat die er voor de regeling zal zijn.
De staatssecretaris kan verdergaan met de beantwoording.

Staatssecretaris **De Vries**: Dan is dit helder. Het lijkt mij dat ik aan het eind van de beantwoording ben gekomen.

De **voorzitter**: Of u alle vragen heeft beantwoord, heb ik niet helemaal bijgehouden.
Ik geef het woord aan de minister van VROM.

Minister **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt over de uitspraak van de Raad van State, waarin de nimbyprocedure als onrechtmatig is beoordeeld. De heer Jansen maakte een opmerking over het woordje «slechts» in de desbetreffende brief. Ik merk graag op dat het woordje «slechts» niet is bedoeld als «slechts procedureel». Het gaat daarbij niet om de vraag of op toereikende wijze was gemotiveerd, maar uiteindelijk wel over het al uitgevoerde afzagen van de bomen. Het woordje «slechts» doelde meer op «het is al gebeurd». Het is dus een toetsing achteraf. Ik zet dat even recht, want ik zou het vervelend vinden als de indruk zou bestaan dat mijn brief erop is gericht om de uitspraak van de Raad van State te relativiseren, of dat dit woord zou staan voor «het is maar op een procedureel punt», zoals de heer Jansen in zijn eerste termijn opmerkte. Dat is absoluut niet de bedoeling. Bedoeld werd dat het gaat over een besluit – het omzagen van de bomen – dat al is uitgevoerd.

De heer **Jansen** (SP): Deze opmerking zou ik hebben kunnen plaatsen als de rest van de brief van de minister een groot mea culpa was geweest. De Raad van State zegt letterlijk in zijn persbericht: de minister van VROM is niet in staat gebleken om binnen een redelijke termijn goed te onderbouwen waarom de toename van de geluidsoverlast van het vliegverkeer rond de NAVO-vliegbasis in Geilenkirchen aanvaardbaar is. Dat is toch een motie van wantrouwen van de Raad van State?

Minister **Huizinga-Heringa**: Ik refereer aan mijn uitleg van het woordje «slechts». Ik zou niet graag willen dat de indruk bestaat dat ik die uitspraak bagatelliseer. Dat is zeker niet de bedoeling. Het is natuurlijk buitengewoon jammer om achteraf te moeten constateren dat een besluit dat is uitgevoerd, onrechtmatig was en dat daar voor de zes hectaren al gevolg aan is gegeven. Toen in 2008 bleek dat het deze kant op zou gaan, heeft mijn ambtsvoorganger het nimbybesluit ingetrokken. Zij heeft gezegd te gaan bouwen aan herstel van vertrouwen en goed overleg. Sinds juni 2008 vindt regelmatig met VROM overleg plaats. Ik zie nu wat reactie op de tribune. Het is mijn inzet om dat overleg te continueren en om te bekijken hoe wij nu verder moeten gaan. De reactie die gegeven had kunnen worden, is in feite al in 2008 door mijn ambtsvoorganger gegeven. De Raad van State houdt een vervolggeding over de schade. De uitspraak daarover wacht ik af voordat ik daarop verder inga.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag. Gisteren hebben wij om een brief gevraagd en ik had verwacht dat de staatssecretaris daarin haar welgemeende excuses zou aanbieden aan de

bevolking van Onderbanken voor het feit dat de zaak indertijd zo gelopen is. Ik had verwacht dat zij zou zeggen: achteraf blijkt dat dit hartstikke fout is gedaan, dat zullen wij nooit meer doen. Kortom, ruiterlijk toegeven dat het een enorme stomiteit is geweest die nooit had mogen gebeuren. Dat had moeten gebeuren. Waarom heeft de minister dat niet gedaan?

Minister **Huizinga-Heringa**: De brief is gericht aan de Kamer. Daarin is ingegaan op wat er is gebeurd. Mijn ambtsvoorganger heeft met het intrekken van het nimbybesluit naar mijn mening al heel duidelijk gemaakt dat het geen goed besluit is geweest. Zij heeft direct gezegd: hier stoppen wij mee. Ook heeft zij gezegd goed te overleggen met de gemeente. Ik ben van plan dat overleg voort te zetten. Dat is mijn gedachte geweest. In feite is dus alles wat kon gebeuren, al gebeurd. Als de heer Jansen daaraan hecht, wil ik graag nogmaals ook tegenover de tribune zeggen dat dit besluit achteraf gezien nooit genomen had moeten worden. Dat is met deze uitspraak van de Raad van State klip-en-klaar. Ik spreek dat graag nog een keer uit. Ik herinner mij nu dat de heer Samsom toen ook een bepaalde rol heeft gespeeld. Het is een vervelende gedachte, maar je kunt de tijd niet meer terugdraaien. Iets wat is gebeurd, is gebeurd. Wij zullen er nu voor moeten zorgen dat wij in goed overleg met elkaar spreken. Wij zullen ook moeten bekijken hoe wij nu verdergaan. In de krant wordt gesproken over een schadevergoeding. Daarvoor wil ik het genoemde vervolggeding afwachten. Als de heer Jansen en de Kamer van mij een groot mea culpa vragen: zeker. Dat spreek ik hier uit, en dat meen ik ook.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is in ieder geval helder. Het is dus een besluit dat nooit genomen had mogen worden. Fijn om dat nog een keer uit de mond van de minister van VROM te horen. Dan hoort daar natuurlijk bij dat schade die is geleden wordt vergoed. Gaan wij die bommen dan terugplaatsen? Wat is de bedoeling? Gaan wij de vrienden van Defensie vragen om daar een leuk voorstel voor te doen? Boompjes plaatsen? Ik heb wel eens begrepen dat ze bij defensie alles kunnen.

Minister **Huizinga-Heringa**: Dat is het vervelende van iets wat al is gebeurd. Dat kun je niet meer terugdraaien. Dat is toch de vervelende situatie waar wij nu in zitten. Ik wacht het vervolggeding van de Raad van State af. Ik ga ervan uit dat de Raad van State een goede, redelijke uitspraak zal doen, zoals wij van de Raad van State mogen verwachten. Daar zullen wij ons vanzelfsprekend aan houden. Voorzitter. Er is gevraagd of het ministerie van VROM bereid is om de geluidsmetingen ook na 2010 te financieren. Het antwoord daarop is een volmondig ja.

De **voorzitter**: Dan geef ik nu gelegenheid voor een tweede termijn. Een spreektijd van een minuut lijkt mij voldoende. Echte conclusies worden toch pas getrokken nadat de Kamer komende dinsdag de genoemde brief heeft gekregen.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. De staatssecretaris zegt het gevoel van teleurstelling bij de Kamer te begrijpen. Ik voel geen teleurstelling, maar een plaatsvervangende schaamte. Dat de overheid zo iets presteert, om 30 jaar lang zo'n wanprestatie te leveren tegenover inwoners van Nederland, al wonen zij dan ver van Dan Haag. Ik ben ervan overtuigd dat, als die AWACS-toestellen hier om de hoek waren gestationeerd, het probleem 30 jaar geleden al was opgelost.

De staatssecretaris zegt dat hij zijn best heeft gedaan, en dat geloven wij allemaal graag. Hij heeft zeker zijn best gedaan. Er is echter geen inspanningsverplichting, maar een resultaatsverplichting. Wij willen gewoon dat het probleem is opgelost. Daar hebben wij 30 jaar lang heel

veel geduld mee gehad, maar het moet een keer ophouden. Is die binnenvliegeregeling nou een paardenmiddel dat je niet moet toepassen vanwege die wederkerigheid? De SP-fractie vindt dat je altijd moet kijken naar de consequenties daarvan. Is er inderdaad een moment waarop je op basis van redelijkheid ten opzichte van de mensen van Onderbanken kunt stellen dat je dit niet langer over je kant kunt laten gaan? Het is niet een blinde toepassing van de binnenvliegeregeling. Wij praten hier al heel lang over met de NAVO en met Duitsland. Ik denk dat wij beargumenteerd kunnen aangeven waarom het in dit geval redelijk is om te zeggen dat wij een beperking gaan opleggen. Komt de staatssecretaris met een constructieve oplossing, dan kan die direct worden weggehaald. Kortom, het is geen onconditionele binnenvliegeregeling. Zij is gekoppeld aan de oplossing van dit probleem.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Tijdens de gesprekken met de Duitsers vertegenwoordigde de staatssecretaris de Hollandse leeuw, maar hij is als een pasgeboren kitten met een kluitje in het riet gestuurd. Geen baanverlenging. De overlast is geen millimeter afgenomen. De duizenden Limburgers zijn lang genoeg gepiepeld. Genoeg is genoeg, zegt mijn fractievoorzitter altijd in onvertogen Limburgs. De Duitsers willen de baanverlenging niet, wij willen die vliegende ellende niet. Daarom wil de PVV het luchtruim per direct sluiten voor opstijgende en landende AWACS-vliegtuigen. Eerst maar eens de gewenste actie aan de andere kant van de grens, dan pas laten wij ze wellicht weer vliegen. Tot die tijd is het devies als de Duitsers bellen: Ihren Anruf wird weiter geschiebert.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik zal maar gewoon Nederlands spreken. Ik begin met nimby en de Raad van State. Het is goed dat de minister het mea culpa duidelijk heeft uitgesproken. Ik denk dat gaan praten daar ook bij hoort. Is nou echt de rechter nodig om een schadevergoeding vast te stellen? Daar zou ik graag een reactie op willen hebben. Dan de AWACS-toestellen. Ik wacht de berekeningen af, maar ik kan mij herinneren dat wij het een paar AO's eerder ook hadden over deze berekeningen en over de vraag hoe je de aantallen kunt verminderen. Dat was toch echt uitplaatsing van een aanzienlijk deel. Ik wil toch echt snel in beeld hebben wat andere landen kunnen doen. Als die vergadering in juni is, merk ik het wel. Polen en Hongarije zouden bereidwillig zijn. Wellicht geldt dit ook voor andere Oostbloklanden. Wat is daar nou mogelijk en op welke termijn?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt mij vrij helder dat het nu aan de staatssecretaris is om op een gezagvolle manier aan te tonen dat in 2012, dus over een jaar en zeven à acht maanden, een reductie van het aantal vliegbewegingen en een reductie van de geluidsoverlast daadwerkelijk zijn bereikt via alle opties die nu op tafel liggen. Dat wij daar in het verleden wel eens over gesproken hebben, is één ding, maar dat de tijd dringt en dat de beweging de verkeerde kant op gaat, en dus de opgave in de komende anderhalf jaar nog een stuk groter wordt, is een ander en dat moge ook duidelijk zijn. Ik neem aan dat, als de staatssecretaris daar zo veel vertrouwen in heeft, hij precies kan aangeven wat het effect van welke maatregel is. Ik zeg er maar heel duidelijk bij dat het niet alleen gaat om het aantal vliegbewegingen. Het gaat er juist om inzichtelijk te maken waarom de staatssecretaris denkt dat de geluidsoverlast daadwerkelijk met 35% terugloopt. Dat lijkt mij uiteindelijk de crux der dingen.

Ik heb er een hard hoofd in, maar het volgende debat is over een weekje. Same time, same place. Dan gaan we gewoon verder. Dit debat laten wij natuurlijk nu nog niet uit onze handen vallen. Wij gaan hierover door, en voor het meireces als het aan mij ligt. Wordt vervolgd.

De **voorzitter**: Is dit een ordevoorstel? Hiermee zegt u immers eigenlijk dat wij moeten schorsen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is een vriendelijke uitnodiging aan de collega's om hierover door te gaan als de brief van de staatssecretaris er is.

De **voorzitter**: Dat zou betekenen dat wij moeten schorsen en niet moeten sluiten en dan een VAO moeten houden. Er zijn twee mogelijkheden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik deed net een poging tot schorsen, maar mijn verzoek daartoe werd niet gevolgd. Dat vind ik niet erg. Ik zou zeggen: laten wij dit debat nu afronden en volgende week doorgaan.

De **voorzitter**: Dan sluiten wij straks.
Het woord is aan de heer Samsom.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De Kamer is er wel uit. En gek genoeg, is de staatssecretaris het eigenlijk gewoon met ons eens. Op een gegeven moment zei hij in zijn beantwoording: als de Kamer in 2012 niet op het punt is gekomen van de belofte, 35%, dan gooit zij toch gewoon de binnenvliegeregeling op tafel?. Dat is nieuw voor de staatssecretaris van Defensie. Zijn voorganger dreigde nog met hel en verdoemenis als wij daar überhaupt over zouden spreken. Deze staatssecretaris legt het gewoon neer. Dat kan dus in 2012. Ik denk dat wij dan al bijna tot elkaar gekomen zijn. Want dan is natuurlijk onze strategie – en die is superieur aan die van de staatssecretaris, dat weet hij – dat de staatssecretaris nu al tegen andere landen zegt: jongens, ik heb van mijn parlement de opdracht om in 2012 35% te realiseren; dat is dus 2600 vluchten en nog een beetje slimmer vliegen, of 2300 vluchten en dom vliegen; u mag het zelf uitzoeken; lukt dat niet, dan hebt u in 2012 dat ding aan uw broek hangen. Dat lijkt mij heel goed voor de discussie met de partners. De staatssecretaris hoeft het niet meteen uit te tikken en het te stempelen, maar hij mag daar rustig mee komen. Als hij nou zegt dat hij dat niet wil, dan bepalen wij volgende week in een VAO de strategie van Nederland tegenover de NAVO. Ik denk dat die uiteindelijk gaat leiden tot 2350 vluchten in 2012 – althans, het equivalent daarvan – met of zonder binnenvliegeregeling. Wat ons betreft: met.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording.
Ik ben het met de staatssecretaris eens: de belofte is nog niet geschonden, maar de tijd is relatief kort en er zal veel moeten gebeuren. De heer Vendrik zegt dat 2012 begint op 1 januari, maar 2012 eindigt op 31 december. Dat betekent dat het signaal klip-en-klaar bij onze burens terecht moet komen. Als de Duitsers niet willen dat een baan wordt verlengd, dan mogen wij op z'n minst van hen verwachten dat zij ons helpen met die andere maatregelen, waarvan de staatssecretaris laat doorschemeren dat daar nog wel een tandje bij kan. Ik vind dat dit signaal, ook in de NAPMO BoD, klip-en-klaar moet worden gegeven. Niks diplomatiek, gewoon duidelijk zeggen waar het op staat. Wij zitten met z'n allen in de NAVO en wij moeten ook met z'n allen dit probleem oplossen. Ik wens de staatssecretaris daar veel succes bij.
Het dreigement van de binnenvliegeregeling, dat ik nog steeds een paardenmiddel vind, kan helpen om onze burens eens wat actiever te laten worden op dit punt. Ik hoop dat zij de staatssecretaris zullen steunen. Ik ga ervan uit dat de minister van Defensie dit punt ook in de Rade aan de orde stelt. Ik hoor graag van de minister van Defensie wat daaruit is gekomen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de staatssecretaris van Defensie.

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in tweede termijn. Er zijn niet veel extra vragen gesteld waarop ik zou moeten antwoorden. Iedereen heeft wel een extra aansporing gegeven. Die zal ik ter harte nemen.

De heer Samsom dacht al te kunnen constateren dat deze staatssecretaris voorstander is van het treffen van de binnenvliegeregeling, maar dat is een paar stappen te snel. Dat weet hij ook wel. Ik heb nadrukkelijk gewezen op het risico van het invoeren van dat middel. Dat heeft namelijk ook nadelen voor Nederland. Ik geef graag aan op welke manier het doel dat wij voor ogen hebben, kan worden gerealiseerd. Ik zal graag de extra inspanningen richting Duitsland verrichten waar de heer Knops over sprak. Dan kunnen we bepalen of het wel of niet lukt. Of de overtuigingskracht het beste gediend is met heel erg te dreigen, zal vervolgens moeten blijken. Over het doel en de wens – de vermindering van de geluidsoverlast – zijn wij het wel degelijk eens.

Minister **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Mevrouw Neppéus vroeg of het nou nodig is dat de rechter een uitspraak doet over de schade. Er is een claim ingediend door de gemeente en anderen bij de Raad van State. Dat is al gebeurd toen de zaak nog liep, voor het geval zij zouden winnen. Daar vloeit dit vervolggeding uit voort. Als de gemeente dat wil, ben ik echt van harte bereid om een mediationproces in te gaan en om te kijken hoe wij deze zaak op een goede manier kunnen afwickelen. Wat mij betreft hoeft dat niet beslist via de rechter te lopen. De gemeente moet dan wel vertrouwen hebben in dat proces. Ik ga zeker contact zoeken en dan zullen wij dat bespreken.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van het overleg. Door de staatssecretaris is de toezegging gedaan dat hij voor de regeling van komende dinsdag een brief naar de Kamer zal sturen met daarin de berekening inzake de verschillende maatregelen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil het vriendelijke verzoek doen om begin volgende week een procedurevergadering te beleggen. Ik zou heel graag met de collega's willen afspreken – dat zou mijn inzet zijn – dit overleg met beide bewindslieden nog voor het meireces te vervolgen op basis van de brief die wij nog krijgen.

De **voorzitter**: Woensdag vindt een reguliere procedurevergadering plaats. Ik stel voor daar woensdag over te praten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind het niet erg als alvast met potlood in de agenda's een aantekening wordt gemaakt.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van dit overleg. Ik dank de bewindslieden en de ondersteunende ambtenaren.

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spijs (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), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

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

² Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijsink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), voorzitter, Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Algra (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Brinkman (PVV), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD) en Peters (GroenLinks).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Ormel (CDA), De Wit (SP), Çörüz (CDA), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Van Beek (VVD), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Uitslag (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Vendrik (GroenLinks) en Nicolai (VVD).