

## Remkes

verschil of je spreekt over bijvoorbeeld grondwater of over oppervlaktewater.

Mijns inziens moet het amendement van de heer Jansen op de volgende manier worden gelezen. Het eerste deel van de wijziging van artikel 4.22 staat op dit ogenblik al in een wet. Onder punt 2 van het amendement wordt aan artikel 4.22 een lid toegevoegd. Voorgesteld wordt dus, om dit tweede deel aan de wet toe te voegen.

De heer Van Beek heeft vriendelijke woorden in mijn richting gesproken. Ik heb het debat in de Kamer en met de heer Van Beek, maar ook met eigenlijk alle andere leden, bijvoorbeeld met de huidige voorzitter mevrouw De Pater-van der Meer, altijd buitengewoon boeiend gevonden en op prijs gesteld.

De **voorzitter**: Dank u wel. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kan kort zijn omdat er maar weinig zijn overgebleven.

Mevrouw Vermeij vroeg wat precies de einddatum is voor de invoering van de waterloketten. Ik kan haar dat nog niet zeggen, omdat wij geen einddatum hebben afgesproken. In mijn eerste termijn heb ik gezegd dat ik in het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water de vinger aan de pols zal houden. Ik zeg de Kamer ook toe dat ik de partijen zo nodig zal stimuleren tot meer snelheid. Ik zal de VNG en de Unie van Waterschappen vragen op welke termijn zij denken dit vormgegeven te kunnen hebben, waar zij hobbels zien en op welke manier het kabinet eventueel nog iets kan betekenen. De voorziening zal overigens niet in elke gemeente ook "waterloket" gaan heten, omdat gemeenten zullen moeten bezien waar zo'n voorziening het beste bij aansluit. Het gaat mij erom dat ervoor wordt gezorgd dat als een burger of een bedrijf een klacht heeft, men niet van hot naar her gestuurd wordt. Laten wij zeggen dat de meer complexe vraagstukken rond de stedelijke waterproblematiek voor burgers en bedrijven op één plek moeten kunnen worden opgelost.

Dan iets over de uitwerking van het Vlaamse model. Ik ben niet tegen dergelijke voorzieningen, maar in Nederland kiezen wij vaak voor een collectieve voorziening op wijkniveau. Het voorbeeld van een Vlaams model geldt voor nieuwbouw en verplicht individuele eigenaren tot de opvang van regenwater. Dat betekent bassins of putten in de tuin van 3 tot 10 m<sup>3</sup>. Voor de een kan dat aantrekkelijk zijn, maar voor een ander heel wat minder aantrekkelijk. Dus moet je elke keer opnieuw bezien wat op een bepaald moment de beste maatregel is. Als de Kamer dit verder uitgewerkt wil zien, moet zij de nieuwe minister van VROM vragen dieper in te gaan op de verschillende mogelijkheden.

Dan kom ik op de bestuurlijke drukte als het gaat om water. De komende periode wordt het alleen maar drukker, gelet op de populariteit van het onderwerp. Als een onderwerp meer politieke aandacht krijgt, zijn er opeens veel eigenaren. De afgelopen jaren is er overigens al onderzoek gedaan naar dit aspect. De minister van BZK bepleitte een nadere analyse, maar ongeveer twee jaar geleden is het IBO-waterbeheer afgerond. Dat richtte zich op de efficiency van het

waterbeheer en de rollen van de verschillende partijen. Daar zijn verbeteringen uit voortgekomen. Ik noem wat dat betreft de nieuwe Waterschapswet die onlangs is bekrachtigd door deze Kamer en die nu bij de Eerste Kamer ligt. Voor al deze beleidsvelden geldt dat je er altijd kritisch naar moet blijven kijken. Als zich nieuwe taken voordoen of als er problemen zijn, moet je blijven zoeken naar de beste plek en de beste manier om een en ander te regelen, als het maar niet te veel een instituten-discussie wordt. Het moet vooral vanuit de inhoud gebeuren.

Ook voor mij is het waarschijnlijk de laatste keer dat ik hier sta, of de Kamer moet mij volgende week dinsdag nog laten verschijnen voor het beantwoorden van enige vragen. Dan kan ik verder overigens niet zoveel zeggen. Ook ik heb altijd met veel plezier gediscussieerd met de Kamer, zowel in AO's als plenair. Ik zal met weemoed terugkijken, maar ik constateer met vreugde dat er al weer een nieuwe lichterling klaar staat, met heel veel pit om het debat te voeren. Ik wens ook de Kamer de komende periode veel succes.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Het ligt niet voor de hand dat u volgende week nog naar de Kamer wordt geroepen voor het vragenuur, want wij hebben volgende week reces.

Ik dank u beiden voor de geheel verschillende invulling en inkleuring van uw portefeuilles. Het is leuk, dit debat samen af te sluiten.

Ik stel voor, aanstaande donderdag aan het eind van de vergadering over het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 24 januari 2007 over **AWACS en Geilenkirchen**.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik was gisteren bij de presentatie van de brochure "Geluidshinder, milieuprobleem van de toekomst" van de Nederlandse Stichting Geluidshinder. De voorzitter van de Gezondheidsraad, prof. Knottnerus, poneerde bij deze gelegenheid de stelling dat geluid in 2020 meer gezondheidsschade zal opleveren dan bijvoorbeeld de fijnstofproblematiek of verkeersongevallen. Aan de vermindering van die problemen wordt jaarlijks meer dan een miljard uitgegeven, terwijl aan vermindering van geluidsoverlast slechts een fractie daarvan besteed wordt. De luchtvaart staat op de lijst van veroorzakers van geluidsoverlast op nr. 2.

Voor de bewoners van Onderbanken en omgeving is de geluidshinder nu al een dagelijkse aanslag op hun gezondheid. Hun is bovendien al jaren geleden beloofd dat deze problemen verminderd zouden worden, bijvoorbeeld door het toepassen van geluidsarme motoren voor de AWACS-toestellen van Geilenkirchen of het verplaatsen van een deel van de vluchten naar andere vliegvelden. Van al deze beloften is tot nu toe niets waargemaakt.

## Jansen

Bij het verminderen van de overlast van de militaire luchtvaart hebben de Nederlandse overheid en de NAVO een bedenkelijke dubbele moraal. Immers, hoe is het anders te verdedigen dat toestellen die op Schiphol allang verboden zijn, bij militair gebruik gewoon mogen doorvliegen? Hoe is het te verdedigen dat geluidsnormen die voor burgervliegvelden gelden, niet voor militaire vliegvelden gelden? Ik spreek nu uitdrukkelijk niet over oorlogs- of crisissituaties, want in zulke gevallen geldt ook voor de SP: nood breekt wet.

Het wordt, elf jaar na de eerste beloften, tijd voor tastbare resultaten bij het verminderen van de lawaai-overlast van AWACS-toestellen. De staatssecretaris heeft hier blijkens zijn brief geen zin in. Hij durft althans de NAVO niet wat steviger aan te spreken op haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. Daarom dien ik mede namens een aantal leden van andere fracties een motie hierover in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- Nederland sinds 1996 aandringt op het vervangen van de motoren van de AWACS-vliegtuigen, in verband met de hoge geluidsproductie en de kerosine-emissie van de bestaande motoren;
- de NAVO om financiële redenen deze vervanging steeds weer uitstelt;

van mening dat de NAVO net als maatschappelijke organisaties de plicht heeft om negatieve gevolgen van haar handelen voor gezondheid en milieu zo mogelijk te beperken;

spreekt uit dat Nederland de NAVO-partners erover dient te informeren dat het bij verder uitblijven van voorde- ringen op het gebied van stillere vliegtuigen gebruik zal maken van de mogelijkheid om op grond van het tweede lid van artikel 1 van de NAVO-binnenvliegeregeling behoudens in crisissituaties voorwaarden te verbinden aan het vliegen met AWACS-vliegtuigen boven Neder- lands grondgebied, bijvoorbeeld in de vorm van eisen aan de maximale geluidsbelasting en kerosine-emissie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Jansen, Samsom, Duyvendak, Van der Ham en Ouwe- hand.

Zij krijgt nr. 68 (30800-X).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, misschien kan de heer Jansen nog even specifiek en ook precies aangeven wat de regering volgens het dictum zou moeten doen.

De heer **Jansen** (SP): Zeker, daar was ik juist aan toe. De motie laat het kabinet, ook het nieuwe, voldoende ruimte om het begrip "restricties" verder in te vullen. Onze fractie zou zich kunnen voorstellen – maar dit is niet meer dan een suggestie aan het kabinet – dat wij met ingang van 2008 geen nachtvluchten meer toestaan met

toestellen die niet aan de normale geluidseisen voldoen en dat wij daarna het quotum voor dagvluchten met "herrieschoppers" geleidelijk aan verminderen. De NAVO zou dan nog zes jaar hebben om te voldoen aan de eisen die in de burgerluchtvaart al de gewoonste zaak van de wereld zijn. Al met al denk ik dat dit nog een zeer vriendelijke, bescheiden motie is, in vergelijking met de ellende waarmee wij Zuidoost-Limburg al jarenlang opscheppen.

□

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Mevrouw de voorzitter. De AWACS-vliegtuigen houden deze Kamer al jaren bezig. Het schiet niet op. De recente brief van de staatssecretaris heeft een beetje de uitstraling: ik wil niet en ik kan niet, met de nadruk op dat laatste. Wij hebben het antwoord van de staatssecretaris van VROM op vragen uit het AO van 24 januari 2007 o.a. over de omvang van het Ke-zone, nog niet ontvangen.

Wij willen dat de basis open is en de NAVO-vluchten gewoon kunnen plaatsvinden. Zoals het nu gaat, kan echter niet langer. De enige oplossing is stillere vliegtuigen.

De AWACS-vliegtuigen die bij ons vliegen, zijn gebouwd op een Boeing 707. Dat toestel is bij de KLM al sinds eind jaren tachtig uit dienst. Het is een oud vies toestel. Elders in het NAVO-gebied vliegen er wel nieuwere AWACS rond. Die zijn vaak gebouwd op de Boeing 737, een toestel dat bijna overal ter wereld rondvliegt, of op de Boeing 767. Ik heb ook begrepen dat de toestellen in Engeland en Frankrijk met nieuwe dus stillere motoren vliegen. Ik vind dat er meer aandacht voor Nederland moet zijn. In de Verenigde Staten vliegen gemoderniseerde AWACS. De daarmee gemoeide zijnde bedragen zijn aanzienlijk lager dan die de staatssecretaris heeft genoemd. Dat is niet zo gek. Een toestel heeft immers vier motoren en als één motor ongeveer 4 à 5 mln. kost, is met vervanging nog altijd veel geld gemoeid maar andere bedragen dan de staatssecretaris aangeeft.

Kortom, er moet echt iets gebeuren. Wij hebben het gevoel dat wij achteraan staan, terwijl Nederland in belangrijke mate bijdraagt aan de NAVO zowel met financiële middelen als met het inzetten van mensen. Ik dien daarom de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bevolking in Onderbanken en omgeving al jaren last heeft van de AWACS-radar- vliegtuigen van de NAVO;

overwegende dat de AWACS-toestellen al jaren oud zijn, daar ze zijn gebouwd op het frame van het verouderde model Boeing 707 en dat ook de motoren oud zijn;

overwegende dat elders in de wereld en ook binnen de NAVO, veel nieuwere en modernere AWACS-toestellen in gebruik zijn en dus ook toestellen met moderne en daarmee stillere motoren;

## Neppérus

overwegende dat door de staatssecretaris van Defensie een bedrag is genoemd van 800 mln. tot 1 mld. dollar voor modernisering van de huidige vliegtuigen; dat dit bedrag aanzienlijk ligt boven het bedrag dat de modernisering van verouderde AWACS-toestellen in de Verenigde Staten zou hebben gekost en dat het bedrag ook hoog overkomt in relatie tot de kostprijs van een losse motor;

overwegende dat in totaal 17 AWACS-toestellen op Geilenkirchen zijn gestationeerd voor rond 3000 vluchten per jaar, dus rond tien vluchten per dag;

overwegende dat de kosten voor isolatie van de ten minste 275 meest naburige huizen door de staatssecretaris van VROM zijn geschat op 55 mln., maar dat die huizen volgens de staatssecretaris dan eigenlijk in een bunker zouden veranderen;

overwegende dat de huidige situatie niet langer houdbaar is wat betreft geluid en dat door het gebruik van oude vliegtuigen op termijn ook de veiligheid in het geding kan komen en dat in het verleden door Nederland aan de NAVO geld is aangeboden met het oog op modernisering van de AWACS-toestellen in Geilenkirchen;

verzoekt de regering, een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van vervanging van alleen maar motoren en van de inzet van nieuwere, elders binnen de NAVO in gebruik zijnde AWACS-toestellen, inclusief de financiering of voorfinanciering van beide opties, en daarnaast van de daadwerkelijke isolatiemogelijkheden van ten minste 275 huizen, dat laatste in overleg met het gemeentebestuur van Onderbanken, en de uitkomsten van het onderzoek binnen twee maanden aan de Kamer te overleggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 69 (30800-X).

De heer **Jansen** (SP): Na deze inleiding van mevrouw Neppérus dacht ik dat zij met directe ingang een vliegverbod zou gaan eisen. Zij zegt eigenlijk dat Nederland klaarblijkelijk het braafste jongetje van de klas is geweest en dat, omdat het de afgelopen jaren zijn spierballen nooit getoond heeft, iedereen inmiddels moderne vliegtuigen heeft behalve Nederland. En vervolgens vraagt zij om een onderzoek, na elf jaar. Dat kan toch niet?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik heb gewoon helder gezegd dat het niet langer kan met die oudere toestellen en ik heb gevraagd om heel snel met nieuwere te komen. Dat is de kern van mijn verhaal. Ga dat onderzoeken. Ik ben dan ook helemaal nog niet toe aan het sluiten van vliegvelden. Als ik binnen een korte tijd zo veel te weten kan komen, ga ik ervan uit dat deze ervaren staatssecretaris dat straks bij zijn heraantreden ook kan doen.

De heer **Jansen** (SP): Ik vraag mij af of mevrouw Neppérus de discussie van elf jaar geleden nog eens

nagelezen heeft. Toen zijn ook al deze zaken voorgesteld. Dat is allemaal al tien keer gebeurd. Waarom komt zij er elf jaar na dato nog een keer mee?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Dat die zaken lang spelen, ben ik met u eens, maar volgens mij kan het gewoon helder worden onderzocht. Als dat niet zo is, dan hoor ik het wel. Er zijn mijns inziens wel een aantal zaken die helder gemaakt moeten worden.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik ben nog enigszins beduusd van de motie van mevrouw Neppérus, die ik maar beschouw als een creatieve methode om de spreektijd te verlengen.

De PvdA is altijd voorstander geweest van het opvoeren van de druk op de NAVO-partners om nu echt te gaan handelen. Niets geen onderzoek, maar nu echt handelen. En dat doet de staatssecretaris ook keer op keer, maar de drukmiddelen die hij daarbij inzet, zijn blijkbaar niet voldoende. Wij hadden het bos – dat was een prachtig drukmiddel – maar dat hebben wij niet meer, althans het belangrijkste deel ervan. Dat drukmiddel is ons dus ontnomen. Maar er is een nieuwe troefkaart voor teruggekomen, namelijk de binnenvlieg-regeling. In het AO hebben wij met een groot aantal andere partijen aan de staatssecretaris gevraagd om te bekijken of die binnenvlieg-regeling gebruikt kan worden om voorwaarden te stellen aan het door NAVO-vliegtuigen binnenvliegen van het Nederlands luchtruim. Het antwoord daarop is ondubbelzinnig ja. De argumentatie van de staatssecretaris waarom hij het toch niet wil doen, gaat alleen maar in op het feit dat het vliegverbod onverantwoorde repercussies zou hebben. Wij hebben niet om een vliegverbod gevraagd, wij hebben gevraagd om inzet van de binnenvlieg-regeling om ervoor te zorgen dat wij voorwaarden kunnen stellen aan de vliegtuigen die ons luchtruim binnenvliegen, bijvoorbeeld ten aanzien van geluidsoverlast en kerosine-emissies. Tevens hebben wij gevraagd om dat op termijn te gaan doen. Wij hebben dus niet overvraagd. Eerlijk gezegd snap ik de argumentatie van de staatssecretaris niet zo goed, in die zin dat hij niet ingaat op de vraag die wij hebben gesteld. Wij vragen dus niet om een totaal vliegverbod, want dat zou op dit moment wel een wat ruige beweging zijn.

Als de motie van de SP inderdaad zo is ingediend zoals ik die vooraf heb gelezen... Ik was het eerste deel van dit debat namelijk niet aanwezig, waarvoor excuus; wij moesten namelijk nog even een fractievoorzitter aanwijzen. De motie van de SP gaat eigenlijk precies in op hetgeen wij in het AO hebben gevraagd: geen vliegverbod maar het gebruiken van de binnenvlieg-regeling om nadere voorwaarden te verbinden en een eind te maken aan de extra overlast die vliegtuigen veroorzaken. Dus geen einde maken aan de vliegtuigen als zodanig. Dat verwachten ze in Schinveld allang niet meer, maar ze willen wel af van die enorme extra overlast. De binnenvlieg-regeling zou daarvoor een geschikt middel zijn. De motie komt ons dus zeer sympathiek over.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Gelukkig is de heer Samsom, ondanks andere boeiende vergaderingen, toch nog aanwezig. Ik heb hier voor mij de motie, die hij meeon-

## Samsom

dertekend heeft. Als ik de motie zo lees, kan die er toch toe leiden dat er op een gegeven ogenblik geen vluchten meer zijn. Als aan al die voorwaarden niet wordt voldaan, dan betekent dat toch dat er op een bepaald moment niet meer gevlogen wordt?

De heer **Samsom** (PvdA): Allereerst ga ik het debat iets opener in dan u zegt, want ik onderteken de motie niet. Zij komt wel erg sympathiek op mij over, omdat zij precies aansluit op de vragen die ik heb gesteld.

De **voorzitter**: Onder de motie die zojuist is ingediend, staat wel uw naam.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Mijnheer Samsom, uw naam staat eronder, hoor.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is interessant.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Hebt u de motie nu wel of niet ondertekend?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ga daar toch echt zelf over. Er komen straks meer sympathieke moties en ik wil mijzelf even de vrijheid gunnen om ze niet te ondertekenen. De kans dat wij ervoor stemmen, is echter erg groot. Dat zeg ik al tegen de heer Jansen.

De heer **Jansen** (SP): Ik voel mij een beetje aangesproken. De tekst die ik heb ingediend, is de letterlijke tekst waarvan de heer Samsom mij heeft laten weten dat hij daarmee akkoord ging. Hij mag zijn steun aan de motie natuurlijk intrekken, maar dit is wel de tekst die hij zelf heeft goedgekeurd.

De **voorzitter**: Dat moet de heer Samsom straks zelf bekijken. Zijn naam staat onder de motie en als hij van plan is om zijn naam eronder weg te halen, zal hij dat zelf wel aangeven.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik wil de dingen niet groter maken dan zij zijn. Daar gaat het ook helemaal niet om. Wat de inhoud van de motie betreft, heeft de heer Jansen echter volledig gelijk, want daar hebben wij over gediscussieerd. Ik wil graag een motie zien die wij kunnen steunen. En nogmaals: nee, deze motie leidt niet onduidelijk tot het einde van het vliegen boven Schinveld. Deze motie leidt ertoe dat de staatssecretaris de NAVO-partners informeert over het feit dat hij van plan is om bij het uitblijven van verdere vorderingen op het gebied van geluid- en kerosinebelasting echt gebruik te gaan maken van het geëigende middel, namelijk de NAVO-binnenvliegeregeling. Daar leidt deze motie toe en wij zullen zien of dat de oplossing is. Ik hoop het wel. Tot nu toe hebben wij veel te weinig resultaat gezien. Het wordt dus tijd om de druk wat op te voeren.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik kan het toch echt niet anders lezen dan dat dat wel zou kunnen gebeuren als dat niet lukt. Maar goed, daar gaan wij dan maar verder over praten.

De heer **Samsom** (PvdA): Nee hoor, als dat niet lukt, verbinden wij voorwaarden aan het vliegen van AWACS-vliegtuigen boven Nederlands grondgebied. Een voorwaarde is niet "beëindigen".

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Volgens mij kan het wel degelijk dat betekenen als niet wordt voldaan aan die voorwaarden. Maar goed, daarover verschillen wij van mening.

De heer **Samsom** (PvdA): Wat dacht u van een paar vluchten minder? Of van een aantal vluchten minder?

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De CDA-fractie vindt dat er minder geluidsoverlast moet komen in oostelijk Zuid-Limburg. Wij vinden dat de AWACS-basis eindelijk minder geluid moet gaan produceren. Wij hebben de brief van de staatssecretaris gelezen en wij hebben een algemeen overleg gehad. Onze conclusie is dat de staatssecretaris zijn best doet. Wij willen "zijn best doen" nader onderlijnen. Wij willen de regering een striktere opdracht meegeven. Tot nu toe is in de Board of directors van het AWACS-project gesproken over de financiering van stillere motoren. De prioriteit daarvan ligt onvoldoende hoog. De CDA-fractie wil dat dit voor de bevolking van Zuid-Limburg zo belangrijke onderwerp hoger op de NAVO-agenda komt. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het noodzakelijk is dat de geluidsoverlast van de AWACS-basis fors wordt verminderd;

overwegende dat de NAVO-partners in het AWACS-project vooralsnog onvoldoende prioriteit geven aan stillere motoren;

verzoekt de regering om in de NAVO-raad de Nederlandse eisen en voorwaarden inzake de noodzakelijke vermindering van de geluidsoverlast van de AWACS-basis in Geilenkirchen aan de orde te stellen en de Kamer over de resultaten van dit beraad zo spoedig mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 70 (30800-X).

Mevrouw **Neppéus** (VVD): De heer Koopmans heeft het over voorwaarden. Wat bedoelt hij daarmee? Als aan mij voorwaarden worden gesteld, zou ik immers willen weten welke voorwaarden dat zijn. Dat geldt volgens mij ook voor de NAVO-partners.

De heer **Koopmans** (CDA): Dank u voor die vraag. Wij willen de regering niet met strikt alleen het inperken van de binnenvliegeregeling naar de onderhandelingstafel van de NAVO sturen. Wij vinden dat de regering in de onderhandelingen en de gesprekken die in NAVO-verband en in de NAVO-raad worden gevoerd, alles wat



## Koopmans

mogelijk is en alles wat mogelijkerwijs zou kunnen leiden tot een aanpak of een deal op het dossier van de AWACS, aan de orde zou moeten kunnen stellen. Dan kunnen wij denken aan de kwestie die de staatssecretaris in het algemeen overleg aan de orde stelde, namelijk dat Nederland niet bereid is om aan het AGS-systeem mee te werken. Aan de onderhandelingstafel kunnen wij ook spreken over het meebetalen aan allerlei NAVO-projecten, wat Nederland natuurlijk doet. In dat overleg kunnen wij ook spreken over mogelijke isolatieverplichtingen die in het kader van die enorme geluidsoverlast kunnen worden opgelegd. Bovendien sluit ik niet uit dat de regering op een gegeven moment ook de binnenvlieg-regeling in het strijdgevoel gooit.

De heer **Sansom** (PvdA): Dat klinkt aanlokkelijk, want daarmee zegt de heer Koopmans dat zijn motie verder strekt dan die van de SP-fractie. Laatstgenoemde gebruikt de binnenvlieg-regeling en de heer Koopmans stelt voor om alles te gebruiken, inclusief die regeling.

De heer **Koopmans** (CDA): Inderdaad. Ik heb zojuist niet voor niets aan de heer Jansen gevraagd wat hij bedoelde te zeggen. Hij heeft een en ander uitgelegd en op grond van die uitleg stel ik vast dat dat niet de aanpak is die wij publiekelijk willen verkondigen. Er is dan immers geen sprake van onderhandelen, maar van een soort dictaat. Naar mijn idee werkt het zo niet in het NAVO-verkeer en in het internationale verkeer. Daarbij komt dat er ook een groot veiligheidsbelang aan de orde is. Ik zeg daarmee overigens niet dat die actie van de heer Jansen niet goed bedoeld is. Alle vertegenwoordigers in de Kamer willen immers dat er minder geluid wordt geproduceerd.

De heer **Jansen** (SP): De heer Koopmans heeft zich op dit punt ook heel lang ingespannen. Mevrouw Neppérus heeft gezegd dat alle andere NAVO-lidstaten inmiddels stillere toestellen hebben. Waarschijnlijk lieten die lidstaten hun spierballen rollen. Wij hebben dat niet gedaan. In tegendeel: wij hebben gekozen voor de vriendelijke aanpak. Welke conclusie trekt de heer Koopmans daaruit?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris op alle punten in de motie. Pas nadat ik die reactie heb gehoord, kan ik een definitief oordeel geven. Deze motie is wat ons betreft goed, omdat een trouwe NAVO-bondgenoot als Nederland beter verdient dan wat Zuid-Limburg op dit moment op het punt van de geluidsoverlast overkomt.

□

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vervang de heer Duyvendak, die op dit moment deelneemt aan een algemeen overleg over de HSL.

Vanaf de luchthaven Geilenkirchen wordt 60% van alle AWACS-vluchten van de NAVO uitgevoerd. Dat veroorzaakt in Limburg gigantische herrie. Er is sprake van normen waarover niet wordt onderhandeld, namelijk absolute normen. Desondanks houdt de NAVO zich doof voor het vriendelijke verzoek van Nederland om minder geluidsoverlast te veroorzaken. De lusten van de AWACS-vluchten zijn dus wel voor alle lidstaten, maar de lasten komen eenzijdig bij de Limburgse bevolking terecht. Wij vinden dat onaanvaardbaar. Een vriendelijk

verzoek wordt in de wind geslagen. Het wordt dan ook de hoogste tijd om de druk op de NAVO op te voeren. De fractie van GroenLinks steunt de motie-Jansen dan ook van harte.

□

Staatssecretaris **Van der Knaap**: Voorzitter. Eén van de redenen dat ik niet sta te springen om staatssecretaris van Defensie te worden in het nieuwe kabinet is de afhandeling van dit dossier. Wij herhalen onze standpunten voortdurend en komen steeds tot de conclusie dat stillere motoren nodig zijn om het probleem van geluidsoverlast op te lossen. De Kamer weet dat ik het hartgrondig met haar eens ben. Ik vind de herrie die deze toestellen maken ongehoord. Het is dan ook wrang voor de bevolking van Limburg dat militaire toestellen dit geluid wel mogen maken, waar particuliere vliegtuigen dat niet mogen. Dat is immers de reden om burger-vliegtuigen te weren in Nederland.

De Kamer heeft echter uitgesproken dat het wenselijk is om de veiligheid in Europa optimaal te regelen. De AWACS-toestellen zijn essentieel voor de veiligheid binnen Europa. Er wordt zelfs bekeken of het mogelijk is om de veiligheid te optimaliseren door nog meer radarapparatuur in en op het toestel te hangen. Met het AGS zal een nog beter beeld gekregen worden van wat er gaat gebeuren in Europa.

Wij zijn zeer geïnteresseerd in de nieuwe ontwikkeling van toestellen met AGS. Wij zullen echter blokkeren dat die op Geilenkirchen komen te staan. Dat is een zwaar drukmiddel, want Duitsland wil niets liever dan die AGS-toestellen op Geilenkirchen plaatsen. Wij hebben Duitsland echter laten weten dat met een veto te blokkeren, om zo druk uit te oefenen op het andere dossier.

Ik heb al gezegd niet bang te worden van de druk uit de Kamer. Dat maakt mijn positie in het overleg alleen maar sterker. Van de drie ingediende moties vind ik die van de heer Koopmans het meest sympathiek. Die vraagt de regering immers het probleem aan de orde te stellen op het niveau waar de beslissingen worden bekrachtigd, namelijk in de NAVO-raad. Dat houdt in dat de minister van Buitenlandse Zaken het punt moet agenderen en namens Nederland de problematiek uit de doeken moet doen. Dat is al eens gebeurd door minister Kamp. Toen is het punt overigens niet gemeld als een uit te onderhandelen kwestie. Ik vind het een verstandige motie, ook omdat die ervan uitgaat dat zo snel mogelijk na de NAVO-raad aan de Kamer moet worden gerapporteerd. De Kamer kan dan bezien of de regering een nog stringenter opdracht mee moet krijgen. Ik vind dit de koninklijke weg. Ik constateer dan ook dat wij allen hetzelfde doel nastreven. Ik raad aanvaarding van de motie van de heer Koopmans niet af. Ik wacht het oordeel van de Kamer af.

De motie van mevrouw Neppérus berust voor een groot deel op een misverstand. De AWACS-toestellen in Amerika zijn immers niet gemoderniseerd. Die vliegen met dezelfde motoren als de NAVO AWACS-toestellen. Ik zou graag zien dat ook bij de toestellen in Amerika nieuwe motoren worden geplaatst. Dat zou de kostprijs voor de vervanging van de motoren in Europa nadrukkelijk doen verlagen. Hoe groter het volume, hoe lager de prijs. Op dit moment vindt in Amerika een studie plaats naar vervanging van de motoren van de JSTAR. Dat zijn

## Van der Knaap

dezelfde motoren als die van de AWACS. Over die studie is echter nog lang geen besluit genomen. Daarmee is de motie gebaseerd op de verkeerde veronderstelling dat er wel mogelijkheden zijn omdat de Amerikanen het ook hebben gedaan. Ik kan de Kamer verzekeren dat de Amerikanen dat niet hebben gedaan. Een half jaar geleden heb ik dan ook bij mijn Amerikaanse collega nadrukkelijk een samenwerkingsverband tussen de NAVO-landen bepleit om bij de AWACS- en JSTAR-toestellen de motoren te vervangen. De prijs is dan een stuk lager, wat de NAVO kan overtuigen om het alsnog te doen. De motie spreekt ook van de isolatie van de 275 meest naburige huizen. De staatssecretaris van VROM heeft eerder gezegd dat niet zinvol te vinden. Ik ontraad dan ook aanvaarding van de motie.

De toelichting van de heer Samsom op de motie van de heer Jansen is briljant geformuleerd. Het komt er echter op neer dat de opschorting van de binnenvlieg-regeling van toepassing moet worden verklaard. Wie zijn tanden wil laten zien, moet ook niet schromen om daarvan gebruik te maken. Dat gaat mij echter te ver. Nederland wordt de risee van de NAVO als wij enerzijds zeggen veiligheid te willen geven aan de inwoners van het NAVO-gebied en anderzijds geen toestemming geven om AWACS over en in Nederland te laten vliegen. U kunt wel zeggen dat u dat niet wilt, maar u komt daar wel op uit als u dit pad opgaat. Ik wil daar gewoon niet op uitkomen. Ik wil op basis van harde onderhandelingen in de NAVO tot het gewenste resultaat komen, zonder dat dat ten koste gaat van de veiligheid in Europa.

De heer **Samsom** (PvdA): U zegt dat wij daar uiteindelijk wel op uitkomen, dus u gaat ervan uit dat die vliegtuigen niet stiller worden. Als de vliegtuigen onder uw druk, gesteund door de prachtige motie van de heer Koopmans, stiller worden, dan hoeft die voorspelling die u doet helemaal niet uit te komen. Dat staat ook in de motie.

Staatssecretaris **Van der Knaap**: De heer Jansen vertelt dat in de tijd maatregelen worden genomen; in 2008 kunnen bijvoorbeeld de nachtvluchten worden geschrapt. Hoewel er niet veel nachtvluchten zijn, wordt daarmee een bepaalde richting ingeslagen. De operationele inzet wordt beperkt terwijl die noodzakelijk is voor de veiligheid van de inwoners van dit gebied.

De heer **Samsom** (PvdA): De heer Jansen gaat over zijn eigen woorden, maar hij heeft een paar voorbeelden genoemd die niet expliciet zijn opgenomen in de motie. Wij laten de regering daarin de vrijheid. U vraagt steeds om steun en volgens mij wordt die hiermee geboden, met een tikje meer tanden. Ik hoorde de heer Koopmans ook zeggen dat de staatssecretaris de binnenvlieg-regeling misschien eens moet gebruiken. Wij liggen dus niet ver uit elkaar.

Staatssecretaris **Van der Knaap**: De heer Koopmans zei dat uiteindelijk, aan het einde van de rit, een dergelijke conclusie moet worden getrokken. Hij heeft niet gezegd dat die binnenvlieg-regeling gebruikt moet worden als inzet in het overleg. Zo heb ik zijn woorden in elk geval niet begrepen. Hij is echter mans genoeg om zelf een toelichting op zijn woorden te geven.

De heer **Jansen** (SP): Ik onderschrijf wat de heer

Samsom zegt: in de motie wordt de regering de ruimte gelaten om de restricties in te vullen. Ik heb alleen ter illustratie een paar voorbeelden gegeven van maatregelen die ik mij kan voorstellen: eerst nachtvluchten schrappen, dan beperkingen opleggen, oplopend in de tijd om de druk groter te maken. Ik vind het prima dat de staatssecretaris met de NAVO gaat praten en de motie daarover zal mijn fractie zeker steunen. Wat is voor hem daarbij echter de bottom line? Waar houdt het een keer op? De staatssecretaris is al elf jaar vriendelijk aan het praten met de NAVO. Wanneer houdt het op?

Staatssecretaris **Van der Knaap**: Ik kan garanderen dat het met dat vriendelijke praten wel meevalt. Het verzet van Nederlandse zijde is behoorlijk hevig geweest. Het goede van de motie van de heer Koopmans is dat opdracht wordt gegeven om het punt op het allerhoogste niveau aan de orde te stellen en zo spoedig mogelijk na de beraadslaging de Kamer daarover te informeren. Dat is het drukmiddel dat de heer Koopmans in de motie heeft gebruikt. De Kamer heeft daarmee de ruimte om te bezien, op basis van die beraadslaging, of aanvullende maatregelen nodig zijn. Zo heeft de heer Koopmans zijn motie toegelicht. Het middel dat de heer Jansen wil inzetten, kan mogelijk in de onderhandelingen eens aan de orde komen, maar niet op de manier waarop hij dat wil.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): De staatssecretaris vindt de motie van de heer Koopmans mooi, maar naar mijn idee zitten daar weinig tanden in. Op het punt van de toestellen in Amerika verschillen wij van inzicht, maar hoe staat het elders in de wereld met AWACS 737 en 767 en AWACS met nieuwere motoren. Al jaren geleden heeft een van de voorgangers van de staatssecretaris aangegeven dat in Frankrijk en Engeland met stillere motoren wordt gevlogen.

Staatssecretaris **Van der Knaap**: Voor zover ik weet zitten die motoren niet aan Amerikaanse AWACS-toestellen. Mevrouw Neppéus stelt dat in Amerika wel toestellen met moderne motoren vliegen en mijn reactie daarop is dat dat gewoon niet waar is. Men heeft daar dezelfde problemen als in Nederland. Ik heb geprobeerd om de Amerikanen ervan te overtuigen dat het verstandig zou zijn om de AWACS in Amerika en de AWACS van de NAVO in één keer te moderniseren. Dat brengt de kostprijs omlaag. Er zijn echter anderen nodig om daartoe te beslissen. Overigens komen die tanden aan de orde in het overleg. Voor die tanden heb ik geen motie nodig. Ik ben namelijk net als de Kamer erg bezorgd over deze situatie die al veel te lang duurt voor de mensen die daar wonen. Daar bestaat geen misverstand over.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de staatssecretaris. Bent u klaar met uw antwoord?

Staatssecretaris **Van der Knaap**: Ja, want ik heb alle moties becommentarieerd. In het verleden hebben wij zo vaak over dit onderwerp gesproken dat ik ook weinig nieuwe dingen meer kan verzinnen.

De **voorzitter**: Wij kunnen ons wel gaan herhalen, maar daarmee komen wij niet veel verder. Ik geef de heer Jansen de gelegenheid om een laatste vraag te stellen.

## Van der Knaap

De heer **Jansen** (SP): Hoe ziet de staatssecretaris het tijdspad voor goede en constructieve gesprekken met de NAVO-raad? Zal de Kamer horen of hij eruit is gekomen?

Staatssecretaris **Van der Knaap**: Ja.

De heer **Jansen** (SP): Ik zou graag weten hoeveel jaar er nog bijkomt voordat wij eruit zijn.

Staatssecretaris **Van der Knaap**: Wij praten hier niet over jaren. In overleg met Buitenlandse Zaken wordt dit onderwerp geagendeerd voor een NAVO-top. De Kamer zal daarover worden geïnformeerd. Ook over de uitkomsten van het beraad in de NAVO-raad zal de Kamer worden geïnformeerd. Dat is het dictum van de motie van de heer Koopmans. Dat is geen punt van jaren; ik heb er ook helemaal geen behoefte aan om dit op een langere termijn te doen. Het overleg op NAVO-topniveau zou gewoon in 2007 moeten kunnen worden gerealiseerd. Dat is ook sterk afhankelijk van de inzet van Buitenlandse Zaken, maar ik ga ervan uit dat de motie van de heer Koopmans ook door Buitenlandse Zaken zal worden gelezen. Ik neem aan dat de "sense of urgency" die de Kamer keer op keer heeft laten blijken, ook daar duidelijk zal zijn.

De **voorzitter**: Ik wilde de beraadslaging zo langzamerhand stoppen. Er is positief geadviseerd over de motie van de heer Koopmans en over de andere motie zijn door de indieners vragen gesteld. Ik denk dat het verstandig is om de discussie op dit punt ook een keer te stoppen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, omdat de nadere duiding van mijn motie onderwerp van discussie is geweest tussen de staatssecretaris en andere leden...

De **voorzitter**: Maar niet tussen de staatssecretaris en u.

De heer **Koopmans** (CDA): Toch lijkt het mij verstandig dat ik er nog een paar woorden aan wijd. Deze motie zit bomvol met tanden. De motie zit vol met beet: er staat bijvoorbeeld dat Nederland niet meedoet aan het AGS-project. Zo kan de regering aan de onderhandelingstafel en binnen de NAVO-raad als trouwe bondgenoot voldoende en op eigen wijze haar tanden laten zien. Daarmee is het geen symboolmotie, maar juist een motie die mogelijkerwijs tot minder geluidsoverlast kan leiden. Ik zeg "mogelijkerwijs", want zekerheid is er niet te geven.

De **voorzitter**: Dat was ook de duiding die de staatssecretaris gaf, dus wat dat betreft is er geen onenigheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties aanstaande donderdag aan het einde van de vergadering te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet bodembescherming met het oog op nieuwe regels voor de toepassing van bouwstoffen, grond en baggerspecie (30522).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Donner, die zijn maidenspeech zal houden.

□

De heer **Donner** (CDA): Voorzitter. Om op 58-jarige leeftijd hier als maagd het woord te mogen nemen, doet blozen. Het is veeleer de leeftijd waarop men hier voor het laatst het woord neemt. Ik doe dat dan ook maar tegelijk. Hedenochtend heeft de minister-president mij verzocht, tot het nieuwe kabinet toe te treden. Ik heb gemeend, daaraan gehoor te moeten geven. Mijn maidenspeech is dan ook mijn zwanenzang. Ik bespaar u daarom een algemene bespiegeling over wat ik hier allemaal hoop te bereiken. Mijn ambitie strekt niet verder dan tot wat ik hierna ga zeggen.

Ik ben bang dat het een beetje een familietraditie wordt om pas op gevorderde leeftijd tot deze Kamer toe te treden. Mijn overovergrootvader was 56 jaren oud toen hij hier, komende dinsdag 127 jaar geleden, tot de Kamer toetrad. Hij was daarvan vervolgens 21 jaren lid voor de antirevolutionairen. Hij was degene die 1898 de traditie begon van het "Leve de koningin!" na de troonrede. Een oude man, geëmotioneerd door het optreden van een jong meisje. Ik ben bang dat ik hier minder sporen zal achterlaten, maar dat is geen reden om niet vandaag met de voeten in de bagger het handwerk te leren.

Het voorliggend wetsvoorstel betreft een wijziging van de Wet bodembescherming. Die wet kwam tot stand in reactie op de maatschappelijke onrust over een aantal gifschandalen, waarbij aan het licht kwam dat woonwijken gebouwd waren op ernstig verontreinigde grond. De wet draagt daar de sporen van. Er wordt een strak wettelijk kader in geschapen dat primair is gericht op het saneren van vervuiling en het voorkomen, beperken en verminderen van bodemverontreiniging.

Sinds de totstandkoming van de Wet bodembescherming zijn meer dan tweede decennia verlopen. Daarin is het wettelijk kader op een aantal punten een te strak keurslijf gebleken. Ik heb als lid van de Raad van State moeten oordelen over gevallen waarin baggergrond zelfs niet meer op de oorspronkelijke plaats mocht worden teruggelegd omdat dit een vervuiling van de bodem opleverde. In zijn brief van december 2003 heeft de staatssecretaris gewezen op de noodzaak van nieuw beleid. De hoofdlijnen van dit beleid schetst hij in die brief. Dit is besproken met en aanvaard door deze Kamer. Het voorliggend wetsvoorstel vormt daar de vertaling van. De praktijk heeft er dringende behoefte aan. Dat is de reden dat de CDA-fractie gisteren meende dat de behandeling niet langer zou moeten worden uitgesteld. Gegeven het aantreden van een nieuw kabinet, zou dat uitstel vermoedelijk meer dan een paar weken zijn geweest.

Het wetsvoorstel vormt tevens een nieuwe stap in de herijking van de vaak ingewikkelde milieuwetgeving, die