

Voorzitter

Mevrouw **Besselink** (PvdA): Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Blanksma. Het is een belangrijk onderwerp, maar graag eerst een reactie van het kabinet. Op basis daarvan kunnen wij dan bekijken of wij een debat moeten voeren en hoe.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Van der Ham maakt een goed punt en de fractie van GroenLinks steunt hem. Laten wij het debat maar voeren.

De heer **Elias** (VVD): De VVD-fractie sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Blanksma, eerst een brief.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Ham, zullen wij eerst een brief vragen?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind post altijd leuk. Dus eerst een brief lijkt mij prima. Dan hoop ik daarna op steun van de andere partijen.

De **voorzitter**: Wij zullen het stenogram doorgeleiden naar het kabinet.

Het woord is aan de heer Rutte.

De heer **Rutte** (VVD): Voorzitter. Ik heb er behoefte aan om de minister-president en de minister van Buitenlandse Zaken te interpellieren. Wij hebben hier voor het reces gedebatteerd over het feit dat een collega van ons de toegang tot het Verenigd Koninkrijk geweigerd is. Er is toen een motie aangenomen, gesteund door alle aanwezige partijen behalve het CDA, met het verzoek aan de regering om deze kwestie aanhangig te maken binnen de Europese Unie bij een van de eerstvolgende mogelijkheden, het liefst de eerstvolgende mogelijkheid.

Het kabinet heeft inmiddels een brief gestuurd, geschreven door de minister van Buitenlandse Zaken, waarin deze aangeeft dat hij de motie niet zal uitvoeren. Ik vind dat onbestaanbaar. De motie heeft de steun van ruim twee derde van de Kamer. Nogmaals, ik heb er behoefte aan om daarover beide bewindslieden te interpellieren.

De heer **De Roon** (PVV): Ik steun graag het verzoek om een interpellatiedebat.

De heer **Pechtold** (D66): Moties moeten worden uitgevoerd, dus een interpellatie.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Als medeondertekenaar van de motie vanzelfsprekend steun.

De heer **Van Dam** (PvdA): Als moties niet worden uitgevoerd, is het terecht als de Kamer daarop wil terugkomen. Wat dat betreft dus steun. Ik heb wel een verzoek. In de brief van de regering staat dat het wel in de JBZ-Raad aan de orde zou worden gesteld. Die is inmiddels geweest. Ik zou graag het verslag van die bijeenkomst en het verslag van de inzet van de regering krijgen voordat wij er verder over spreken.

De **voorzitter**: Wij zullen in ieder geval het stenogram van dit gedeelte van de vergadering doorgeleiden naar het kabinet. U hebt steun voor uw interpellatie, mijnheer Rutte. Wellicht kunnen wij die donderdagavond plannen.

De heer **Rutte** (VVD): Dat lijkt mij prima, voorzitter.

De **voorzitter**: Volgens mij zijn wij klaar met de regeling van werkzaamheden.

Wij zouden nu kunnen gaan stemmen, maar zoals u allen hebt kunnen waarnemen, zit er geen lid van het kabinet in vak-K. Toch vraag ik u verlof om wel te stemmen.

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Er zal u vast een reden verteld zijn waarom een ploeg van 27 man sterk niet in staat is om hier iemand te laten zitten.

De **voorzitter**: Er zijn er 25 gebeld en zij konden niet. Zullen wij toch maar gewoon gaan stemmen?

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Nee, voorzitter, ik vind dat wij het niet moeten doen. Dit zijn gewoon fatsoensnormen in de Kamer. Vanmiddag heeft hier een aantal bewindspersonen gezeten. Die hadden gewoon een uurtje kunnen blijven.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De CDA-fractie sluit zich hierbij aan.

De **voorzitter**: Dus wij gaan niet stemmen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Niet als namens het kabinet niemand op de normale manier in vak-K zit.

De **voorzitter**: Dat lukte ons niet. U weet hoe zorgvuldig wij dit alles doen. Het is blijkbaar niet gelukt.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik mag hopen dat de bewindslieden op dit moment heel druk zijn om eindelijk met dat steunpakket voor de economische crisis te komen. Ik zou zeggen: laten wij niet moeilijk doen en even stemmen!

De **voorzitter**: Als er leden zijn die zich verzetten tegen een stemming, vind ik dat wij dat niet moeten doen. Dan stemmen wij volgende week.

Ik schors zo de vergadering om u allen de gelegenheid te geven om onze nieuwe collega te feliciteren. En dat doen wij niet even snel in het gangetje, mevrouw Van Gent. De heer Heemelaar heeft recht op zijn plek voor het rostrum en gaat daar de felicitaties in ontvangst nemen.

De vergadering wordt van 16.00 uur tot 16.30 uur geschorst.

Voorzitter: Kraneveldt-van der Veen

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 21 januari 2009 over **AWACS**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van VROM van harte welkom en uiteraard ook de staatssecretaris van Defensie.

De heer **De Wit** (SP): Voorzitter. Op 21 januari heeft de Kamer voor de zoveelste keer gedebatteerd over de overlast van de AWACS-vliegtuigen in Onderbanken en omgeving in Zuid-Limburg. Twee moties staan in dit

De Wit

debat centraal. De eerste is de motie van mijn hand die in 2007 door de Kamer is aangenomen. Met die motie wordt de regering gevraagd om aan het gebruik van het luchtruim door de NAVO voorwaarden te verbinden als er op 1 april 2008 geen uitzicht is op vervanging van de motoren. De tweede motie is de motie-Neppérus, waarmee uiteindelijk wordt aangedrongen op vermindering van de geluidsoverlast met 35%.

De staatssecretaris heeft tijdens het algemeen overleg toegezegd om de Kamer een brief te sturen. Die brief hebben wij ontvangen. Naar de mening van mijn fractie is die brief onvoldoende, met name omdat de motie-Neppérus niet wordt uitgevoerd en omdat de zogenaamde uitplaatsing van de vluchten uiteindelijk neerkomt op verplaatsing van de overlast naar andere regio's. Ik wil nu twee moties indienen. De eerste dien ik mede in namens mevrouw Van Gent van GroenLinks.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de motie-Neppérus/Koopmans (31444-XI, nr. 10) uitspreekt dat voor het terugdringen van de geluidsoverlast het aantal AWACS-vluchten met 35% verminderd moet worden ten opzichte van het maximaal aantal toegestane vliegbewegingen;
- de motie-De Wit c.s. (31200-XI, nr. 71) de regering gevraagd heeft om zo nodig op basis van de NAVO-binnenvliegeregeling voorwaarden te stellen aan het vliegen van AWACS-toestellen boven Nederlands grondgebied;
- deze reductie bereikt kan worden door stillere motoren dan wel vermindering van het aantal vluchten;
- het aantal vluchten in 2008 2840 bedroeg;
- de regering zich slechts wil inzetten voor een vermindering tot 2600 vluchten, waarvan 160 in de vorm van verplaatsing van vluchten naar een ander – Nederlands – vliegveld;

van mening dat deze inspanningsverplichting volstrekt geen recht doet aan de Kameruitspraken die beogen om de jarenlange overlast in Zuid-Limburg nu snel te verminderen;

verzoekt de regering om richting de NAVO te communiceren dat, tot het moment waarop gevlogen wordt met stillere motoren, de AWACS-vluchten over Nederlands grondgebied op grond van de binnenvliegeregeling gereduceerd zullen worden tot 2340 stuks,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden De Wit en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 76 (31700-XI).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering in het kader van de vermindering van de overlast van de vliegbasis Geilenkirchen aan de NAVO wil aanbieden om 160 vluchten van Geilenkirchen te verplaatsen naar een ander – Nederlands – militair vliegveld;

overwegende dat de Nederlandse militaire vliegvelden vrijwel allemaal gelegen zijn in of nabij dichtbevolkte regio's;

van mening dat verplaatsing op deze manier geen oplossing is maar slechts de export van het probleem naar nog een regio;

spreekt uit dat de Nederlandse regering afziet van een aanbod om 160 vluchten van Geilenkirchen te verplaatsen naar een ander – Nederlands – vliegveld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid De Wit. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 77 (31700-XI).

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Over de AWACS-vliegtuigen hebben wij in deze Kamer al vaak gesproken. Dat hebben ook veel Kamerleden en bewindslieden gedaan die vroeger in deze zaal aanwezig waren, maar met dit dossier schieten wij nog steeds niet op. De laatste brief van het kabinet laat wel een stukje vooruitgang zien, maar naar onze mening toch nog onvoldoende. Dat brengt mij tot het indienen van een motie die mede is ondertekend door de heer Samsom van de fractie van de PvdA.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de motie Neppérus/Koopmans (31444-XI, nr. 10) uitspreekt om via alle mogelijke opties het aantal vluchten in de komende jaren verder terug te dringen of vliegroutes aan te passen met als doel een vermindering van de geluidsoverlast met 35% ten opzichte van het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen;
- deze geluidsreductie bereikt kan worden door stillere motoren dan wel vermindering van het aantal vluchten;
- het aantal vluchten in 2008 2840 bedroeg;
- de staatssecretaris van Defensie zich op termijn wil inzetten voor een vermindering tot 2600 vluchten, waarvan 160 in de vorm van verplaatsing van vluchten naar een ander – Nederlands – vliegveld;

verzoekt de regering, onverminderd te blijven inzetten op vermindering van de geluidsoverlast van de AWACS-vluchten met 35% ten opzichte van het maximaal aantal toegestane vliegbewegingen in de komende jaren;

Neppérus

verzoekt de regering, daartoe nog dit jaar meer dan de 25 geplande vluchten naar het buitenland te verplaatsen;

verzoekt de regering, de geluidsreducerende maatregelen zoals vliegen met minder gewicht en het kiezen van andere aanvliegroutes nog dit jaar toe te passen;

verzoekt de regering, de afspraken met de NAVO over het maximumaantal vluchten en andere maatregelen voor 2010 en volgende jaren verder aan te scherpen, zodat uiterlijk in 2012 de geluidsreductie van 35% kan worden bereikt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Neppérus en Samsom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 78 (31700-XI).

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De motie Neppérus/Koopmans heeft al iets in beweging gezet, maar ik vind het essentieel dat wij verder komen. Daartoe kan hopelijk de motie Neppérus/Samsom dienen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij hebben het debat over de AWACS-vliegtuigen eerder gevoerd. Wij hebben de regering toen gevraagd om ferm te zijn en om, gelet op onze inspanningen, tegen de NAVO te zeggen: maak die vliegtuigen stiller, anders komt u er gewoon niet meer in. Ik heb daartoe eerder een motie ingediend, die het helaas niet gehaald heeft. Ik ga opnieuw een dergelijke motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NAVO weigert om de AWACS-vliegtuigen stiller te maken, ondanks vele verzoeken hiertoe van de Nederlandse regering;

verzoekt de regering, het Nederlandse luchtruim af te sluiten voor opstijgende en landende AWACS-vliegtuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 79 (31700-XI).

Ik zie dat mevrouw Van Gent binnenkomt. Zij staat nog op mijn lijstje om te spreken. Mevrouw Van Gent, u bent precies op tijd. Wij wachten even totdat u het spreekgestoelte hebt bereikt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben een beetje

buiten adem, want ik moest heel hard lopen om op tijd te zijn.

Voorzitter. In het AO over AWACS zijn heftige termen over de tafel gegaan. Zo is bijvoorbeeld gezegd dat er sprake is van mensonterende geluidsoverlast en te veel herrie. Ook is gezegd dat het uitplaatsen te langzaam gaat en dat verplaatsen een serieuze optie moet zijn. Dat zijn geen uitspraken van de GroenLinks-fractie, maar van PvdA, CDA en VVD. Ik zeg het er maar even bij, want ik had het zelf gezegd kunnen hebben. Dit langslpende dossier, waarin omwonenden met de gebakken peren zitten en waarover veel politiek en maatschappelijk lawaai is gemaakt, heeft niet geleid tot minder herrie voor die omwonenden.

Het orkaanvolume, zoals ik het in het AO genoemd heb, van meer dan 100 decibel voor omwonenden is onacceptabel. De AWACS-basis Geilenkirchen moet wat GroenLinks betreft dicht, en worden verplaatst naar een dunner bevolkt gebied. Wij willen bovendien geen verdergaande bomenkap. De staatssecretaris zegt dat hij begrip heeft voor de overlast, maar hij doet toch te weinig. Aan de hand van de NAVO, zou ik bijna willen zeggen, laat hij bewoners en Kamer in de kou staan. Eerder zijn moties aangenomen om het aantal vluchten drastisch naar beneden bij te stellen. Ik heb een motie meeondertekend waarmee wordt beoogd om uit te komen op veel minder vluchten, namelijk maximaal 2340. Daarvan zegt de staatssecretaris dat het heel erg moeilijk zal worden, omdat hij met de NAVO te maken heeft. Het zit er voorlopig niet in. Mijn fractie zou nog wel verder willen gaan. Ik weet natuurlijk niet wat andere fracties inmiddels gezegd hebben. Als ik echter de uitspraken van PvdA en CDA waarmee ik mijn betoog begon, serieus moet blijven nemen, hebben zij de motie natuurlijk inmiddels mede ondertekend.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Op 21 januari hebben wij een uitgebreid debat gehad over dit onderwerp, dat nog wel even op de agenda zal staan. Minister en staatssecretaris hebben daar een- en andermaal heel duidelijk aangegeven dat zij alles op alles zullen zetten om de overlast te verminderen. Uit de brief van 18 februari blijkt dat zij de motie-Neppérus/Koopmans willen uitvoeren. De 2600 vluchten die nu in de brief staan vermeld, zijn geen eindpunt, blijkt uit de brief, maar een stap daar naartoe. Het is belangrijk om dat punt continu onder de aandacht van de NAVO te brengen, wat de regering ook heeft aangegeven. Wij moeten erkennen dat dit geen puur nationaal punt is, maar dat wij de NAVO nodig hebben, terwijl wij er ook onderdeel van zijn. Dat lijkt ons een verdedigbare lijn. Wij roepen de regering op om voornoemde motie, waarvan het dictum heel duidelijk is – "onverminderd blijven inspannen" – te blijven uitvoeren en niet als een eindig proces te zien.

Vorige week zijn wij met de vaste commissie voor Defensie in de VS geweest, waarbij wij onder anderen met een onafhankelijk defensiedeskundige van de National Defense University spraken. Hij betoogde dat de JSF in de toekomst de capaciteit heeft een deel van de AWACS-taken over te nemen. Is de staatssecretaris bereid te bekijken of dat zo is en ons in alle gevallen daarover te berichten? Het antwoord kan relevant zijn voor de oplossing van dit probleem.



De heer De Vries, staatssecretaris van Defensie

© M. Sablerolle – Gouda



Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. Wij hebben inderdaad in het AO uitgebreid stilgestaan bij de terechte wens van de Kamer om nog meer resultaat te boeken op dit dossier. Ik begrijp die wens van de Kamer. Wij hebben er toen wel over gesproken dat het lastig is, omdat je als Nederlandse regering op dit punt niet heel direct zaken kunt afdwingen. Je bent onderdeel van een groter geheel, en in het hele AWACS-verhaal weegt de Nederlandse stem voor zo'n 4% mee. Voor Duitsland en Amerika is dat 30%, respectievelijk 40%. Wij hebben dus te maken met een grotere werkelijkheid, waarin wij ons moeten voegen. Wij willen dat ook, omdat de AWACS wel degelijk bijdraagt aan onze eigen veiligheid. Onlangs mocht ik nog in Nieuw-Millingen op bezoek zijn, waar ik te zien kreeg wat er allemaal ons luchtruim binnenvliegt, wat alles te maken heeft met de veiligheid van onze samenleving. Daarbij spelen de AWACS-vliegtuigen een rol.

In de twee jaar dat het kabinet er zit, is voortgang gemaakt op dit dossier. Verschillende sprekers hebben erop gewezen dat de beste manier is het verkrijgen van stillere motoren, wat bij de eerste business case niet is gelukt, maar mede vanwege de inzet van het kabinet is het wel gelukt om er een nieuwe business case uit te slepen, die nu loopt. De mogelijkheid van de beste maatregel, namelijk stille motoren, bestaat, want er loopt een nieuwe business case. Het is daadwerkelijk gelukt om de simulator gerealiseerd te krijgen, wat het aantal trainingsvluchten kan verminderen. Het is daadwerkelijk gelukt om een aantal afspraken te maken om het aantal vrachtluchten te verminderen. In de laatste BOD-vergadering is zelfs door de commandant het agenda-punt "verplaatsen vliegbasis" toegevoegd. Dat had alles te maken met de discussie en de aandrang vanuit Nederland, vanwege de overlast. Het resultaat van dat overleg was inderdaad dat grote partners, lees Duitsland, dat niet gaan doen, maar Nederland speelt wel degelijk een rol, ondanks zijn kleine part in dit grote verhaal. Ik zie daadwerkelijk concrete resultaten: voor het eerst is het maximum van 3600 vluchten door de NAVO verminderd naar 2900 en zij heeft toegezegd met ons

naar 2600 vluchten toe te willen werken. Er is dus voortgang geboekt.

In het laatste AO heb ik toegezegd dat de ambitie gegeven de motie-Neppérus/Koopmans voor mij niet ophoudt bij de 2600. De wens om het aantal vluchten nog verder te verminderen, wordt door mij onderschreven. Die inspanning en inzet zijn wel degelijk aan de orde. Ook de minister van VROM toont via de Europese lijn en via de milieulijn haar inzet om tot verbetering op dit dossier te komen. Terugkijkend naar afgelopen jaar constateer ik dat er meer dan ooit aan dit dossier wordt getrokken. Het kabinet heeft met het nimby-verhaal een beweging naar de gemeenten gemaakt om op een positieve manier voor medewerking te zorgen.

In een aantal moties legt de Kamer extra verzoeken neer om verdere slagen te maken.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De staatssecretaris legt steeds uit hoe hij bezig is om op 2600 vluchten te komen. In de motie-Neppérus/Koopmans ging het echter over vermindering van de geluidsoverlast met 35%. Zolang je dezelfde motoren gebruikt, blijf je uitkomen op 2350 vluchten. Ik mis die tweede stap.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik begrijp die vraag wel, maar gezien de situatie kan ik dat niet zomaar tegen de NAVO zeggen. Ik heb een jaar geleden toegezegd dat ik een onderhandelingstraject met de NAVO zou ingaan om die 2600 vluchten te bereiken. Ik ben daar een jaar over in gesprek geweest en heb nu een resultaat richting die 2600 bereikt. Ik kan niet out of the blue zeggen dat het ineens 2400 moet zijn. Het kan eventueel een volgende stap zijn. Wat ik de Kamer vorig jaar in de debatten heb toegezegd, is gerealiseerd; dat moeten de leden toch erkennen. Er ligt nu een uitspraak van de NAVO dat zij richting de 2600 vluchten wil. Ik herinner me nog dat de leden vorig jaar dachten: wij moeten nog maar zien of hij dat bereikt. Ik vind het prima als de Kamer daarna met nog een wens komt, maar wat het kabinet heeft toegezegd, realiseert het ook: de nimby-procedure, het milieuspoor en de vermindering van het aantal vluchten.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik heb aan die debatten deelgenomen. Het ging ons niet om een paar honderd vluchten minder, maar om 35% vermindering van de geluidsoverlast. Ik neem kennis van het feit dat de staatssecretaris dat in stappen wil opknippen en met deel één bezig is; dat is heel mooi. De discussie ging echter verder dan alleen die 2600 vluchten. Die discussie vond plaats in januari, april en mei, en de Kameruitspraak in juni is heel duidelijk geweest.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik constateer dat wij sinds de motie progressie hebben geboekt op dit dossier. Ik constateer ook dat ik niet heb bestreden dat ik de ambitie onderschrijf uit de motie-Neppérus/Koopmans dat het niet ophoudt bij 2600. De Kamer moet mij echter wel gunnen dat ik werk en leef in een werkelijkheid waarin wij niet kunnen bepalen wat er binnen de NAVO werkelijkheid wordt. Dat kan alleen als wij de binnen-vliegeregeling als stok achter de deur gebruiken. Ik ben daar volstrekt niet voor, vanwege het belang van de veiligheid. Ik wil niet op die manier een veiligheidstaak die ook voor Nederlandse burgers van belang is, blokkeren. Ik wil die regeling niet misbruiken om

De Vries

vluchten te verminderen. Dat geeft meteen mijn mening over de eerste motie; die wil ik om deze reden ontraden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris zegt, net als in het AO, steeds dat hij in de werkelijkheid leeft en realistisch is. Ik kan hem een geheim verklappen: dat geldt ook voor de Tweede Kamer en zeker voor de GroenLinks-fractie. Laat helder zijn dat hij niet als enige de waarheid in pacht heeft. De omwonenden leven overigens ook in een keiharde werkelijkheid. Zij worden geconfronteerd met enorme geluidsoverlast. De staatssecretaris spreekt over de 2600 vluchten, maar daarmee zit hij nog steeds ver boven de 2340 waarover de Kamer zich in een motie heeft uitgesproken. Ik wil van de staatssecretaris weten wanneer hij daaraan gaat voldoen. Ik hoor de staatssecretaris nu toch een beetje zeggen: ik ben de grote staatssecretaris en ik heb de 2600 voor elkaar gekregen en zeur nou niet meteen over nog minder. Ik wil reële aantallen op concrete termijnen.

Staatssecretaris **De Vries**: Mevrouw Van Gent verkondigt een heldere mening, maar het kabinet moet het gewenste doel uiteindelijk zien te realiseren. Ik heb in de debatten meermalen gezegd dat ik geen loze beloften zal doen. Ik doe alleen een belofte als ik er vertrouwen in heb dat ik die ook kan nakomen. Ik heb daarom gezegd dat ik mij voor deze kabinetsperiode verbind aan het realiseren van de genoemde 2600 vluchten. Zover strekt mijn verantwoordelijkheid. Daarnaast blijf ik mij ervoor inspannen om na het bereiken van de 2600 een verlaging tot 2340 te bereiken. Voorts is het belangrijk dat in dezelfde periode de businesscase voor de stillere motoren aan de orde komt. Wij volgen dus meer sporen tegelijkertijd. Een vermindering van het aantal vluchten is het spoor bij een gebrek aan stillere motoren. Ik hoop nog steeds dat wij het gesprek over de stillere motoren, als zijnde de beste ultieme oplossing van dit probleem, weer kunnen oppakken als de uitslag van de businesscase er is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De concrete vraag is of de staatssecretaris nog deze kabinetsperiode, en liefst zo snel mogelijk, de geluidsreductie van 35% zal realiseren. Is het antwoord daarop ja of nee?

Staatssecretaris **De Vries**: Ik verwacht niet dat ik in deze kabinetsperiode – lees: voorjaar 2011 – de 2340 al gerealiseerd zal hebben. Ik ben nu juist bezig met het maken van afspraken over een vermindering van 2900 naar 2600.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was niet helemaal mijn vraag. De staatssecretaris noemt 2340, maar daar komen wij nu toch niet uit. Ik spreek daarom over 35% geluidsreductie die in deze kabinetsperiode, en wat mij betreft zo snel mogelijk, gerealiseerd zou moeten worden. Ik zeg dit omdat de staatssecretaris zelf begint over stillere vliegtuigen. Ik wil gewoon boter bij de vis.

Staatssecretaris **De Vries**: In de brief die ik aan de Kamer heb gestuurd, kom ik voor de genoemde periode uit op 2625. Ik heb de periode tot 2011 nodig omdat de simulator pas in dat jaar effect heeft. Het desbetreffende aantal van 150 heb ik nodig om een vermindering te realiseren in de richting van de 2600. Dat resultaat is er gewoonweg pas in 2011 vanwege het effect van de

simulator. Het effect door de vervanging van de TCA, de vrachtvliegtuigen, wordt in een nog later stadium bereikt. Er zijn dus resultaten bereikt, maar de daadwerkelijke vermindering van het aantal vluchten dat hiervan het gevolg is, komt dus in een later stadium. Daardoor kan ik nu niet toezeggen dat ik de 2340 in 2011 bereik.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, dat heb ik echt niet gevraagd.

De **voorzitter**: U hebt uw vraag op meer manieren gesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb gevraagd om 35% geluidsreductie. Daarop kan ik toch een antwoord vragen?

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft antwoord gegeven. Ik geef het woord nu aan de heer Madlener.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris praat eromheen, voorzitter. Dat kunnen wij niet accepteren.

De heer **Madlener** (PVV): De staatssecretaris is duidelijk: hij gaat het deze kabinetsperiode niet redden. Dat stelt ons erg teleur, maar hij is daar in ieder geval eerlijk over. Het probleem is dat de landingsbaan voor deze vliegtuigen tegen de Nederlandse grens aan ligt. Al die vliegtuigen stijgen dus over Nederlands grondgebied op. Dat weet de staatssecretaris ook. Hij moet niet zeggen dat Nederland een klein land is, want Nederland is het land dat de grootste overlast heeft en moet dus ook de grootste mond hebben. De staatssecretaris is veel te stil. Nederland levert ook nog eens een grote bijdrage in Afghanistan. De staatssecretaris moet meer opkomen voor Nederland en meer opkomen voor de belangen van Limburg. Waarom doet hij dat niet? Heeft hij al gekeken naar alternatieve landingsbanen of vliegvelden van waaraf dit toestel kan opstijgen? Is dat al volledig onderzocht?

Staatssecretaris **De Vries**: Het is heel goed dat de PVV-fractie erop wijst dat in dit dossier meer dan gemiddeld naar Nederland wordt geluisterd door de bijdrage die Nederland binnen de NAVO levert in Afghanistan. Het zou helpen als de PVV zich daarachter zou scharen en deze missie zou steunen. Dan mag de heer Madlener mij aanspreken op de vraag in hoeverre binnen de NAVO naar dit kabinet wordt geluisterd. Zonder de steun van de PVV-fractie mag hij dat argument naar mijn mening niet gebruiken.

De heer **Madlener** (PVV): Dit is werkelijk een verkeerde voorstelling van zaken. Nederland levert daar een inspanning en Nederland vraagt al jarenlang om iets aan die herrie te doen, maar dat gebeurt niet. Dan gaat de staatssecretaris mij vertellen dat de PVV de missie moet steunen? Laten wij het toch niet gekker maken! Staatssecretaris, kom eens op voor Nederland, ga eens naar de Duitsers en zeg eens dat hun landingsbaan zo is gepositioneerd dat de vliegtuigen precies boven Nederland opstijgen. De geluidsoverlast doet zich niet voor in Duitsland, maar in Nederland.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik heb u al gezegd dat

De Vries

onlangs in de BOD aan de orde was het agendapunt "kan de basis überhaupt worden verplaatst" en dat vanuit Duitsland heel helder werd aangegeven dat het niet met verplaatsing akkoord zou gaan. Natuurlijk kunnen wij ons groot maken en onze stem verheffen, sterker nog, juist vanwege het feit dat onze vertegenwoordigers dat doen, hebben wij dit resultaat überhaupt bereikt. Duitsland moet echter wel 40% aan het hele AWACS-verhaal bijdragen, dus ook aan elke verandering die wij doorvoeren. Dat het daarin dus een zware stem heeft, zal u niet verbazen.

De tweede vraag was of het mij zou lukken om vluchten uit te plaatsen naar andere landen. Ik heb in de brief aangegeven dat wij met tal van landen, bijvoorbeeld met Polen en Hongarije, daarover afspraken proberen te maken. Voor de zomer heb ik echter al gezegd dat ik de meeste kans heb om mijn Europese collega's daarop aan te spreken als Nederland zelf daarin een evenredig deel zou nemen. Dat ziet dan meteen op de tweede motie van de SP-fractie, die in feite stelt dat ik andere landen ervan moet overtuigen om vluchten over te nemen en dat wij op voorhand moeten zeggen dat wij daar geen bijdrage aan zullen leveren. Ik wil de Kamer verzoeken om mij dat wapen niet uit handen te slaan. Nederland wil 160 vluchten faciliteren, nogmaals binnen alle afspraken over militaire vliegvelden. Het is ruimte die wij op dit moment niet voor die vluchten benutten. Laat ik dat mogen zeggen, want dan heb ik ook recht van spreken in de brief die ik mijn collega's ga sturen en in de bilaterale gesprekken die ik daarover heb. Ik kan dan zeggen dat Nederland zijn deel levert en dat ik nu van Polen, Hongarije en Duitsland eenzelfde inzet mag verwachten. Dan zouden wij grote stappen kunnen maken!

De **voorzitter**: Heel kort, mijnheer Madlener, het is een VAO. In het AO is al uitgebreid over dit soort zaken gesproken. Houd het dus een beetje kort en bondig! Dat geldt overigens voor u allen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zal dan in een zin proberen aan te geven hoe de PVV hierin staat. Wij vinden dat iedere vlucht op dit Duitse vliegveld een vlucht op Nederlands grondgebied is. Het gaat om dalende en opstijgende bewegingen boven Nederland. U moet dus niet net doen alsof het een buitenlandse luchthaven is, want feitelijk is het een luchthaven waar Nederlanders overlast van ondervinden. Als het gaat om uitplaatsen, heeft Nederland hier de afgelopen jaren al een veel grotere rol in genomen dan andere landen.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik ontken niet dat Nederland het grootste deel van de overlast heeft. Ik ben het niet met u eens als u zegt "vanwege die overlast", want wat mij betreft is dat bovengeschikt aan onze NAVO-taak. In uw motie stelt u eigenlijk dat wij maar moeten kappen met die NAVO-taak vanwege die overlast. Als ik het belang van de Nederlandse samenleving voor ogen heb – wij zijn ervoor om het belang van de gehele Nederlandse samenleving voor ogen te hebben – dan zeg ik dat het veiligheidsaspect en de NAVO-taak van de AWACS te belangrijk zijn om een blokkadestrategie te gaan voeren, in die zin dat wij de binnenvliegeregeling zouden inroepen om de vluchten boven Nederland tegen te houden. Ik wil het via de weg van overreding doen en constateer dat wij daar stappen in maken. Ik begrijp dat

u aandringt op meer spoed en meer haast. Ik begrijp dat volkomen, want wij delen met elkaar dat wij de overlast willen verminderen, maar laten wij dat niet ten koste laten gaan van de veiligheidstaak die de AWACS wel degelijk ook voor de Nederlandse samenleving hebben. Het zal u niet verbazen, mijnheer Madlener, dat ik uw motie daarom zou willen ontraden.

Voorzitter. Resteert nog de motie-Neppérus/Samsom. Zoals gezegd, de inzet die de motie-Neppérus/Koopmans vroeg, mag u van mij verwachten. Ik heb dat in het AO al toegezegd. In deze motie wordt daar nog een aantal zaken aan toegevoegd. Als wordt gesteld dat wij verplicht meer dan die 25 geplande vluchten moeten verplaatsen naar het buitenland – dat ziet op waar ik het eerder over had, namelijk andere landen daarop aanspreken – dan zal ik die inspanning zeker doen in de richting van mijn Europese collega's. Het staat er echter zo geformuleerd alsof ik dat zou kunnen afdwingen, maar helaas kan ik dat niet. Nu concreet vastleggen van de 35% in 2012 – waarmee ik overigens een voorschot neem op een volgend kabinet dat dit zou moeten realiseren – vind ik ook wat lastig. Iets anders is – de minister van VROM heeft daar ook over gesproken – dat wat wij kunnen doen aan geluidsreducerende maatregelen, wij ook zeker zullen oppakken. Kortom, veel van de noties van de motie nemen wij voor onze rekening. Dat wij de motie moeten ontraden, zit hem in die 25 geplande vluchten en de harde grens van 2012 als het gaat om de 35%.

De heer **De Wit** (SP): Wij praten over ernstige overlast die ook en vooral gezondheidsproblemen veroorzaakt. Die problemen worden in eerste instantie veroorzaakt door de frequentie van de vluchten, maar ook door de krakkemikkige, verouderde motoren. De staatssecretaris stelt voor om die vluchten voor een deel te verplaatsen naar andere delen van het land. Mijn fractie krijgt uit Breda en Eindhoven berichten omdat daar nu al wordt geoefend met AWACS en er ook daar al sprake is van toringherrie. Diezelfde problematiek wordt dus voor een deel verschoven naar andere delen van het land. Daarom is dit geen oplossing. Als de staatssecretaris spreekt over het uitplaatsen van vluchten, moeten die de andere kant opgaan. De heer Madlener zegt terecht dat er over Nederland wordt gevlogen vanuit Duitsland of vanuit Nederland op Duitsland. Wil je de overlast effectief bestrijden, dan moet het aantal vluchten verminderen en dan niet in de richting van Nederland, maar in de richting van een ander land.

Staatssecretaris **De Vries**: Als ik datgene nastreef wat de heer Madlener vraagt, namelijk ervoor zorgen dat andere landen meer vluchten overnemen, is het nodig dat Nederland ook een bijdrage levert. Ik stel vast dat wij spreken over vluchten die gemakkelijk gefaciliteerd kunnen worden binnen de geluidgebruiksruimte van de militaire vliegvelden. Daar is reeds in voorzien, want dat is voor een deel ongebruikte ruimte. Er is dus nergens sprake van overschrijding van contouren of van wat in Nederland is toegestaan.

Daarmee ontken ik niet dat de 250 vluchten die wij op dit moment in Nederland faciliteren, af en toe tot klachten en overlast kunnen leiden. Nederland moet echter een aandeel leveren en het is noodzakelijk om voor het totaal tot een verbetering te komen, juist ook in Geilenkirchen.

De Vries

De heer **De Wit** (SP): In de optie van de staatssecretaris blijven er 2600 vluchten over voor Zuid Limburg. Een deel daarvan zal worden verplaatst naar andere delen van ons land. Wat is de logica daarvan? Wat kan de logica daarvan zijn als wij al het grootste deel van de overlast op onze nek krijgen? Als al die landen kennelijk staan te springen om vluchten over te nemen – dat maak ik ook op uit de brief van de staatssecretaris – waarom wordt er dan niet de nadruk op gelegd dat die landen in een afgelegen streek een prachtige gelegenheid krijgen om de vliegtuigen te laten oefenen zonder dat wij daar in Nederland last van hebben, in Limburg dan wel in Brabant?

Staatssecretaris **De Vries**: De heer De Wit weet net zo goed als ik dat als ik collega's daarop aanspreek, zij mij de vraag zullen stellen wat wij in Nederland doen. Hij zegt dan dat wij al de overlast van Geilenkirchen hebben. Het is een feit dat er is voorzien in een NAVO-taak op Nederlandse militaire vliegvelden om ook een deel van deze taken voor onze rekening te nemen. Daarin is voorzien en de vluchten passen binnen de contouren. Wij hebben nog geen besluit genomen over de plaats en het militaire vliegveld. Als het minder kan zijn doordat ik andere landen heb overtuigd, worden wij het snel eens, maar aan het begin van het proces en om er überhaupt beweging in te krijgen, moet Nederland ook zijn aandeel leveren.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik kom terug op de reactie van de staatssecretaris op de motie. De 25 geplande vluchten dit jaar is een uiterst bescheiden aantal. De oplossing moet nu juist worden gezocht in meer vluchten in het buitenland. Mij is altijd verzekerd dat er daarvoor mogelijkheden waren. Dan moet meer dan 25 toch niet moeilijk zijn.

Aan het eind van de motie spreken wij uit dat in 2012 een geluidsreductie van 35% moet worden bereikt. Wij hebben dit gedaan om het belang van een richtdatum te benadrukken. Wij blijven maar praten, de motie-Neppéus/Koopmans wordt onderschreven en vervolgens wordt er weer naar de toekomst verwezen. Wij dringen erop aan dat nu concreet wordt gemaakt wanneer er een oplossing moet zijn bereikt.

Staatssecretaris **De Vries**: Het dictum ziet erop dat ik op dit moment afspraken maak met de NAVO voor een vermindering tot 2600 vluchten, maar daarna wordt er van mij verlangd dat feitelijk al in deze kabinetsperiode wordt bereikt dat de NAVO zich uitspreekt over een vermindering met 35%, dus over die 2340. Dit is een prima inspanning, maar die is op dit moment niet realistisch. Wij hebben nog een slag te maken naar die 2600; dat gaat stapsgewijs.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik blijf er moeite mee houden. Wij willen naar 35% minder geluid maar dat wordt als pure inspanningsverplichting uitgelegd. Ik heb ooit rechten gestudeerd en geleerd dat "inspanning" erg vrijblijvend is en klinkt alsof het nooit haalbaar is. Ik wil daar meer concreetheid in en daarom is de datum genoemd.

Staatssecretaris **De Vries**: Nu mevrouw Neppéus er een resultaatsverplichting van maakt, is mijn advies helemaal om de motie niet aan te nemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb toch nog wel een vraag over de motie. De staatssecretaris zegt enerzijds dat het prima is en dat hij zich een beetje zal inzetten en anderzijds dat het kabinet het niet doet omdat het niet realistisch is. Ik zal de staatssecretaris wat verklappen. Ik vind de motie nog iets te slap maar zal haar wel steunen want wat daarin staat, is beter dan wat de staatssecretaris wil. Deze motie wordt gewoon door een Kamermeerderheid aangenomen. Moties die worden aangenomen, worden uitgevoerd door het kabinet, want anders worden zowel de Kamer als de bewoners van Onderbanken, die last hebben van die enorme herrie, geschofferd. Mijn vraag is hoe de staatssecretaris de motie gaat uitvoeren.

Staatssecretaris **De Vries**: Mevrouw Van Gent zet nu te snel de volgende stap. Het is mijn verantwoordelijkheid om de Kamer in dit debat ervan te overtuigen dat deze motie niet moet worden aangenomen. Ik heb mijn argumenten gegeven en ik wacht de stemming af.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U doet een poging om de Kamer ervan te overtuigen dat de motie niet moet worden aangenomen. U doet echter geen enkele poging om wat gevraagd wordt in de motie te realiseren. Er ligt een reële wens van de Kamer dat dit gebeurt maar u zegt: dat is niet realistisch, dat kan ik niet voor elkaar krijgen. Nee, ik snap dan ook wel dat de andere partners denken: door deze slappe houding kunnen wij onze gang gaan. Bent u bereid om een inspanningsverplichting op u te nemen zodat voor 2012 35% geluidsreductie is gerealiseerd?

Staatssecretaris **De Vries**: Door de actieve houding van dit kabinet is in het afgelopen jaar al meer gerealiseerd dan u een jaar geleden voor mogelijk had gehouden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zal volgende week opnieuw vragen wat u met de dan aangenomen motie gaat doen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Knops nog een vraag wil stellen.

Staatssecretaris **De Vries**: Excuus. Ik heb nog een vraag te beantwoorden. De heer Knops maakte terecht de opmerking dat voor de beveiliging van ons luchtruim een integraal samenspel plaatsvindt tussen radarwaarneming en AWACS. In dat palet past ook de F16; dat geldt zeker voor de opvolger van de F16. Die kan van meerwaarde zijn door een rol te spelen in luchtruimbeveiliging en waarneming. Daarmee zou het AWACS-dossier ontlast kunnen worden op een gegeven moment. Dat is een terechte opmerking van de heer Knops die ik graag onderschrijf.

De heer **Knops** (CDA): Ik verwacht niet direct een inhoudelijk antwoord van de staatssecretaris, want de materie is technisch en toekomstgericht. Ik vroeg naar de potentiële capaciteiten van de opvolger van de F16, welke dat ook moge worden, en het effect daarvan op vermindering van de AWACS-vluchten. Wilt u dat bekijken en wilt u de Kamer daarover informeren? Ik ga ervan uit dat u niet beschikt over de parate kennis om daar even op te antwoorden.

De Vries

Staatssecretaris **De Vries**: Wij zitten volop in de discussie over de vervanging van de F16. Dit soort kwaliteiten van vliegtuigen is daarbij aan de orde. Ik stel daarom voor om dit punt in dat debat en uw afweging mee te nemen.

De heer **Knops** (CDA): Als ik daarin een afweging wil maken, zal ik over de informatie moeten beschikken. Ik heb een bron genoemd en ik kan nog wat data leveren, desgewenst, van degene die daar iets over gezegd heeft. Ik vraag u om vanuit uw verantwoordelijkheid daarop te reageren.

Staatssecretaris **De Vries**: De bronnen daarvoor zijn in de hele discussie over vervanging van de F16 beschikbaar. Als er naar uw mening nog informatie ontbreekt, dan hoor ik dat graag. Het is niet een onderdeel om hier in een publiek debat te bespreken.

De heer **Knops** (CDA): Dat begrijp ik, maar ik heb een vraag gesteld en daar zou ik graag een antwoord op willen. Dat hoeft niet vandaag. Ik zou het antwoord willen wanneer het er is. Er is een statement gemaakt door een onafhankelijke deskundige. Ik hecht eraan om hier te zeggen dat het niet gaat om iemand van Lockheed. Ik vind het interessant om in het kader van dit debat te weten te komen hoe het verhaal uitpakt, of het een reëel vraagstuk is of dat het een broodje aap is. Als het laatste het geval is, dan hoor ik dat ook graag.

Staatssecretaris **De Vries**: Wij gaan dat extra voor u na.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van dit VAO. Ik dank de beide bewindslieden voor hun komst.

De beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 12 februari 2009 over **uitvoering van de Nota Ruimte**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van VROM van harte welkom en geef als eerste het woord aan de heer Van Heugten van het CDA.

□

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. In het algemeen overleg hebben wij lang stilgestaan bij bedrijventerreinen. De CDA-fractie vindt het prima en staat er ook volledig achter dat wij in het kader van een zuinig ruimtegebruik voor bedrijventerreinen de zogenaamde SER-ladder toepassen. Uitleg en toepassing van die SER-ladder mogen echter niet zodanig worden verengd – en ik kreeg in het AO de indruk dat een aantal partijen daar toch toe neigen – dat hiermee elke uitbreiding kan worden tegengehouden en dat er nergens meer nieuwe bedrijventerreinen kunnen worden aangelegd. Vandaar dat ik via een motie de regering wil oproepen, om er in ieder geval rekening mee te houden dat de SER-ladder een zuiniger ruimtegebruik beoogt, maar dat de resultaten op voorhand niet bekend zijn en niet gegarandeerd kunnen worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ruim een derde van de Nederlandse werkgelegenheid op bedrijventerreinen wordt gerealiseerd;

overwegende dat in het ruimtelijk beleid voor bedrijventerreinen voorrang wordt gegeven aan het (her)gebruik van bestaande locaties boven uitbreiding en aanleg van nieuwe locaties (toepassing van de zogenaamde SER-ladder);

overwegende dat indien herstructurering van bedrijventerreinen langere tijd vergt dan voorzien, of minder nieuwe ruimte oplevert dan verwacht, dan wel dat door economische ontwikkelingen er in een regio een grotere behoefte aan bedrijventerreinen ontstaat dan geprognoseerd, een te stringent ruimtelijk beleid het behoud of de groei van werkgelegenheid in een regio niet in gevaar mag brengen;

verzoekt de regering, het ruimtelijk beleid voor bedrijventerreinen zodanig toe te (laten) passen dat dit niet ten koste gaat van het behoud of de groei van werkgelegenheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heugten, Neppérus en Van der Staaij. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 221 (29435).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een korte vraag, die volgens mij eenvoudig beantwoord kan worden. Staat de SER-ladder nog voor de CDA-fractie? Ja of nee?

De heer **Van Heugten** (CDA): Die staat zeker voor de CDA-fractie, maar de SER-ladder is bedoeld om drie dingen te realiseren: een realistische behoefteeraming, een beter gebruik van bestaande ruimte en, als er gezocht wordt naar nieuwe ruimte, een betere afstemming bij het vinden van die nieuwe ruimte. Wij willen dat die drie zaken zodanig worden toegepast dat er maatwerk in de regio's kan ontstaan. Dat geldt ook voor de regio's waar bijvoorbeeld de herstructurering erg tegenvalt en waar weinig nieuwe ruimte opgeleverd wordt, terwijl er toch een behoefte is, dat je daarmee niet de werkgelegenheid of de groei van de werkgelegenheid op het spel zet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De SER-ladder geldt in principe gewoon voor alle regio's, dus ik begrijp nog steeds het punt niet. Het lijkt er een beetje op – ik hoop dat ik mij vergis – dat de heer Van Heugten de SER-ladder wat minder belangrijk probeert te maken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik maak de SER-ladder zo belangrijk als hij is en ik sta er ook voor dat die wordt