

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. 71

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 mei 2010

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en de vaste commissie voor Defensie² hebben op 22 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 Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 8 april met reactie op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het zgn. Nimby-besluit (32 123-XI, nr. 65);**
- **de brief van staatssecretaris van Defensie d.d. 2 april 2010 met de Voortgangsrapportage AWACS (32 123-XI, nr. 64);**
- **de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 4 januari 2010 met uitwerking van de aanbevelingen van het rapport van Landrum and Brown over het terugdringen van de geluids-overlast nabij de Navo vliegbasis Geilenkirchen (32 123-X, nr. 91);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 16 oktober 2009 met informatie na overleg met de Europese Commissie over de mogelijkheden voor aanvullende Europese geluidnormering voor AWACS-vliegtuigen (32 123-XI, nr. 12);**
- **de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 13 april 2010 over vliegbewegingen Navo-vliegbasis Geilenkirchen (32 123-XI, nr. 66).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk 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: Neppérus, Jansen, Samsom, De Mos, Knops, Vendrik en Koopmans.

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

De **voorzitter**: Ik open deze vergadering en heet de staatssecretaris van Defensie met zijn medewerkers van harte welkom. De minister is verlaat en zal later aanschuiven. We kunnen het kort houden, denk ik, want de vraag is: bijten wij door of bijten wij niet door?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. De aswolk gaf Nederland de afgelopen week veel gedoe, maar er was één voordeel: de AWACS-vliegtuigen konden niet opstijgen. Dat gaf Limburg een stuk rust, maar dat is helaas niet het geval met de brief van de staatssecretaris die nu voorligt. Ik proef er allemaal goede bedoelingen in, maar op deze manier gaan wij het echt niet redden. Er zal meer moeten gebeuren. Wat mij betreft, bijt de Kamer door en maakt zij van 1 januari 2012 de datum waarop de 35% reductie geregeld moet zijn. Anders moet het maar gewoon stoppen. Dat kan ook door het overplaatsen van vluchten en er andere landen bij te betrekken.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik was erg blij met de brief van de staatssecretaris van 13 april, want nu ligt zwart op wit vast dat wij op deze weg geen spat verder komen. De 35% van de staatssecretaris is gebaseerd op 3600 vliegbewegingen en het werkelijke aantal ligt in de orde van 2800. In die zin is er slechts sprake van 14% reductie en daarvan wordt tweederde bereikt door toestellen te verplaatsen van Geilenkirchen naar Eindhoven of Gilze Rijen. Het is dus een kwestie van de regen en de drup. Dat is minder dan niks. Wij zitten nu al zolang te wachten dat er geen sprake meer is van een inspannings- maar van een resultaatverplichting. Ook de SP is van mening dat er alle reden is om een streep te trekken en de Kamer een uitspraak te vragen. Daaraan moet dan wel een stevige sanctie worden gekoppeld in de vorm van een binnenvliegeregeling per 2012. Zelfs de staatssecretaris vond dat een heel mooie datum waarop dat zou kunnen.

De heer **Samsom** (PvdA): Mijn appreciatie van de brief is een beetje anders dan die van de vorige sprekers, maar heeft wel hetzelfde resultaat. De staatssecretaris zegt zelf dat hij er bijna is. Dat is mooi. Daarvoor heeft hij dan nog wel de medewerking van een paar andere landen nodig. Als Nederland zelf al alle vluchten heeft volgepropt, is daar niets meer te halen. Ik waarschuw de staatssecretaris nog wel even voor de creatieve rekenmethode die hij toepast om van 2600 vluchten te komen tot een equivalente geluidsproductie van iets minder vluchten vanwege de 35Ke-contour. Dergelijke berekeningen worden in Limburg niet geaccepteerd zolang het geluid precies hetzelfde blijft. Tot nu toe waren de NLR-rapporten teleurstellend voor wat betreft de winst die geboekt kan worden met andere vliegbewegingen en dergelijke. Opeens haalt de staatssecretaris met een andere berekeningsmethodiek – te weten de omvang van de 35Ke-zone in plaats van de geluidsproductie van de vliegtuigen – de reductiedoelstelling. Die kant moeten wij niet op. Er moeten dus nog een paar vluchten van die 3600 af. Als de staatssecretaris daarvan zo overtuigd is, kan hij in het eerstvolgende overleg duidelijk maken dat hij er bijna is maar dat hij de andere landen nog een beetje nodig heeft. Hij zou kunnen zeggen: «Als dat op 1 januari 2012 nog niet in

goed overleg is geregeld, moet ik in opdracht van het Nederlandse parlement de binnenvliegeregeling aanroepen.» Hij hoeft niet met de vuist op tafel te slaan, maar het is wel goed om in opdracht van het parlement een stok achter de deur te hebben. Wij geven hem graag die opdracht.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Er kwam op 13 april een brief van de staatssecretaris waarin hij de getallenconfettimachine stevig aan het werk heeft gezet. De uitkomst is echter bedroevend. De overlast voor 42000 Limburgers is geen millimeter afgenomen. 30 jaar ellende! Het is natuurlijk een keer genoeg. Daarom zal de PVV een motie indienen waarin het kabinet wordt gevraagd het Nederlandse luchtruim per direct te sluiten voor AWACS-vliegtuigen totdat het aantal vluchten is teruggedrongen tot een maximum van 2600 per jaar, de geluidsoverlast met 35% is teruggedrongen, zoals vastgelegd in de motie van mevrouw Neppérus en de heer Samsom, en de aanbeveling van Landrum&Brown om tot baanverlenging te komen door de NAVO is overgenomen.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Het standpunt van mijn fractie is bekend en voor mij bevat de brief van de staatssecretaris geen nieuws. Ik had eerlijk gezegd ook niet verwacht dat er veel nieuwe zaken in zouden staan. Relevant in de brief is dat de opstelling van de Duitsers ons zorgen moet baren. Niet alleen vanwege het feit dat zij het rapport van Landrum&Brown in de prullenbak hebben gekieperd, maar ook omdat zij als het gaat om de uitplaatsing van Transall-vluchten nog geen millimeter hebben bewogen. Ik roep de staatssecretaris op om in het NAPMO-overleg van 22 juni duidelijk te maken dat de Duitsers moeten gaan bewegen. Als ze dan niet doen, creëren ze een probleem. Dan wordt namelijk de doelstelling niet gehaald. De staatssecretaris moet daarom de druk op Duitsland maximaal opvoeren. De Duitsers kunnen ons probleem oplossen en dan kan ook worden voldaan aan de motie van de leden Neppérus en Samsom. In de motie staat dat uiterlijk in 2012 de reductie bereikt moet zijn. Ik hoor nu een aantal collega's spreken over 1 januari. In het vorige debat heb ik al gezegd dat 2012 loopt tot 31 december van dat jaar.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De brief maakt duidelijk dat de staatssecretaris een gedane belofte niet kan nakomen: vanaf 1 januari 2012 maximaal 2600 vluchten in dat jaar en niet eentje meer. Hij zit echter op bijna 2700. Het beoogde resultaat is dus niet gehaald. Ik stel vast dat de staatssecretaris een beetje wegloopt door termen te gebruiken als «aannemelijk» en «waarschijnlijk». Wat ons betreft komt er een snoei-harde motie die het aantal vluchten markeert op 2600. En als dat maximum wordt overschreden, zal Nederland de binnenvliegeregeling afroepen. Met deze boodschap sturen wij de staatssecretaris de internationale arena in.

Mijn laatste punt betreft de geluidscontouren. Wij kennen de discussie rond Schiphol, maar het gegoochel met al die cijfers heeft ons nooit befallen. Volgens mij is het allemaal theorie en is de beleving van de betrokken bewoners in de praktijk vaak een heel andere. Ik begrijp heel goed dat die bewoners hier geen spat vertrouwen in hebben. Tot nu toe heeft een modelmatige berekening van contouren van geluidsniveaus nooit tot iets fatsoenlijks geleid. Vandaar dat wij hard moeten sturen op die aantallen. Het allerminimaalste is dat er snoeihard gelimiteerd wordt op maximaal 2600 vluchten in 2012. Als de staatssecretaris dat niet kan toezeggen, moeten wij op een ander niveau met elkaar verder praten.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Defensie.

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. In het vorige debat zei de heer Samsom al dat hij de brief eigenlijk niet nodig had omdat hij de reken-

sommen en de maatregelen van de staatssecretaris kende. De heer Knops zegt nu dat er geen verrassingen in de brief staan. Dat is precies wat ik heb betoogd in het vorige debat. De koers van het kabinet, gerelateerd aan doelstellingen, verandert niet. De politieke werkelijkheid is nu dat de Kamer lopende het traject de lat hoger wil leggen dan in eerdere moties is gebeurd. Zij mag echter het kabinet niet kwalijk nemen dat het aankoerst op hetgeen is toegezegd aan de Kamer op basis van voorliggende moties. Dat betekent dus 2600 vluchten in 2012 en een geluidsvermindering conform de motie-Nepperus/Samsom. De heer Jansen zegt nu dat ik redeneer vanuit een aantal van 3600 vluchten, maar dat is dan inherent aan de motie die door de Kamer is aangenomen. Dat kan hij mij dan niet kwalijk nemen. Hij kan mij ook niet kwalijk nemen dat ik uitga van 2600 vluchten. Daarover heb ik in geen enkel debat onduidelijkheid laten bestaan.

Nederland is een relatief kleine speler in het geheel, maar heeft wel degelijk het nodige bereikt. In ieder geval meer dan wij van tevoren dachten. Natuurlijk, er kan nog altijd meer gebeuren. Ik noem de uitplaatsing. Maar de simulator is er op wens van Nederland wel gekomen. Ook denk ik aan de vervanging van de TCA-vliegtuigen. 15 mei wordt het eerste contract getekend en in september gaat het eerste eruit. Het traject van de afgelopen twee jaar laat zien dat het kabinet zijn toezeggingen is nagekomen. Maar nu wil de Kamer er een schepje bovenop doen. Dat is dus iets anders dan dat ik niet doe wat ik namens het kabinet heb toegezegd.

De heer **Jansen** (SP): Misschien is het goed dat de staatssecretaris dan wel even bevestigt dat de 35% uit de brief feitelijk neerkomt op een reductie van 5% ten opzichte van de huidige situatie. En dat verschil is nauwelijks te horen.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik ken de discussies rond Schiphol en de vervanging van de F16, maar het kabinet neemt zijn beslissingen op basis van rapporten die geschreven worden door instanties die wij daarvoor hebben. Het verbaast mij niet dat SP en GroenLinks vinden dat die rapporten niet kloppen, maar zij moeten op hun beurt niet verbaasd zijn dat het kabinet zijn beleid baseert op die rapporten.

De heer **Samsom** (PvdA): 35% minder dan 3600 is 2340 vluchten. Dat kun je halen door 2600 keer te landen en op te stijgen en dan per keer 10% minder geluid te maken. Die redenering hebben wij gezamenlijk gevolgd. De staatssecretaris heeft gelijk als hij zegt dat hij naar 2600 wil, maar dan moet er per vlucht ook nog 10% minder geluid worden gemaakt. Op basis van de NLR-rapporten concludeer ik dat 10% hoog gegrepen is. De logische consequentie is dus dat er nog een paar vluchten af moeten.

Staatssecretaris **De Vries**: In een vorig debat hebben wij de 35% reductie gerelateerd aan de overlast en niet aan het aantal vliegbewegingen. Ik heb toen de ruimte gekregen om uit te gaan van 2600 vluchten, gecombineerd met de doelstelling met betrekking tot de overlast, zoals verwoord in uw motie. Om dat na te gaan, is er een onderzoek gedaan. Als wij het niet eens zijn over de waarde van dat onderzoek, begrijp ik uw conclusie dat u er geen vertrouwen in hebt. Maar u kunt het kabinet niet euvel duiden dat het wél vertrouwen heeft in dat onderzoek.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik stel vast dat de staatssecretaris voortdurend heeft gezegd dat zijn inspanningen dekkend zijn voor het aantal van 2600 vluchten. Uit zijn brief van 13 april leid ik echter af dat die dekkendheid er niet is. Hij zit er 86 vluchten boven. Aan de reductie van 35% liggen berekeningen ten grondslag. Rond Schiphol houden wij daarmee op omdat ze helaas weinig rekening houden met de feitelijke

praktijk. Misschien wil de minister van VROM toezeggen dat er op de grond wordt gemeten. Dan pas kan worden gezien of de geluidsoverlast daadwerkelijk minder wordt. Ik vraag een minimale toezegging van de minister aan de omwoners om zichtbaar te maken dat het kabinet het wat waard is om daadwerkelijk te komen tot minder geluidsoverlast.

Staatssecretaris **De Vries**: De heer Vendrik maakt veel misbaar over die 86 vliegbewegingen, maar dat wordt door het kabinet erkend in de brief. Volgens mij mag er na de eerdere bewegingen van andere landen het vertrouwen zijn dat in anderhalf jaar de vermindering van 86 vluchten wordt gerealiseerd. Ik ben iemand van het halfvolle glas. Het staat de Kamer natuurlijk vrij om in 2012 de conclusie te trekken dat het kabinet niet is gelukt. Maar ik zie bewegingen in Hongarije en Polen om medewerking te verlenen en bovendien heb ik de Kamer al toegezegd dat het kabinet in internationaal overleg meer druk op Duitsland zal uitoefenen, ook op het punt van de Transall-vluchten. Er zijn dus nog voldoende actiemogelijkheden. Ik heb er alle vertrouwen in dat ik mijn toezegging aan de Kamer in 2012 kan realiseren, maar ik verzoek de Kamer wel om niet tijdens het spel de spelregels te veranderen. Als de Kamer er nu nog een schepje bovenop wil doen, kan zij mij daarop niet afrekenen.

De baanverlenging komt in de board of directors van 22 juni weer aan de orde. De discussie over de contra-expertise zullen we verder moeten afwachten.

Het gesprek met de Duitsers over de Transall-vluchten pak ik met liefde op.

Voorzitter. De kernvraag is of ik de ruimte krijg om te doen wat ik heb toegezegd. Of wil de Kamer er werkendeweg nog iets bovenop zetten? Ik zou zeggen: die ruimte is er altijd nog, want het is nog geen 2012.

Minister **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Samsom sprak zijn teleurstelling uit over de NLR-berekeningen. Die berekeningen waren teleurstellend voor wat betreft het veranderen van de vliegprocedures. Op dat punt viel weinig te bereiken. Uit het onderzoek is wel gebleken dat minder vluchten en vooral ook vervanging van de meest lawaaiige vliegtuigen tot verbetering kunnen leiden. Dat kan ook leiden tot 10% minder geluidsoverlast per vlucht, iets waarbij de heer Samsom vraagtekens plaatst.

De heer Vendrik vroeg naar de mogelijkheid van geluidsmetingen op de grond. Hij wees erop dat bij Schiphol is afgestapt van berekeningen en dat men gewoon is gaan meten. Mijn informatie is echter dat ook daar gehandhaafd wordt op basis van berekeningen, ook al wordt er ook gemeten op de grond. Dat laatste gebeurt trouwens ook bij Onderbanken. Handhaving gebeurt echter op grond van berekeningen, net als bij Schiphol.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is precies mijn punt. Rond Schiphol is daaruit een ingewikkeld en vervelend debat voortgevloeid en dat gaat dus nu ook rond de Awacs-vliegtuigen gebeuren. Als het kabinet daadwerkelijk 35% minder geluidsoverlast wil realiseren, moet het dat ten bate van de bewoners precies bijhouden. Niet met berekeningen, want dat heeft bij Schiphol ook niet gewerkt. Is het kabinet bereid om een extra stap te zetten door de metingen ter plekke zodanig in te richten dat de bewoners daaraan bescherming kunnen onttelen? Het moet hard worden vastgesteld hoeveel minder geluidsoverlast er is.

Minister **Huizinga-Heringa**: De heer Vendrik refereerde aan Schiphol. Hij zei: doe het in Limburg nu net als bij Schiphol. Maar voor wat betreft Schiphol wordt nog gesproken over de wijze waarop moet worden omgegaan met de geluidsoverlast. Getracht wordt convenanten op te

stellen over baangebruik en dergelijke. Hij stelt nu voor om bij Onderbanken een nieuwe techniek te gaan hanteren om de overlast te meten. Dat lijkt mij niet de goede weg. Laten wij de huidige mogelijkheden zo goed mogelijk benutten en laten wij leren van de gang van zaken bij Schiphol. Maar dan moeten wij wel even afwachten hoe het bij Schiphol wordt geregeld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): We moeten Schiphol maar even vergeten. De communicatie met de minister leidt voortdurend tot misverstanden. Ik wil juist niet dat de situatie rond Schiphol wordt herhaald bij Onderbanken. De bewoners rond Schiphol konden namelijk geen daadwerkelijke bescherming ontlenen aan de berekende geluidscontouren. Er was geen sprake van harde metingen die gewoon grenzen stellen aan wat er mogelijk is. De vraag is nu of er in Limburg niet gewoon gemeten kan worden. Dan kan hard worden vastgesteld of er inderdaad sprake is een geluidsreductie van 35%. Dat is gewoon wat de bewoners willen weten, dus meet het dan ook!

Minister **Huizinga-Heringa**: De vraag van heer Vendrik is mij nu helder. Nergens gebeurt het op deze manier. Ik herinner mij uit de debatten over Schiphol dat erop is aangedrongen om het op die manier te doen. Toch is er niet voor gekozen omdat dat de nodige nadelen heeft. Waar zet je de meetpalen precies neer? De heer Vendrik vraagt nu om een nieuwe opzet bij Onderbanken die nergens anders in het land te vinden is. Bovendien wordt met betrekking tot Schiphol nog gezocht naar de beste manier om te beoordelen of de overlast daadwerkelijk wordt beperkt. Die discussie ga ik nauwgezet volgen en het lijkt mij dat de resultaten daarvan ook moeten worden toegepast in Limburg. Maar ik voel er niets voor om iets nieuws te introduceren.

De heer **Samsom** (PvdA): Misschien ben ik wat traag van begrip, maar ik begrijp nu pas wat de staatssecretaris net bedoelde met zijn uitspraken over de overlast. Er gaat hier iets niet helemaal goed. In de brief zie ik bevestigd dat het kabinet bij 2600 vluchten een truc heeft gevonden om aan die 35% te komen. Ik doel op de berekening van de oppervlakte van de 35Ke-contour. Maar zo hadden wij het echt niet bedacht. Wij gaan uit van een 35% geluidsreductie door de vluchten te verminderen en per vlucht 10% minder geluid. Ik ben het met de minister eens dat daarvoor niet het lawaai van elk vliegtuig hoeft te worden gemeten, maar we moeten het ook niet beperken tot een parameter, te weten de oppervlakte van de 35Ke-contour. Die heeft immers zeer indirect met overlast te maken. We moeten echt weten of er 35% minder geluid wordt gemaakt in die regio of niet. Het geluid moet met 35% afnemen.

Minister **Huizinga-Heringa**: Het gaat niet om een bepaald gebied maar om een aantal woningen. Dat is de contour op basis waarvan wordt gewerkt.

Staatssecretaris **De Vries**: Het gaat er inderdaad om wat de bewoners ervan merken. Dus is het criterium «aantal gehinderde woningen» een prima criterium.

De heer **Samsom** (PvdA): Behalve dan dat de 35Ke-contour niets zegt over wat er binnen die contour gebeurt aan die woningen. Het is alsof je met een liniaal een driedimensionale grafiek meet. Dat gaat ook niet. Het zijn verschillende dimensies. Je moet weten hoeveel geluid er wordt gemaakt en daarvoor heb je meer nodig. Er bestaat al zoiets als een maat voor totaal volume aan geluid. Dat is veel relevanter.

Staatssecretaris **De Vries**: We moeten wel vaststellen dat bij alle discussies over geluid rond vliegvelden de beperking van overlast wordt uitgedrukt in Ke-contouren. Dat is hier niet anders. Wij volgen nu een methodiek die wij ook bij andere vliegvelden toepassen.

De heer **Jansen** (SP): De indieners van de motie beoogden dat de herrie met 35% zou verminderen. Dat is alleen maar vast te stellen door op concrete locaties te meten hoeveel lawaai er nu en straks is. Met de Lden-norm kun je nauwkeurig vaststellen hoeveel lawaai er op een bepaalde locatie is. Dat is de wens van de Kamer en de vraag is nu of het kabinet dat wil doen.

Staatssecretaris **De Vries**: In Nederland hebben wij de Ke-norm, zowel civiel als militair. En daar werken wij mee.

De **voorzitter**: Dan stel ik nu de tweede termijn aan de orde voor enkele korte slotopmerkingen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik blijf sterk betwijfelen of de geluidsreductie zal worden gehaald. Er zullen echt veel meer vluchten naar het buitenland moeten worden overgeplaatst.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik denk dat het hoog tijd is dat de Kamer daar een uitspraak over doet.

De heer **Samsom** (PvdA): Daar ben ik het mee eens. We moeten nog wel even goed nadenken over de vormgeving, want ik wil een einde aan de misverstanden over aantallen vluchten, geluidsreductie en Ke-contouren.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Volgens de staatssecretaris is er veel bereikt, maar de PVV vindt het te laat en te weinig. 42.000 Limburgers denken er net zo over en daarom ga ik in de plenaire vergadering een motie indienen.

De heer **Knops** (CDA): De staatssecretaris heeft duidelijk gemaakt dat hij de 2600 vluchten gaat halen. Eerder al heeft hij gezegd dat hij de motie-Nepperus/Samsom gaat uitvoeren en daar staat dat aantal in. Ook wordt gerept van een geluidsreductie van 35% en wordt het jaartal 2012 genoemd. Daarover zou het moeten gaan. Als het nodig is, moet de binnenvliegregeling worden toegepast. Ik heb echter geen enkele reden om aan te nemen dat de staatssecretaris niet slaagt in zijn missie. Voor mij is duidelijk dat de Duitsers de sleutel in handen hebben. Als zij niet gaan bewegen, hebben ze een probleem.

De heer Vendrik (GroenLinks): Het debat over de AWACS duurt al 30 jaar. Ik kan niet op voorhand geloven dat het nu opeens allemaal wel goed komt in 2012. Het is heel verstandig als de Kamer een harde grens formuleert. Ik heb al te kennen gegeven dat ik mij grote zorgen maak over de modelmatige berekeningen van de beperking van de geluidsoverlast. Die benaderingswijze is ondertussen bij Schiphol uitgeput. De toekomst op dit punt is onduidelijk en het minste wat de bewoners in Limburg verdienen, is dat er hard gemeten wordt. Na 30 jaar zou die toezegging van het kabinet welkom zijn. Ik zal bezien of wij dat in een goede motie kunnen verwoorden zodat er in 2012 echt iets bereikt wordt ten bate van de bewoners die dat na 30 jaar drama verdienen.

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. De laatste tijd wil de Kamer het kabinet meer en meer afrekenen op het behalen van doelstellingen. Dat is een terechte ontwikkeling, gegeven de controlerende taak van de Kamer. Dat moet dan wel gebeuren op basis van feiten en niet op basis van

gevoelens. Maar ik moet constateren dat de Kamer noch in het vorige noch in dit debat heeft kunnen aangeven dat het kabinet gedane toezeggingen niet is nagekomen. Ook kon zij niet duidelijk maken waarom zij meent dat de voor 2012 geformuleerde doelstellingen niet zullen worden gehaald. Op basis van gevoelens gaat de Kamer tijdens het spel de spelregels veranderen en de eisen aanscherpen. Ik wens eenieder van de partijen in de Kamer die wil gaan besturen in een volgende regeerperiode succes toe als het slechts is op basis van gevoelens en niet op basis van feiten.

De **voorzitter**: Dankzij een maf experiment kunnen wij niet de conclusie trekken wie de eerste spreker is tijdens het VAO. Normaal zou de voorzitter namens de commissie een VAO aanvragen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Misschien moet u gewoon de eerste spreker zijn.

De **voorzitter**: Dat was niet mijn bedoeling. Er komt een VAO. Ik sluit de vergadering.

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).