

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. 13

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 oktober 2009

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (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), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Algra (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie) en Smeets (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Haverkamp (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), voorzitter, Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemsse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekstijn (VVD), Brinkman (PVV), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Algra (CDA) en Peters (GroenLinks).
Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Çörüz (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Van Beek (VVD), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Nicolai (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Uitslag (CDA) en Vendrik (GroenLinks).

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en de vaste commissie voor Defensie² hebben op 23 september 2009 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris De Vries van Defensie over:

- de brief van de minister van VROM d.d. 29 mei 2009 over geluidsoverlast AWACS-vliegtuigen (31 700 XI, nr. 85);
- de brief van de minister van VROM d.d. 17 juni 2009 ter aanbieding van de brief aan NAVO over prioriteiten NAVO-budget (31 700 XI, nr. 88);
- een lijst van vragen en antwoorden d.d. 1 juli 2009 over de relatie tussen het wetsvoorstel Beperkingengebied luchthavens en AWACS-geluidsproblematiek (31 700 XI, nr. 92);
- de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 2 juli 2009 ter aanbieding van het eindrapport vervolgstudie over vervanging AWACS-motoren (31 700 XI, nr. 94);
- de brief van de minister van VROM over geluidnormering AWACS-vliegtuigen (31 700 XI, nr. 98);
- de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 18 september 2009 over de Voortgangsrapportage AWACS (32 123 XI, nr. 4);
- de brief van de staatssecretaris van Defensie d.d. 22 september 2009 over het overleg met Nordrhein-Westfalen (32 123 XI, nr. 5).

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Miltenburg

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

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Lemaier

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

en minister Cramer en staatssecretaris De Vries, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris van Defensie en de minister van VROM van harte welkom. Ik geef het woord aan de heer De Mos. Ik heet hem van harte welkom in deze commissie, want dit is zijn eerste publieke optreden in de commissie voor VROM. De spreektijd is vijf minuten.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Zoals bekend zorgen toestellen van de NAVO op de AWACS-basis in Geilenkirchen in Duitsland al meer dan 25 jaar voor ernstige overlast in Limburg. Staatssecretaris De Vries heeft het vandaag in de Volkskrant over «een constructief overleg met minister-president Jürgen Rüttgers van de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen». Constructief? Ammehoela! Al decennia worden de bewoners van Limburg knettergek; 42 000 burgers ondervinden directe ernstige hinder. De Nederlandse overheid laat hen gewoon in de kou, of beter gezegd: in de herrie, staan. Het aantal klachten over lawaai, kerosine, stank en vliegtuigen die laag vliegen of afwijken van de route, neemt hand over hand toe. Afgesproken was een geluidsreductie door stillere motoren of door een afname van het aantal vluchten. Nu is er het voorstel om de startbaan met 900 meter in oostelijke richting te verlengen. Dat zal leiden tot een aanzienlijke reductie van de geluidshinder in Nederland. Wat de PVV betreft, heeft het koffie drinken met de NAVO lang genoeg geduurd. Er zijn genoeg verzoeken gedaan om de AWACS-vliegtuigen stiller te krijgen. Mijn voorganger, Barry Madlener, had in maart van dit jaar al een vooruitziende blik: van al dat gepraat zou niets terecht komen. Hij diende een motie in om het Nederlandse luchtruim af te sluiten voor opstijgende en landende AWACS-vliegtuigen. Laten wij het nu eindelijk eens opnemen voor de Limburgers, zodat zij de rust krijgen die zij verdienen. Nederland is genoeg gepiepeld. Het wordt tijd dat de leeuw zijn tanden eens laat zien. Ik verzoek de regering om per direct het luchtruim te sluiten voor opstijgende en landende AWACS-vliegtuigen. Genoeg is genoeg.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Het enige wat ik heb opgevangen, is dat wij het moeten opnemen voor de Limburgers. Daar ben ik het geheel mee eens.

In het AO van januari hebben wij uitgebreid gesproken over een breed pakket van maatregelen dat werd voorgesteld om te komen tot geluidsreductie rondom Geilenkirchen, met name in het Nederlandse deel rondom Geilenkirchen. Onze fractie heeft de toen voorgestelde plannen positief beoordeeld, maar heeft daarbij gezegd dat wij wel resultaat willen zien. We kunnen na een aantal onderzoeken al concluderen dat een aantal mogelijke maatregelen nauwelijks effect heeft. Over het onderzoek naar de stillere vliegprocedures en de vermindering van het aantal touch-and-go's hebben wij een brief ontvangen van de minister van VROM. Het definitieve onderzoek moeten wij nog krijgen, maar wij verwachten daarvan niet al te veel concrete resultaten bij het verminderen van het geluid.

Uiteindelijk is er het onderzoek geweest van Landrum & Brown. Uit dat onderzoek blijkt dat er wel een maatregel is die effect heeft, namelijk het verlengen en het verleggen van de baan. Die maatregel levert geen nadeel op voor Duitsland, maar wel een significant voordeel voor Nederland. Het is verbazingwekkend dat die conclusie diametraal staat ten opzichte van een NAVO-rapport uit 1997, waarin die optie geheel en al werd afge-

schreven. Op zich is dit goed nieuws, zeker omdat het aantal woningen dat geluidsbelasting ondervindt van meer dan 35 Ke, gereduceerd kan worden met 42%. Door een combinatie van alle maatregelen zou zelfs 95% van de woningen buiten de 35 Ke-contour kunnen vallen. We werden als Kamerleden verrast door het nieuws dat op 8 juni in Maastricht door triomfantelijke lokale, provinciale en ook nationale bestuurders naar buiten werd gebracht, namelijk dat baanverlenging en -verlegging een belangrijke bijdrage kan leveren aan minder overlast. Die vreugde werd al snel getemperd doordat de burgemeester van Geilenkirchen iets zei in de trant van – ik zal het niet letterlijk herhalen – «in keinem Fall». Met andere woorden: de deur werd onmiddellijk dichtgegooid. Was hier vooroverleg over geweest vanuit provinciaal of gemeentelijk niveau of hebben de Duitsers dit via de media mogen vernemen?

Het irriteert onze fractie dat de Duitsers, met name de Duitse burgemeester die die uitspraak deed, wel over de lusten willen spreken maar niet over de lasten. De reactie van de burgemeester van Geilenkirchen is wat ons betreft dan ook volstrekt ongepast. We zijn dan ook blij dat de staatssecretaris de handschoen heeft opgepakt en met minister-president Rüttgers aan tafel is gaan zitten om dit probleem onder de aandacht te brengen. De reactie die wij gisteren in de brief hebben kunnen lezen, was een verademing in vergelijking met wat wij tot nu toe van Duitse zijde hebben gehoord en biedt ook absoluut perspectief. Als het aan de CDA-fractie ligt, zetten de bewindslieden hun tocht voort in de strijd voor minder geluid en zullen zij al hun contacten in Duitsland aanwenden om dit voor elkaar te krijgen. De vraag is of dit ook op het niveau van de minister van VROM inmiddels al gebeurd is en of de druk op dat punt kan worden opgevoerd.

Van alle plannen en opties voor vermindering van de overlast ga ik nu naar de praktijk van alledag. Op basis van de halfjaarcijfers over het aantal vliegbewegingen zou je kunnen veronderstellen dat de normen overschreden gaan worden, dat er een negatieve tendens is en dat het meer gaat worden. Denken de bewindslieden in 2009 binnen de door hen gestelde norm van 2600 vliegbewegingen te blijven?

Over mijn laatste onderwerp heb ik op 17 juni al Kamervragen gesteld. Hoe moet ik de uitspraken van de minister van Defensie en ook zijn antwoorden op mijn vragen duiden? In een brief aan de secretaris-generaal van de NAVO pleitte hij namelijk voor structurele bezuinigingen op het AWACS-budget. Beide hier aanwezige bewindslieden pleiten juist voor investeringen om een aantal maatregelen voor elkaar te krijgen die de geluidsoverlast verminderen. Hierop krijg ik graag een reactie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Stel nou dat er in 2009 – het jaar is nog niet voorbij – toch weer meer dan 2600 vluchten zijn. De Kamer heeft dat als absolute maximum gesteld. Wat gaat het CDA dan doen?

De heer **Knops** (CDA): «Wat als»-vragen zijn zeer interessant. Het jaar is gelukkig nog niet om. Ik zou de staatssecretaris, voordat hij zelf het antwoord geeft, willen meegeven dat het aantal van 2600 vluchten voor ons ook in 2009 van groot belang is. Als je je geloofwaardigheid en draagvlak wilt behouden, moet er vooruitgang zijn. Dan kunnen we niet hebben dat we dit jaar meer gaan vliegen dan vorig jaar. Nogmaals, een aantal van de ingezette maatregelen zal pas op langere termijn effect hebben. Dat hebben we in het vorige debat al besproken, maar ik vind wel dat absoluut alles op alles moet worden gezet om binnen die 2600 te blijven. Die verwachting is immers gewekt en de Kamer heeft zich daarover uitgesproken. Sommigen in de Kamer gingen zelfs nog verder dan dat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan komen we toch een stapje verder. De boodschap van vanmiddag aan het kabinet is: u doet er heel erg verstandig aan om ervoor te zorgen dat in dit jaar het maximum van 2600

vluchten gehandhaafd wordt en geen vlucht meer. Dat zegt het CDA tegen deze staatssecretaris. Dat vind ik winst. Dat vind ik goed. Ga door!

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Het is inmiddels meer dan een halfjaar geleden dat de motie-Neppérus/Samsom werd aangenomen. Daarin stond de duidelijke wens van de Kamer dat nu echt tot een aanzienlijke vermindering van het aantal vluchten en van het lawaai moet worden gekomen. Toen werd het weer eventjes stil, maar in juni kwamen die hoopvolle brief en die hoopvolle perspublicaties. Toen dachten we dat we iets met die baan konden doen als die een stukje verschoven wordt richting Duitsland. Ik vond dit eigenlijk gek, want dit was in oude stukken al eens afgewezen. Als het toch kan, is dit – laten we helder zijn – echter natuurlijk een goede oplossing.

Ik ben daarna in verwarring geraakt. Het Duitse landsbestuur is met de «Länder» best ingewikkeld. De macht vanuit de hoofdstad Berlijn is anders dan in andere landen. Eerst zei de burgemeester van Geilenkirchen ongeveer «nooit». Dat zal wel «nie» zijn geweest in het Duits, maar hij wilde er in ieder geval niet aan beginnen. Nu staat er in een brief dat men dit aan alle kanten gaat bestuderen en dat er verder gesproken zou worden, ook aan het eind van dit jaar. Er wordt natuurlijk ook in de NAVO gesproken. Is er nou een vetorecht voor Duitsland of niet? Ik kreeg het gevoel van wel, maar ik hoop dat de staatssecretaris dat kan uitleggen. Vanochtend of gisteravond laat kwam een brief binnen over een gesprek met de minister-president van Nordrhein-Westfalen. Dan heb je dus weer te maken met de rol van die Länder. Ik zou dus willen weten hoe dit zit en wie hier nu over gaat. Ik las vanochtend in de Volkskrant de suggestie van de heer Samsom dat onze premier daar eens zou moeten gaan praten om de regie te pakken. Dat is prima en dat wachten we dan af, maar wie gaat nou met wie praten? Straks zit iedereen met elkaar te praten. Dat is mijn zorg. Ik waardeer de inzet, maar ik ben bezorgd dat straks iedereen langs elkaar heen praat. Wie pakt de regie?

Wat betreft de tijd die dit allemaal gaat kosten: als we niet uitkijken, gaan we hier net zo lang op studeren als bijvoorbeeld op de stille motoren. Dan zijn we nog tien jaar bezig. Ook voor het uitzoeken van de regelgeving – in hoeverre kun je Brusselse regels die gelden voor de burgerluchtvaart, ook voor de militaire luchtvaart doen gelden? – heeft de Commissaris alweer maanden langer nodig. Ik zou hier dus wel een tijdslimiet aan willen koppelen. Dit moet in november of december gewoon duidelijk zijn als dit voortvarend wordt aangepakt en als op het goede niveau wordt gesproken.

In 2009 kom ik straks uit op een toename van het aantal vluchten. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris ervoor zorgt dat dit niet het geval is en dat we dit jaar bij 2600 stoppen. Minder mag, zeg ik daar even bij. Als niet duidelijk wordt wat er met die baan kan gebeuren, kom ik terug bij mijn eerdere opmerkingen. Dan moet je aan het eind van dit jaar toch concluderen dat die vluchten aan andere landen moeten worden overgedragen, want aan die herrie in Limburg moet een eind komen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De voortgangsrapportage die wij vorige week kregen, bevat een aantal gezichten. De eerste ondertekenaar van de brief erkent voor het eerst ruiterlijk dat de motie-Neppérus/Samsom geheel moet worden uitgevoerd. Daarmee betoont hij zich een goed democraat. Dat siert hem uiteraard. Dat is mooi. Ik dacht dus: dan gaan we vanaf nu vanaf 2900-zoveel aftellen naar 2340. Alle bladzijden doorlezend, begon ik dus te tellen. Dan gaat het tegenvallen. Dat is het andere gezicht van de brief. Het verplaatsen van vluchten naar andere landen is nog in bespreking, maar concreet ligt er eigenlijk nog helemaal niets. Van de vorige keer liggen er mooie toezeggingen van de minister van VROM dat zij er via EU-regelgeving de beuk in zou gooien. Dat loopt ernstig vast in de molen. Ook «anders vliegen» was een interessante deus

ex machina: we stijgen op en dan buigen we ineens af, zodat Schinveld er niets meer van merkt. Ook dat gaat niet lukken. Dan wordt het allemaal wel een beetje mager totdat je moet concluderen dat het aantal vluchten – of het nou een beetje minder of een beetje meer is; ik ga niet over cijfers steggelen – ongeveer hetzelfde is als vorig jaar. Dat was niet de inzet. Ook zonder dat de Kamer de staatssecretaris nog extra had aangespoord, had deze staatssecretaris niet die inzet. Mijn eerste vraag is dan ook hoe hij die inzet, waar wij niet eens om gevraagd hadden en waar hij zelf al mee kwam – «Jongens, daar ga ik voor!» – alsnog gaat waarmaken. Dan hebben we die 2340 nog achter de horizon.

Het slechtste bericht uit de brief is dat het vervangen van de motoren min of meer van tafel is geschoven. We herinneren ons dat het onderzoek van Landrum & Brown oorspronkelijk was bedoeld om de van tafel geschoven optie van vervanging van de motoren weer op tafel te krijgen via een ingewikkelde heroverweging, wat overigens een modieus woord is geworden. Ook dat is niet gelukt. Eigenlijk was ik toen zover gekomen dat ik dacht: dan is het nu einde verhaal. Als de motoren niet worden vervangen en als we met het sprokkelwerk helemaal niet in de goede richting komen, zijn we uitgepraat en moeten we iets anders gaan doen. Er kwam echter een tweede deus ex machina uit de lucht vallen. Het is inderdaad een oud idee, maar ineens kan het toch weer wel: we leggen nog 900 meter asfalt in het oosten en ineens heb je wel een oplossing. We hebben dat uiteraard geverifieerd bij de mensen in Schinveld, want die zijn al vaker voor de gek gehouden. De algemene mening is: als dit kan en als dit ook gebeurt, heb je echt iets beters dan vervanging van de motoren. Wie had dat ooit gedacht? Dan moet het nu dus wel gebeuren. De eerste berichten waren, zoals al werd gememoreerd, wat minder: volgens een burgemeester was dit onbespreekbaar. Dat was overigens een burgemeester van een stad in de buurt; hij gaat er dus wel een beetje over. Ook aan onze kant was het allemaal wat wankel. Het is dus goed dat de staatssecretaris de handschoen heeft opgepakt en naar Duitsland is gereisd, maar het is nu echt zaak om de bevolking in Limburg, ons als Kamer en eigenlijk iedereen in Nederland – maar daar in de buurt heeft men er nu eenmaal dagelijks iets meer mee te maken dan in de rest van Nederland – het vertrouwen te geven dat deze optie straks, halverwege de rit, niet wéér verdampt, net zoals met de vervanging van de motoren is gebeurd. Vandaar het voorstel dat wij vanochtend kenbaar hebben gemaakt. Wij slepen die geschiedenis immers achter ons aan: jarenlang hebben we gedacht dat die vervanging het zou worden. Het werd niets. Dat moet nu niet het geval zijn. Daarom zou ik graag willen dat op het hoogst mogelijke niveau – hoger dan Balkenende hebben wij in dit land niet en hoger dan Merkel hebben ze in dat land niet; misschien na zondag wel, want je weet het nooit – een afspraak wordt gemaakt waarin beide landen erkennen dat zij dit gaan doen. Als er een beter idee is, lever ik mijn idee graag in.

Laten we elkaar niet voor de gek houden: dit is voor de Duitsers natuurlijk geen leuk idee. Het aanleggen van 900 meter asfalt is sowieso al niet leuk; probeer dat in Nederland maar eens. En als je daar vervolgens met vliegtuigen overheen gaat ... Ik ken de Duitsers een beetje. Die zitten niet anders in elkaar dan de Nederlanders. Dat leidt tot procedures en tot knokken. Op het hoogste politieke niveau wil ik graag op een zo kort mogelijke termijn de uitspraak dat beide landen brood zien in deze optie, dat zij er gezamenlijk aan gaan werken en dat daar gezamenlijk voor betaald wordt. Geld is op dit punt eigenlijk niet het probleem. Voor ons zal die uitspraak makkelijk zijn, maar van de Duitsers moet die uitspraak nog komen. Wij moeten ons realiseren dat het ook dan nog lang duurt. In de tussentijd moeten het sprokkelwerk en het voldoen aan de motie-Neppéus/Samsom dus gewoon doorgaan, maar ik hoor heel graag van de staatssecretaris dat hij het met mij en hopelijk anderen in de Kamer

eens is dat we het op deze manier moeten gaan aanpakken. Anders lopen we echt het bos in met die AWACS.

De heer **Knops** (CDA): Dit lijkt een interessante suggestie, maar waarom ineens opschalen? We hebben hier twee bewindslieden zitten en die zijn verantwoordelijk voor dit dossier. Zij hebben zich ook gecommitteerd aan een oplossing van dit dossier. En wat doet u? U roept: zet de premier in en laat hem dit oplossen, want dit is zo belangrijk. Ik ben het met u eens dat dit een heel belangrijk dossier is. Er zijn nog veel meer belangrijke dossiers. Bent u het met mij eens dat dit niet de gebruikelijke gang van zaken is en dat het veel meer in de rede zou liggen dat beide bewindslieden contact opnemen met hun partners, zowel in Berlijn als in Nordrhein-Westfalen – u weet immers dat het in Duitsland iets anders is geregeld dan in Nederland – en de zaak daar onder druk zetten?

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, dat is de gebruikelijke methode, maar we hebben het hier over een vrij ongebruikelijke situatie, namelijk 25 jaar ziekmakende herrie. Sarcastisch zou je kunnen zeggen dat dit al zolang duurt dat dit inmiddels in Limburg een gebruikelijke kwestie is geworden. We hebben de brief van gisteren gelezen. Het is duidelijk dat de staatssecretaris zijn best heeft gedaan bij de minister-president van Nordrhein-Westfalen, maar met het antwoord kun je alle kanten op. Dat antwoord is ook in Limburg gelezen en is daar smalend bekeken. Dat is niet helemaal onterecht. Dit is een procedureafspraken. Ik wil juist graag een politieke afspraak. Wat is daarvoor geschikter dan de premiers die afspraak met elkaar te laten maken? Onze premier kan het immers goed vinden met de premier aan de andere kant. Als het zondag wisselt, ga ik met hem mee om het ijs een beetje te breken, want die ander ken ik dan weer een beetje. Het is ongebruikelijk, maar dit is ook een ongebruikelijke kwestie en die vereist enige politieke daadkracht. Ik verzeker u dat het na de politieke daadkracht nog heel lang duurt voordat dit überhaupt gerealiseerd is. Laten wij dit dus zo snel mogelijk doen.

De heer **Knops** (CDA): Volgens mij is «goed met elkaar kunnen vinden» in de politiek geen criterium om zaken te doen, want dan zouden een aantal zaken niet meer gedaan kunnen worden, maar dat ter zijde. Bent u het met mij eens dat het meer in de rede ligt dat mevrouw Cramer, de minister van VROM, het contact met haar ambtsgenoot oppakt en deze zaak vlot trekt? Ik weet even niet van welke partij die ambtsgenoot is, maar het zou kunnen dat het een bloedverwant van u is; dan kan zij het misschien ook goed met die ambtsgenoot vinden. Als dat niet lukt, zou je in een later stadium uiteindelijk kunnen opschalen, maar uw voorstel is volstrekt ongebruikelijk. Onmiddellijk nadat die brief twee dagen na het gesprek is gekomen, wilt u opschalen en de minister-president inzetten om dit in Berlijn te regelen. Alsof dit in Berlijn geregeld zou kunnen worden! Dat is een ander punt. In de tijd dat u in de boom zat, verweet u nationale overheden wel eens dat zij lokale overheden van alles oplegden, maar in Duitsland is dat natuurlijk exact hetzelfde. Het is echt niet zo dat alles wat in Berlijn verordonneerd wordt, in Nordrhein-Westfalen moet gebeuren. Dat weet u ook.

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, maar het is een vliegveld waar de nationale overheid wel degelijk mede over gaat. Het is dus wel degelijk van belang. Ik ga overigens niet jij-bakken over wie met welke trein naar Duitsland moet. Natuurlijk sluit ik mij aan bij uw vraag. Ook het gesprek tussen mevrouw Cramer en haar partner, die inderdaad – nog, tot zondag – van onze partij is, moet plaatsvinden, maar als er één minister nog iets minder hierover gaat dan de premier of de bondskanselier, is dat minister Gabriel in Duitsland. Ik sluit mij uiteraard aan bij uw vraag, maar sluit u zich dan aan bij mijn vraag. In overdrachtelijke zin komt mijn vraag hierop neer:

laten wij alles doen wat mogelijk is om zo snel mogelijk helderheid te krijgen over de vraag of dit weer een dode mus is of echt een kansrijke optie die wij tot het einde met succes kunnen uitlopen.

De **voorzitter**: We gaan niet al te veel speculeren over de verkiezingen en zo, want dat is nergens voor nodig. Mijnheer Vendrik, had u nog een korte vraag?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Jazeker. De minister-president heeft zichzelf afgelopen voorjaar richting België bewogen voor het dossier Westerschelde. Dat is niet helemaal gelukkig afgelopen. De heer Samsom stelt nu voor dat hij maar oostwaarts moet gaan om deze kwestie met de Duitsers te bespreken. Heeft de PvdA daar volledig vertrouwen in?

De heer **Samsom** (PvdA): Dat met de Westerschelde was een eenmalig incident. Dat gebeurt nooit meer. Het gaat deze keer hartstikke goed.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan een andere vraag, niet over de minister-president. Wel fijn dat de coalitiepartij PvdA toch weer vertrouwen in hem heeft. Uw citaat dit weekend naar aanleiding van de APB deed iets anders vermoeden, maar dat laten we maar even zitten. Ik heb een vraag over het jaar 2009. U hebt met mevrouw Neppérus de motie ingediend die uitsprak dat het aantal vluchten met 35% moest worden gereduceerd. Het kabinet vindt 2600 vluchten al heel mooi. Zelfs daar dreigt dit kabinet boven te komen. Althans, het aantal vluchten dreigt dit jaar te stijgen boven die 2600. Is dat voor de PvdA-fractie aanvaardbaar?

De heer **Samsom** (PvdA): Niet als de trend niet naar beneden gaat in de richting van die 2340; dat klopt. We hebben de motie natuurlijk, zoals altijd, scherp geformuleerd, maar het jaartal 2009 staat er niet in. In alle eerlijkheid: dit is sprokkelwerk. Dat wisten we toen al. We wisten niet dat het zo beroerd zou lopen, maar we wisten al dat het succes hiervan beperkt zou blijven. Als in 2009 2340 vluchten niet wordt gehaald, vind ik dat ontzettend jammer, maar dan is er dus geen staatsrechtelijke kwestie met een motie waaraan niet wordt voldaan. Daarom heb ik er de nadruk op gelegd dat de trend wel in die richting moet gaan. De staatssecretaris, die zelf met die 2600 is gekomen, moet zich dat natuurlijk wel aanrekenen en moet daaraan werken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): We hebben een halfjaar gewacht en we hebben nu een dik rapport, dat eigenlijk geproduceerd is voor u en voor het uitwerken van uw motie. Ik vraag mij af hoeveel geduld u nog hebt. Nu sturen we de minister-president naar Duitsland om daar contact op te nemen en moet er een vliegbaan worden bijgebouwd. Kunnen we de aangenomen motie van mijn collega Jan de Wit niet gewoon uitvoeren? Daar was u indertijd ook voor. Die motie stelde: we hebben een binnenvliegeregeling; we gaan gewoon regelen dat die vluchten niet over Nederland komen. We hebben het hier immers over mensen die last hebben van overlast. Nou, dan moet die overlast weg. We kunnen in de tussentijd iedereen overal naartoe sturen – voor mijn part haalt u Obama erbij om te bemiddelen tussen de twee minister-presidenten – maar we regelen het hier, met elkaar en nu. Als ik nogmaals een motie van die strekking indien, staat u er dan nog steeds achter?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik weet nog dat ook die motie scherp geformuleerd was. Zij ging over de discussie over het vervangen van de motoren. Als we daarover uitgepraat zouden zijn en dus uitgepraat zouden zijn over oplossingen voor de middellange termijn, komt het paardenmiddel van de binnenvliegeregeling inderdaad op tafel. Over de motoren zijn we inder-

daad uitgepraat, maar er is nu een optie teruggekomen. U moet mij maar niet kwalijk nemen dat ik die optie heel belangrijk vind, want die optie kan niet alleen sneller worden uitgevoerd dan het vervangen van de motoren in de snelst mogelijke opties, maar is ook veel goedkoper – dat is voor de mensen in Limburg niet zo relevant, maar wel voor de haalbaarheid – en reduceert het geluid meer dan het vervangen van de motoren. Wat ons betreft, praten we dus op dat spoor verder, indringender dan voorheen. Vandaar mijn voorstel om dit op een hoger politiek niveau te gaan doen. Ik weet één ding zeker: zodra wij de binnenvliegeregeling op tafel leggen, zijn we – nog los van de juridische strijd die daar dan over losbarst – uitgepraat over een landingsbaan. Ik weet niet hoeveel mensen er dan geholpen zijn.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Velzen, tot slot, en de Samsom antwoordt een klein beetje korter.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): We spreken nu op de kop af al dertien jaar over dit dossier. Die geluidsreductie moet er nu eindelijk eens komen. U zet weer in op een nieuw paard. We hebben inmiddels een stal vol paarden die de herrie daar weg zouden halen. Het werkt niet. Waarom zouden wij de mogelijkheden die we hebben, dan niet wettelijk vastleggen en gebruiken met die binnenvliegeregeling? Waarom was u er toen voor en inmiddels niet meer?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik was er toen voor omdat dit verbonden was aan het praten over de vervanging van de motoren. Als u volhoudt wat u nu zegt, moet u de motie-Madlener – of de nieuwe motie-De Mos; ik weet niet wat er allemaal nog komt – postuum steunen. Daarin stond gewoon: klaar uit, sluiten die basis! Dan gebeurt er verder niets, maar dan hebt u wel een punt gemaakt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het is de eerste keer dat ik namens mijn fractie dit overleg doe, maar dit is een geschiedenis met een baard van hier tot ginder. Het is ook een tamelijk overdonderend dossier. Als ik het goed heb begrepen, is de enorme herrie waar de bewoners daar elke dag weer last van hebben, omgekeerd evenredig met de voortgang der dingen om daar een keer een oplossing voor te verzinnen. Mijn fractie wordt het langzamerhand een klein beetje zat, want het keutelt maar door van de ene gedachte naar het volgende overlegje, naar de derde oplossing, naar het vierde rapportje en naar de vijfde overweging, maar een concrete oplossing voor de enorme herrie waarvan veel bewoners daar last hebben, komt maar niet dichterbij. Volgens mij zijn wij het er allemaal over eens dat dit een keer opgelost moet worden. Mijn eerste vraag, ook maar weer eens aan deze bewindslieden, is of er van hen een duidelijk commitment op tafel ligt om op dit punt de komende maanden een doorbraak te bereiken, want we zijn het langzamerhand een beetje zat. De kwestie van de oude motoren is al in beeld geweest, evenals de vliegtuigsimulator die beter ingezet kan worden. Dat is allemaal leuk en aardig, maar dat zijn allemaal minuscule oplossingen die het fundamentele probleem eigenlijk niet aanpakken. Nu ligt er via de merkwaardige omweg van het rapport van Landrum & Brown – so be it – weer een voorstel op tafel dat dit kabinet met gezwinde spoed in overleg met de Duitsers moet zien uit te voeren. Het zal niet elke keer zo zijn dat GroenLinks pleit voor een verlengde startbaan, maar als het dan één keer iets oplost, dan wel in dit geval. Dit is van mij dus echt een concessie van een grote omvang. Bewindslieden, neem dat dus serieus en ga die baan bouwen met de Duitsers. Of dat via de minister-president gebeurt of via de deelstaatregering, zal mij eerlijk gezegd worst wezen. Ik wil van de bewindslieden in dit debat het commitment dat zij dit de komende maanden indringend gaan bespreken met de Duitsers. Volgens mij zou

dat ook echt aan een termijn gebonden moeten worden, ook in de richting van de Duitsers. Als daar niet over te praten valt en als van Duitse kant op het punt van deze oplossing niet zeer zichtbare vooruitgang geboden wordt, is het op een gegeven moment echt afgelopen. Daarmee komt de motie van Jan de Wit c.s. van 20 november 2007 terug; dan mag die motie-De Wit c.s. wat mij betreft in één keer uitgevoerd worden. Daarmee heeft mevrouw Van Velzen zeer terecht een punt.

Dat zou dus mijn voorstel zijn: laten wij deze maanden proberen om tot stevige zaken te komen met de Duitsers. Als dat niet lukt, is het gewoon afgelopen, uit. Dan kunnen we dit dossier hopelijk eens sluiten. Die boodschap mag wat mij betreft zo indringend aan de Duitsers gegeven worden. Het is heel fijn dat wij nog even een briefje krijgen over het recente bezoek van de staatssecretaris van Defensie aan minister-president Rüttgers; dat is allemaal leuk en aardig en ik begrijp daaruit dat de optie van baanverlenging niet onmiddellijk van tafel is geschoven en dat er geen blokkade is opgeworpen. Dat mag echter allemaal wel wat pittiger, staatssecretaris. Ik zou zeggen: duik erbovenop, trek die Duitsers aan hun jasje en zorg dat die baanverlenging er komt.

De heer **Knops** (CDA): Ik zou bijna zeggen dat dit het debat van de openbaringen is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Echt waar?

De heer **Knops** (CDA): Ja, ik verwacht ook een nieuw verkiezingsprogramma van GroenLinks. Ik ben blij dat u deze beweging maakt. Het is ook goed dat wij als Kamer op dit punt eensgezind optrekken. We hebben zojuist al een paar bruggetjes geslagen: Balkenende met Merkel, minister Cramer met haar Duitse partner. Bent u bereid om dit ook te bepleiten bij uw partners in Duitsland, Die Grünen; volgens mij bent u redelijk met hen verwant. Zij zullen immers waarschijnlijk gaan roepen dat er in Duitsland geen meter baan bij moet. Bent u bereid om persoonlijk die missie te leiden?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap dat u mijn positie hoog inschat. Dat is terecht, maar ik weet niet of dat ook in de richting van de Duitse Grünen zo is. Ik vermoed dat wij in principe hetzelfde standpunt hebben. Het zou voor iedereen het beste zijn om die baan zo snel mogelijk te sluiten en om in de NAVO het structurele besluit te nemen om die vluchten uit te plaatsen op andere vliegvelden waar veel minder mensen omheen wonen. Dat zou voor ons een zegen zijn en ook voor de Duitsers. Als dat echter allemaal niet kan en als dat ingewikkeld is – ik wil ook graag voortgang boeken in dit dossier – is de extra landingsbaan een «second best»-optie. Daar zet ik in dit debat mijn kaarten maar even op, want anders komen we helemaal nergens. Daar is echter wel een duidelijke termijn aan verbonden.

De heer **Knops** (CDA): Als wij een gezamenlijk doel hebben, zou u in dit debat op z'n minst kunnen uitspreken dat u uw contacten, ook al zijn die misschien niet al te best – dat weet ik niet; ik ga ervan uit dat u wel goede contacten hebt met de Duitsers – gebruikt om dat signaal ook aan uw geestverwanten over te brengen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het zijn schitterende contacten! Mijnheer Knops, ik ga bellen. Dat zeg ik graag toe. Ik weet niet of dat veel uitmaakt. Ik denk dat het toch iets belangrijker is dat dit kabinet, met de positie die het heeft, gewoon de beuk erin gooit om duidelijk te maken dat het nu echt klaar is met deze kwestie en dat er nu echt doorgepakt moet worden. Ik denk dat dat iets meer indruk maakt dan wanneer ik er even een telefoontje aan waag, maar ik wil dat graag doen met mijn Duitse vrienden,

die ik overigens heel veel sterkte wens bij de komende verkiezingen. Die verkiezingen zouden ook nog iets kunnen schelen, maar dat is een ander verhaal.

Het tweede punt is: wat gebeurt er in het jaar 2009? Als ik de voorlopige realisatiecijfers voor 2009 extrapoleer naar het hele jaar 2009, is die neerwaartse trend er niet, wordt die 2600 niet gehaald en wordt die 2340 van de motie-Neppérus/Samsom dus helemaal niet gehaald. Dat kan niet waar zijn. Ik vraag de staatssecretaris om hier klip-en-klaar uit te spreken dat dit voor hem niet aanvaardbaar is. Die neerwaartse trend was beloofd. Alle kleine beetjes helpen, maar zoals het er nu uit ziet, is er meer gevlogen dan in dezelfde periode in 2008. Met andere woorden: als dit de rest van het jaar nog even zo doorgaat, gaat het dossier natuurlijk helemaal de verkeerde kant op. Dat kan dus niet. Ik neem aan dat de staatssecretaris hier gaat uitspreken dat dit voor hem niet aanvaardbaar is.

De **voorzitter**: Tot slot.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Tot slot een vraag aan de minister van VROM. Die vraag heeft betrekking op een komende wetswijziging. Het kabinet wil de regels voor lawaai en veiligheid van vliegtuigen die vanaf buitenlandse luchthavens over Nederlands grondgebied vliegen – daar is hier sprake van – overhevelen van de Wet geluidhinder naar de Wet luchtvaart. Het lijkt erop dat dit een technische operatie is, maar hiermee creëert het kabinet voor zichzelf een aanzienlijke mate van bestuursdwang. Dat zou, om het heel concreet te maken, kunnen betekenen dat dit kabinet gebiedt dat we opnieuw bomen gaan kappen en dat de heer Samsom als de wiedeweerga die bomen weer in moet klimmen. Ik had van deze minister van VROM – in tegenstelling tot de vorige, die dit allemaal mogelijk heeft gemaakt – begrepen dat dit voor haar een onbegaanbare weg is. Zij mag van mij in dit debat dus uitleggen wat die wetswijziging behelst en wat die concreet zou kunnen betekenen voor de gemeente Onderbanken. Graag helderheid over de ratio achter die wetswijziging en over de gevolgen daarvan voor dit dossier.

De **voorzitter**: Ter informatie: de behandeling van het door de heer Vendrik genoemde wetsvoorstel is aangemeld voor volgende week. In de procedurevergadering is afgesproken om die wetbehandeling hier niet half over te doen, maar dat er vragen gesteld en door de minister beantwoord kunnen worden over het deel dat te maken heeft met de AWACS.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. In de voorbereiding op dit debat begon ik met het doornemen van het AWACS-dossier van de SP-fractie. Dat is een gigantisch dossier. Als je ziet welke voorstellen er zijn gedaan om, kort gezegd, af te komen van de herrie waar mensen in die regio last van hebben, kun je alleen al met een opsomming van de genomen besluiten, hoelang er uitgesteld is en wat er niet gebeurd is, een boekwerk schrijven. Ik heb enorm veel geduld, maar ik ben het nu eigenlijk wel zat. We hebben weer een heel dik rapport gekregen. De staatssecretaris stuurt een heel lieve, vriendelijke brief, heeft een gesprek gehad met een mijnheer Rüttgers en heeft goede hoop. En wat gaan we dan doen? Dan gaan we afwachten of daar iets uit komt, of de staatssecretaris iets bereikt en of er asfalt komt of niet. Ik krijg er een punthoofd van. Ik hoop dat de staatssecretaris gelijk heeft en dat er animo is voor het verlengen van die vliegbaan, maar gelet op de stemming tot nu toe en uitspraken van lokale politici, vermoed ik dat daar helemaal geen animo voor is. Of de heer Vendrik plotseling wel heel blij hiermee is of niet, zal lokaal niet tot een stemmingsverandering leiden. Maar goed, ik geef de staatssecretaris het voordeel van de twijfel. We hebben al zolang gewacht; laten we nog een beetje langer wachten. De staatssecretaris gaat in gesprek of laat zijn

minister-president dat doen. Het maakt me niet uit op welk niveau dat gebeurt; de staatssecretaris gaat daar iets bereiken. Niets staat ons echter in de weg om in de tussentijd maatregelen te nemen. De staatssecretaris heeft zelf aangegeven dat hij de motie van mijn collega's Samsom en Neppéus wenst uit te voeren. Hij geeft daar een eigen interpretatie aan: er komt een marge bij en er mogen toch wat meer vluchten komen dan in de toch al redelijk gematigde motie. Daar ben ik niet blij mee, maar op basis van de tot nu toe ontvangen cijfers zie ik dat er in het eerste halfjaar van 2009 al meer wordt gevlogen dan in het eerste halfjaar van 2008. Ik zie de staatssecretaris «nee» schudden. Ik hoor graag waarom dit niet zou kloppen, maar ik heb dus weinig hoop dat de overlast, stank en geluidsoverlast in de regio en in Limburg, de kwestie waar het altijd over gegaan is, daadwerkelijk gereduceerd wordt. Ik vraag de staatssecretaris en mijn collega's of wij de NAVO-binnenvliegeregeling niet gewoon van stal moeten halen. Laten we gewoon gaan regelen dat datgene wat de heer Samsom heeft gevraagd, wordt vastgelegd in die binnenvliegeregeling. Dat wil zeggen: 35% reductie van het aantal vluchten. Ik heb liever dat er helemaal geen vluchten over Nederland gaan, maar we zijn het met elkaar eens over 35% reductie. Die reductie moeten we gewoon vastleggen. Dat betekent: gestaffeld elk jaar een percentage eraf; dan gaat er bijvoorbeeld dit jaar 10% af en volgend jaar weer 10%. De heer Samsom wil immers dat zijn motie in 2012 uitgevoerd is. Het is in die motie niet helemaal duidelijk of het gaat om het begin van het jaar of om het eind van het jaar, maar er moeten grote stappen gemaakt worden. Als de staatssecretaris er zo van overtuigd is dat hij die motie kan uitvoeren, zou het helemaal geen probleem moeten zijn om dit vast te leggen in de binnenvliegeregeling. Ik hoor graag dat de staatssecretaris dit zo gaat regelen. Anders wil ik daar graag een uitspraak over gaan doen.

Wij spreken over vluchten vanaf de basis Geilenkirchen die over het Nederlands luchtruim heen gaan. We hebben het de hele tijd over getallen en over hoeveel minder het moet worden, maar in de tussentijd vliegen die AWACS-vliegtuigen veelvuldig over Nederland heen. Dat telt echter niet mee, want dat zijn oefeningen en touch-and-go. Ik krijg berichten van mensen die rondom de bases in Eindhoven en Volkel wonen. Zij zijn gaan turven hoe vaak die herrievliegtuigen al overkomen. Alleen al in de maand augustus van dit jaar waren er elf dagen waarop mensen buiten amper hun barbecue konden aansteken en amper rustig konden genieten van het mooie zomerweer, omdat al die vliegtuigen overkwamen. Ik vraag de staatssecretaris of we ook daarmee niet moeten ophouden in plaats van dat hij voorstelt om het aantal vluchten te verspreiden over het land en om de mensen die al overlast hebben van al die andere vliegtuigen en helikopters en van die touch-and-go-oefeningen, nog een extra dosis AWACS-vliegtuigen over het hoofd te sturen. Moeten we daar ook niet eens van af? Kan de staatssecretaris mij aangeven hoeveel vluchten er door zuidelijk Nederland heen gaan die niet meetellen bij het getal waarover wij het hier steeds hebben, het maximaal aantal van 2600 vluchten? Ik ben nooit enthousiast geweest over verlenging van de vliegbaan. Ook in Geilenkirchen was men niet enthousiast. Ik zie intussen wel dat de gemeente Onderbanken dit als een oplossing ziet en dat de bewindslieden weer hoop hebben. Dan moeten we maar zien waar dat toe leidt. Voor mij is het belangrijkste dat er gewoon geen vluchten meer over Nederland heen gaan en dat we daar zo snel mogelijk naartoe gaan. Het hoogst haalbare lijkt op dit moment de motie-Neppéus/Samsom. Nou, so be it. Ik heb nog een aantal vragen over de wijziging van de Wet luchtvaart, maar die heeft collega Vendrik al gesteld. Ik heb de indruk dat er toch weer een vorm van een nimbyprocedure van stal wordt gehaald en dat de mogelijkheid toch weer bestaat dat er gekapt moet worden voor de AWACS-vliegtuigen. Ik hoor graag van de minister dat dit helemaal niet

klopt. Als het wel klopt, vrees ik dat wij als Kamer deze wet zullen moeten gaan wijzigen.

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar inbreng in eerste termijn en de minister van VROM voor het feit dat ik als eerste mag antwoorden. Ik begrijp het gevoel van de Kamer, die feitelijk zegt dat zij eigenlijk te weinig concrete resultaten ziet. Dat begrijp ik, als je kijkt naar de aantallen en naar wat brieven hebben opgeleverd. Ik leg daar wel iets naast. Het feit dat je nog geen concrete resultaten ziet, is niet gelijk aan: er is niets gebeurd. Volgens mij is dit de vierde keer dat ik met de Kamer een debat voer over de AWACS. In het eerste debat wisten we niet of het ons zou lukken om de simulator voor elkaar te krijgen. In het tweede debat kon ik gelukkig melden dat dit gelukt was. Dat scheelt vanaf 2010 150 vliegbewegingen. In dat debat wisten we niet of het ons zou lukken om de TCA-vliegtuigen te vervangen. Die hebben nog oudere motoren en maken nog meer lawaai. Gelukkig is dat wel gelukt, zoals ik in het debat daarna kon melden. Wij hadden in het vorige debat niet durven bevroeden – er is gewezen op de ervaringen uit 1997 – dat we nu hier zouden zitten met toch baanverlenging als een mogelijke optie. U hebt aan de ene kant gelijk als u zegt dat er geen heel concrete resultaten zichtbaar zijn, maar aan de andere kant gebeurt er wel het nodige. Waar moet dat dan vervolgens toe leiden? Er is veelvuldig gerefereerd aan de motie-Neppérus/Samsom. In eerdere debatten heb ik hier altijd de doelstelling van dit kabinet verdedigd om in deze kabinetsperiode op 2600 uit te komen. De Kamer heeft daarvan gezegd dat dit niet voldoende is; zij wil aan het eind van deze kabinetsperiode of aan het begin van de volgende – in de motie staat het jaar 2012 vermeld – 35% minder. De heer Samsom heeft daarover in de Volkskrant nog eens heel precies gezegd dat het niet sec om vliegbewegingen gaat. Als het kan via lawaaivermindering, dan is dat ook goed. Dat is van belang, want als je de TCA-vliegtuigen vervangt, dan scheelt dat al enorm veel in het lawaai. Uiteindelijk gaat het om het lawaai en niet enkelvoudig om de vliegbewegingen. Vliegprocedures kunnen daar ook toe bijdragen; daarover zal de minister van VROM meer zeggen.

Als een extra optie is daar nu nog de baanverlenging bijgekomen. Verschillende leden vroegen waarom dat nu wel zou kunnen, terwijl dat in 1997 niet kon. Het mooie van het rapport-Landrum & Brown is, dat in tegenstelling tot 1997 nu wordt geanalyseerd dat het voor de burgers in Duitsland niet voor extra overlast gaat zorgen. Ik zeg daarmee niet dat het een gemakkelijke discussie gaat worden. Er is al gewezen op de reactie van de burgemeester van Geilenkirchen. Je hebt ook daar te maken met een natuurgebied. Waar men in Nederland waarde aan hecht, daar zal men ook daar waarde aan hechten.

Ik begrijp de vraag van de heer Knops: wat kunnen wij met betrekking tot die Grünen doen om ook daar draagvlak te creëren, om een oplossing te vinden voor een probleem dat wij in Europa gezamenlijk hebben, namelijk overlast? De uitkomst van het overleg dat wij hadden met de gedeputeerde en vertegenwoordigers vanuit de gemeenten was dat dit rapport die kans biedt. Laten wij allemaal op ons eigen niveau proberen om de juiste gesprekspartner te vinden, om die te overtuigen van dit belang, verwijzend naar dit rapport. Ook door de BoD van NAPMO, het bestuursorgaan van AWACS, is gezegd dat de Duitsers en Nederlanders op pad moeten gaan om nog voor de BoD-vergadering van december te laten weten hoever men hiermee komt. Op de vraag van de Kamer om een deadline voor wanneer er duidelijkheid moet komen, antwoord ik dat de BoD van december, waarin gerapporteerd moet worden, als zodanig moet worden beschouwd.

Kan daar, kijkend naar al die verschillende niveaus, dan ook een rol liggen voor de minister-president? Dat kan inderdaad. Wij geven dit onderwerp mee voor de bilaterale contacten tussen de premier en Merkel. Sterker

nog, ik had niet afgelopen maandag bij de heer Rüttgers gezeten als de premier hem niet persoonlijk een brief had geschreven met het verzoek om mij te ontvangen in verband met dit onderwerp. Wij hebben het hier over «länder», maar Noordrijn-Westfalen heeft 18 miljoen inwoners en is dus nog groter dan Nederland. Wij zijn de vijftiende economie van de wereld en Noordrijn-Westfalen is de zestiende. In Nederland denkt men: ach, wij praten maar met een deelstaat. Juist ook de mensen in Limburg waarschuwen echter dat je Noordrijn-Westfalen niet mag onderschatten; Noordrijn-Westfalen is echt heel invloedrijk. Bij geluidscontouren van vliegvelden is Noordrijn-Westfalen «leading». Ik kon dus door de steun en de persoonlijke brief van de premier daar aan tafel zitten. Rüttgers heeft gezegd dat voor dit dossier wat hem betreft zijn staatssecretaris hand in hand met de Nederlandse staatssecretaris met de Bondsregering zou gaan spreken. Hij maakt het ook op zijn niveau kenbaar, en hij is wel vicevoorzitter van de CDU. Als andere collega's in het kabinet het in hun bilaterale contacten aan de orde kunnen stellen, dan zullen zij dat niet nalaten, net zoals ook onze minister dat doet binnen de NAVO-raad en de minister van VROM in haar overleg. Dit moet echt een aanpak zijn van allemaal, ieder met zijn eigen gesprekspartners. Dat geeft zeker ook op het lokale niveau een grote uitdaging.

Terecht wees men erop dat in Nederland de Kamer er regelmatig de aandacht op vestigt dat ook op de lokale belangen moet worden gelet. Dat zal in Duitsland niet anders zijn. Wij zullen dus hard moeten maken dat het daar niet tot extra overlast kan leiden. Ik denk dat wij extra argumenten kunnen vinden om voor het behoud van de basis te pleiten, omdat er in Geilenkirchen een groter economisch belang is dan aan onze kant. Dit is niet de enige weg. Het mooie van het rapport-Landrum & Brown is dat het aangeeft dat de andere sporen waarop wij zaten, zoals ik die met de Kamer heb besproken, wel degelijk een bijdrage kunnen leveren. Ik ga dus keihard door met de discussie over de verlenging van de baan, maar evenzeer zit ik volgende week in Hongarije om samen met mijn collega daar te kijken of men daar meer vluchten kan overnemen. Wij hebben gevraagd om een onderzoekscommissie naar Polen te laten gaan om te kijken wat de kosten zijn voor een aanpassing van het vliegveld om vluchten uit te plaatsen. Wat mij betreft blijven wij dus bij een «en-en»-spoor, om alle mogelijkheden te benutten. Alle beetjes helpen namelijk om uiteindelijk het doel van de motie-Neppéus/Samsom, 35% minder in 2012, te bereiken. Hoe jammer het ook is dat het niet van de motorvernieuwing komt, is dat toch het positieve van dit onderzoeksrapport: er wordt een optelsom gemaakt. Als je een aantal zaken bij elkaar optelt – zelfs de ervaren piloot, de simulator en de TCA-vliegtuigen komen erin terug – kan dat allemaal bijdragen aan datzelfde doel. De Kamer mag mij dus blijven aanspreken op de doelstelling van 35% minder in 2012, zoals ik dat heb toegezegd. Daarvoor moeten alle sporen samenwerken. Ik zeg toe dat wij Duitsland bij de BoD van december gaan bewegen om over te gaan tot een baanverlenging. Ik zal de commissie daarover rapporteren. Zoals men van mij weet, wil ik het liefst mij verre houden van een hernieuwde discussie over de binnenvliegregeling. Er is een analyse gemaakt van hoe de internationale wetgeving werkt en wat Nederland wel en niet kan veranderen. Daar zit een wederkerigheid in, op het moment dat wij de AWACS verbieden in ons luchtruim. «Wederkerig» betekent dat onze vliegtuigen niet meer mogen vliegen in andere NAVO-landen. Met sommigen van de commissie heb ik regelmatig discussies over de vraag of onze eigen helikopters of vliegtuigen nog kunnen oefenen in ons eigen land. Wij moeten steeds meer geluid uitplaatsen naar andere landen. Vanwege de binnenvliegregeling zouden deze vliegbewegingen terugkomen naar Nederland. Ik weet niet of ik in dat geval op de steun van de commissie kan rekenen. Zij zou zich afvragen wat de consequentie zou zijn als alle F16's weer gewoon in Nederland mogen oefenen. Op die manier hangen dingen met elkaar samen.

Mevrouw Van Velzen zegt terecht dat er meer gebeurt; er zijn ook touch and go's op andere vliegvelden. Dat is natuurlijk zo. Het is bekend dat ook op andere vliegvelden in Nederland touch and go's zijn. Die zitten ook in de geluidscontour verwerkt, zoals bijvoorbeeld Eindhoven ook een AWACS-deel heeft. Sterker nog, vorige keer hebben wij gedebatteerd over het versterken van ons aandeel, als ik de lidstaten wil overtuigen dat zij vluchten van ons overnemen. Vorige keer lag in het VAO een motie voor waarin werd gevraagd dat niet te doen. Die motie heeft het niet gehaald. Ik hoop daarmee dat ik nog steeds mag rekenen op de steun van de Kamer; in de onderhandelingen met de andere lidstaten moet je ook een eigen bijdrage kunnen leveren. Ik reageer nu op de vraag van mevrouw Van Velzen: dat betekent dat bij de verdeling van die 120 vliegbewegingen op Eindhoven, Gilze-Rijen en Volkel er een aantal AWACS-vliegbewegingen bijkomt. Dat is daar wel de consequentie van. Wij moeten dat met elkaar wel weten, want diezelfde mensen zullen de commissieleden daarover benaderen. Op die manier heb ik ook recht van spreken, volgende week in Hongarije en daarna in Polen, om die landen te vragen meer vliegbewegingen over te nemen. Zo hangt dat met elkaar samen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Wij hebben dat VAO inderdaad gehad. De enorme geluidsoverlast in dichtbevolkte gebieden, veroorzaakt door verouderde vliegtuigen, is een probleem. Wij lossen dat probleem op door de verouderde vliegtuigen naar andere dichtbevolkte gebieden te sturen, terwijl er toch ook de optie is om de vliegtuigen op een basis te zetten in een minder dichtbevolkt gebied. Heb je daarvoor geen NAVO? Een beetje solidair zijn en de vliegtuigen plaatsen in minder dichtbevolkte gebieden, zodat wij minder overlast hebben. Waarom moet er dan ingezet worden op een verplaatsing naar Gilze-Rijen, Eindhoven of Volkel? U kent al die plaatsen, er staan overal huizen. Moeten wij de overlast doorschuiven, zodat die in Limburg een tikkeltje minder wordt?

Staatssecretaris **De Vries**: Dit zal een van de puzzelstukjes zijn voor de oplossing van dit probleem. Ik wil dat puzzelstukje niet weggooien. In de brief zeg ik ook dat de beste optie Polen is. Dat gaat de nodige investeringen kosten. Daarvoor gaat de onderzoekscommissie er nu naartoe. Hoeveel gaat het de NAVO kosten om de bases daar geschikt te maken voor de AWACS-vliegbewegingen? Hongarije wil ook wat dingen onderzoeken; daarom ga ik ernaartoe. Natuurlijk zijn dat de betere opties; dat ben ik graag met u eens. Als uiteindelijk blijkt dat het niet nodig is om extra vliegbewegingen in Nederland te verdelen, dan hebben wij elkaar heel snel gevonden. Ik wil overtuigend zijn in mijn argumentatie; wij leveren allemaal wat in bij de uitplaatsing van vluchten. Ik vraag de commissie om mij de ruimte te geven om daaraan mee te doen. Als het mogelijk is om het op plekken te doen die minder overlast geven, dan zullen wij het snel met elkaar eens zijn.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik wil even terug naar het eerdere punt, over die baan. In december komt de Board of Directors dus bijeen. Wij hebben dan het gesprek tussen alle verschillende lagen achter de rug, waar nodig met inzet van de premier of andere ministers en staatssecretarissen. Kan men in december ook echt zeggen of het gaat lukken? Mijn vrees is dat er dan weer iets nieuws zal zijn. Nogmaals, ik waardeer de inzet, maar kunnen wij dan echt zeggen dat het tegen die tijd helder voor ons is?

Staatssecretaris **De Vries**: Ik denk dat dat het moment is waarop wij echt kunnen toetsen of er bij de Duitse collega's voldoende bereidheid is om dit daadwerkelijk op te pakken. Dat vraagt wel van ons allemaal om daaraan de komende maanden te gaan trekken. Gisteravond had ik gedeputeerde Kersten nog aan de lijn. Hij zei dat hij de minister van Milieu van Noordrijn-Westfalen hierover gaat aanspreken. De heer Knops wees er al

op dat je juist, vanwege de gevoeligheid in dat gebied, ook zal moeten inzetten op de lobby naar de natuur- en milieuorganisaties, opdat er niet ontzettend veel problemen gaan ontstaan in het gebied rond Geilenkirchen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Eindhoven Airport kwam even voorbij. Wij hebben daarover al een andere discussie lopen met de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Eurlings, die op grond van het advies van de Tafel van Alders 70 000 vluchten van Schiphol wil overplaatsen naar Eindhoven en Lelystad. Wat betekent de optie die de staatssecretaris nu op tafel legt? Als wij Polen en Hongaren willen bewegen om vluchten over te nemen, dan zullen wij ook binnenlands vluchten moeten overnemen. Wat betekent die optie voor het dossier waarmee minister Eurlings bezig is? Komt het erbovenop? Komt het in de plaats van ruimte voor burgerluchtvaart?

Staatssecretaris **De Vries**: Dat past binnen de geluidsgebruikruimte die wij daar hebben. Het deel dat defensie daar heeft, is opgebouwd en er zit ook een component AWACS in. Zelfs als wij het huidige aantal vliegbewegingen van AWACS op Eindhoven verhogen met een deeltje van die 120, dan bevindt men zich nog steeds binnen de marge van de AWACS-component van de geluidsgebruikruimte Eindhoven. De discussie bij Eindhoven gaat erom of men een deel van de militaire gebruikruimte wil overdragen naar de burgerluchtvaart om de overloop Schiphol te faciliteren. Je komt dan te spreken over de reserveruimte die wij hebben voor bijvoorbeeld een squadron F16's. Nu gaat het squadron tijdelijk naar Eindhoven als de baan in Leeuwarden wordt vernieuwd. Als Eindhoven dat niet meer wil, dan moet de reservecapaciteit voor de F16's ergens anders worden gevonden. Daarover gaat de discussie en daar zitten de substantiële vierkante kilometers die mijnheer Eurlings nodig heeft voor zijn Schipholdiscussie. Het zit hem niet in het kleine partje AWACS.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik wil toch nog even terug naar de BoD-vergadering van december. Dit rapport is in juni aan de orde geweest in de BoD. Toen werd het niet aangenomen, hoewel ik niet precies weet hoe het daar werkt. Het is niet aangenomen, omdat een aantal landen problemen had met een aantal punten uit het rapport. Zonder het precies te weten, ga ik ervan uit dat Duitsland bijvoorbeeld problemen had met de baanverlenging uit het rapport. Dat geeft wel een helder aanknopingspunt en een deadline. In december moet het op de BoD-meeting dus anders zijn. Daarvoor mag de staatssecretaris alle wapens die hij heeft inzetten. Om bij defensietaal te blijven: als hij het zwaarste wapen laat liggen, dus dat niet inzet, en hij meldt straks na december aan de commissie dat het toch niet is gelukt, dan heeft hij wel wat uit te leggen. De oproep zal helder zijn: alles moet worden ingezet, niets mag blijven liggen om in december van de Duitsers een «ja» te krijgen – ik geloof dat dat zo werkt – op dit rapport.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik geloof dat ik net heb aangegeven dat wij alle mogelijkheden moeten benutten. Wij moeten alle niveaus en alle gesprekken benutten; dat deel ik met de heer Samsom.

De heer **Knops** (CDA): Wij zitten nu bijna in oktober. Er zijn verkiezingen in Duitsland. Ik waardeer het optimisme van de staatssecretaris en de voortvarendheid waarmee hij een en ander oppakt. Toch is het wel heel erg kort dag. Als hij ook nog heeft te maken met wisselingen in de regering en dossiers die moeten worden overgedragen, dan is het de vraag hoe realistisch het is om van de Duitsers voor 1 december een finaal antwoord te verlangen. Ik zou het graag willen, maar wij moeten elkaar ook geen sprookje vertellen; wij weten allemaal hoe procedures lopen. Het moment is dus wel heel ongelukkig. Ik begreep dat de burgemeester

van Geilenkirchen al vervangen wordt door iemand anders; daar is ook een wisseling. Dat kan alleen maar beter worden.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik heb begrepen dat het iemand van die Grünen zal worden. Daar ligt dus een mooie taak voor de heer Vendrik.

De heer **Knops** (CDA): Ik zou u wel erop willen wijzen dat het verstandig is om een realistische planning aan te houden, want anders heeft de staatssecretaris een probleem met de Kamer. Als hij nu toezegt dat het 1 december duidelijk zal zijn en het is niet duidelijk, dan heeft de Kamer een probleem. Ik pleit voor een realistische planning op dit punt.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik denk dat de heer Knops terecht wijst op de mogelijke invloed van verkiezingen en veranderingen in de bezetting van functies. Ik begrijp dat de heer Knops ook een advies geeft over wat je het beste op zondag kunt doen in Duitsland. Ik blijf daar vanuit mijn huidige rol graag even buiten. Vooralsnog staat de BoD gewoon gepland voor december. Zoals de heer Samsom het zei, is het gros van de conclusies onderschreven. In zo'n vergadering wordt dan geconstateerd dat er nog een probleem is tussen Duitsland en Nederland. Men vraagt dat probleem dan samen uit te zoeken, onder leiding van de commandant, en terug te rapporteren in december. Dat is de afspraak die wordt gemaakt. Als men onverhoopt toch zegt dat het niet lukt en dat de BoD wordt verschoven naar januari, dan zal ik dat zo snel mogelijk laten weten. Volgens de huidige planning moet men echter in december rapporteren.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik hoop dat de voorzitter mij toestaat dat ik de heer Samsom nog een vraag stel. Deze deed net een stevige uitspraak: als er in december niets is veranderd, dan heeft de staatssecretaris wel wat uit te leggen. Maar heeft de heer Samsom zelf niet iets uit te leggen, als er in december niets is veranderd? Moeten wij nu niet met elkaar afspreken, en die uitspraak onder de neus van de staatssecretaris leggen, dat als er in december niets is veranderd, wij de binnenvliegeregeling van stal halen en dat die met terugwerkende kracht – de heer Samsom heeft daar al eerder voorgestemd – opnieuw de steun van de PvdA krijgt? Kan ik die toezegging van de heer Samsom krijgen?

De heer **Samsom** (PvdA): Laten wij precies zijn. Ik zei tegen de staatssecretaris dat als het hem in december niet lukt en hij niet alles heeft ingezet wat hij tot zijn beschikking had, hij iets uit te leggen heeft. Ik doelde op de ietwat terughoudende reactie over het inzetten van de premier op dit punt, maar het blijkt nu dat ik dat niet helemaal goed had begrepen. Dit alles staat los van de vraag die mevrouw Van Velzen nu stelt. Die is ook heel relevant. Als er in december door de Duitsers «nein» wordt gezegd tegen het rapport – wat daarmee weer van tafel gaat, waardoor de hele kwestie rond de landingsbaan weer verdwenen is – dan hebben wij met zijn allen een probleem. Dan ontstaat er een nieuwe situatie waarmee wij zullen moeten omgaan. Ik ken die BoD-meetings niet heel goed, maar dit zal waarschijnlijk niet gebeuren. Dan wordt er weer een nieuw traject afgesproken en dat wil ik in ieder geval voorkomen. Het zal duidelijk zijn dat ik wil dat Duitsland en Nederland in december samen in de BoD melden dat zij er uit zijn, dat zij samen gaan inzetten op de optie van de baanverlenging en dat alle bestuurlijke procedures en daarna de aannemersprocedures worden ingezet om die baan uit te rollen. Dan duurt het dus nog een jaar of vijf voor het er ligt. Dat wil ik graag in december.

De **voorzitter**: De staatssecretaris gaat verder met zijn betoog.

Staatssecretaris **De Vries**: Er zijn ook de nodige vragen gesteld over de aantallen: hoe zit het nu met wat ik in dit jaar ga bereiken? Eerder in mijn beantwoording heb ik gezegd dat de 2600 een doelstelling is voor deze kabinetsperiode. Zij werd nu even als een doelstelling voor 2009 geformuleerd. De heer Samsom heeft zelf gewezen op de precieze formulering van de motie. Dat neemt natuurlijk niet weg dat wij wel een neerwaartse tendens willen. Ik wijs daarbij op een ontwikkeling die ik ook in de brief heb gemeld: mochten de AWACS-toestellen worden ingezet in Afghanistan, dan zou je op het eerste gezicht denken dat dit een vermindering zou betekenen voor Geilenkirchen. Dat was mijn eerste indruk ook; ik heb daarom erg gepleit voor de inzet van AWACS-toestellen in Afghanistan. Omdat er dan operationeel trainingsuren verloren gaan voor die vliegtuigen binnen dezelfde vlucht, moeten er dan echter meer trainingsbewegingen worden gemaakt. Voor de omgeving betekent de inzet in Afghanistan dus geen verlichting, hoe relevant die ook moge wezen voor de veiligheid daar. Het kan zelfs een opwaartse druk betekenen voor de aantallen. Ik heb dat ook in de brief vermeld.

De heer Vendrik zei dat hij een extrapolatie van de cijfers en de ontwikkeling maakt, waarmee hij uitkomt boven de cijfers voor 2008. Kijken wij naar de cijfers voor de eerste zes maanden, dan klopt dat. Kijken wij naar de cijfers tot nu toe, dan zitten wij zestien vliegbewegingen onder het niveau van 2008. Mijn hoop en mijn wens is dus nog steeds dat wij ook die neerwaartse beweging in 2009 verder kunnen vasthouden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nu even serieus. De afspraak, waarover wij het eens zijn, is dat er een neerwaartse trend is. Nu krijg ik een nieuw getal te horen, kennelijk de realisatiecijfers, tot en met 23 september. Dat is nog geen procent minder dan vorig jaar. Kom op, staatssecretaris, daar gaan we niet mee weggelopen! Dat is geen feest, het is veel te weinig, daar zit geen enkele beweging in naar uw eigen doelstelling: maximaal 2600. Dat komt niet in beeld. Dan blijft mijn punt staan: in 2009 wordt weer uw doelstelling, die uzelf wilt bereiken, overschreden. Geen neerwaartse trend, wel overschrijden. Wat gaan we dan doen?

Staatssecretaris **De Vries**: Nee, is niet correct. De afspraak met de NAVO is dat de bovengrens 2900 is, wat ik ook heb gemeld. Daar moet men onder blijven, en daar blijft men ook onder. Ik heb eerder gemeld over de resultaten die tot een verdere verlaging moeten leiden om die 2600 als doelstelling in deze kabinetsperiode reëel te maken, c.q. de motie-Neppérus/Samsom voor 2012 uit te voeren. Het resultaat van de trainingsvluchten vanwege de simulator gaat u echt pas vanaf 2010 zien. Daar heb ik nooit een geheim van gemaakt. De vervanging van de TCA-vliegtuigen is in 2011/2012 qua verlaging. Tuurlijk, ik ben verder bezig met de uitplaatsing van vluchten naar Polen en Hongarije, maar ik ga u hier niet vertellen dat ik dat in 2009 al heb geregeld. De baan in Polen moet namelijk worden aangepast. Normaal zit er nog een variabele in waarin je een beweging hebt qua vermindering die het snelst realiseerbaar is. Ik doel op de uitplaatsing van die vrachtluchten, gerelateerd aan ISAF. Omdat onder die 2800 niet alleen AWACS valt, maar ook TCA en de vrachtluchten. Van de 2800 van 2008 zijn een dikke 2300 AWACS-bewegingen, en een dikke 100 vrachtluigbewegingen. Daartussen zitten dan nog de TCA-vliegtuigen. Dat zit allemaal in dat getal. Dat nuanceert het beeld. Ik denk dat het goed is – ik zeg dat de Kamer toe – om ook de uitsplitsing voor 2009 eens te maken. Met Duitsland ben ik nog bezig met de snelste verdienvariant. Ik heb u al geschreven dat daar nog een mogelijkheid zit van zo'n 60 vliegbewegingen van vrachtluig. Die zijn natuurlijk het snelst uit te plaatsen, net als wij hebben gedaan met de 40 vrachtluchten op Eindhoven, terwijl de Canadezen ook een aantal hebben teruggenomen. Ik begrijp uw wens ten aanzien van 2009, maar het is niet zo dat ik niet

eerder heb geschetst dat een aantal maatregelen waarmee we bezig zijn nog niet meteen in 2009 tot resultaat leidt.

De heer **Knops** (CDA): Even doorgaan over Afghanistan en het aantal vliegbewegingen en trainingsvluchten. Is er op dit punt nog een mogelijkheid om ruimte te creëren? Ik zal het anders formuleren: ik zou bijna zeggen dat de inzet in Afghanistan de beste training is die je kunt hebben. Vanwaar dan nog vasthouden aan dat ooit vastgestelde trainingsschema? Is het niet mogelijk om op dat punt, zonder de veiligheid geweld aan te doen, een tijdelijke versobering in te zetten? Ik ben het met de heer Vendrik eens dat de trend naar beneden zo snel mogelijk zichtbaar moet worden gemaakt, en ook zou voor de touch-and-go's, die de overlast vooral veroorzaken, een oplossing moeten worden gevonden. Zit daar nog ruimte in?

Staatssecretaris **De Vries**: Zoals ik het heb begrepen, is dat inzet in Afghanistan betekent dat je een aantal vliegtuigen kwijt bent. Dat betekent dat de bestaande vliegtuigen op het moment dat ze in de lucht zijn meer trainingsbewegingen moeten maken. Wij hebben aan de NAVO-lidstaten gevraagd om meer ervaren piloten te sturen. Noorwegen en de VS hebben op dat punt een toezegging gedaan, wij als Nederland doen dat ook, zodat je überhaupt minder opleidingscapaciteit nodig hebt, en dus minder vliegbewegingen van die piloten. Uiteindelijk is het een inschatting van de commandant, hoeveel training hij moet hebben om de piloten verantwoord de lucht in te sturen. Dat is de verklaring: je hebt minder vliegtuigen, waarmee je meer trainingsbewegingen moet maken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De staatssecretaris berekende zojuist dat het in 2009 misschien iets somberder is dan op grond van de cijfers in zijn brief aannemelijk zou kunnen zijn. Maar het is volgens mij vrij simpel: het worden er 2820, 2830, 2840, ik zat even op 2860. Hoe dan ook, komend jaar, 2010, moeten er dik 200 vliegtuigbewegingen af, anders komt hij in 2011 niet op 2600. Ik krijg die som niet kloppend met wat hij nu denkt te gaan realiseren vanaf 2010, inclusief de vliegtuigsimulator en wat zich nog aan andere maatregelen gaat aandienen. Ik wil graag in dit debat zien dat er komend jaar minimaal 200, 250 vliegtuigbewegingen af gaan. Laat hij maar duidelijk maken hoe dat zit.

Staatssecretaris **De Vries**: Ik heb u daar reeds eerder een brief over gestuurd, en die kwam toen uit op 2625, inclusief de bewegingen rond TCA, de vliegsimulator en de uitplaatsing van vluchten. Er moet een extra slag worden gemaakt ten aanzien van 25 vliegbewegingen om op die 2600 te komen. Daar is de motie nog overheen gekomen. U zult nog een verdere ambitie moeten hebben om in 2012 op die 35% minder te komen. Maar het is niet onmogelijk – dat bewijst dit rapport ook – dat zelfs zonder baanverlenging de 35% minder geluidsoverlast zoals mijnheer Samsom dat heeft betoogd een reële en haalbare doelstelling is. Ik wil die baanverlenging natuurlijk dolgraag binnenhalen, maar stel dat dat niet lukt, dan geeft het rapport aan dat die andere maatregelen opgeteld voldoende kunnen bijdragen aan het halen van die 35% vermindering. Een specifieke vraag van de CDA-fractie ging over de brief van de minister van Defensie. Wij hebben natuurlijk een bredere discussie binnen de NAVO over de vraag waar we tot kostenbesparing kunnen komen. Overal wordt alles heroverwogen. In die brief is inderdaad ook AWACS genoemd. Waar zit dan mogelijk een kostenbesparing rond het AWACS-gedeelte? Op het moment dat die simulator er is, scheelt dat trainingsvluchten en kosten. Op het moment dat de nieuwe TCA-vliegtuigen worden geleased in plaats van gekocht, zit daar een kostenbesparing in. Om die reden hebben wij de AWACS-component in de brief van onze minister over de

refuel binnen de NAVO niet willen uitsluiten, net zoals dit kabinet in de heroverweging niets uitsluit om te beschouwen om mogelijk op te bezuinigen.

De heer **Knops** (CDA): Dat vind ik toch opmerkelijk. Dan had de staatssecretaris van Defensie ook kunnen schrijven dat er besparingen mogelijk zijn binnen het AWACS-budget, en dat de opbrengsten daarvan worden ingezet om de geluidsoverlast terug te dringen. Dat had ook gekund. Deze zin roept natuurlijk wel heel veel vragen op, en staat bijna haaks op zijn inspanningen om juist een aantal dingen te verbeteren.

Staatssecretaris **De Vries**: Het feit dat u er vragen over stelt geeft aan dat de zin vragen oproept. Dat de door u voorgestelde formulering wellicht beter was geweest, geef ik graag toe. Maar een feit is dat deze brief zo is uitgegaan. De intentie is om binnen de bezuinigingen van de NAVO niets uit te sluiten.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn. Er is mij een aantal vragen gesteld. Voordat ik die ga beantwoorden, wil ik nogmaals benadrukken dat ook wij vanuit het kabinet zorgen hebben over de enorme overlast van het vliegtuiglawaai door de AWACS-vliegtuigen. Dat is gewoon een uitgangspunt. Wij zijn er al een hele tijd mee bezig, en wij doen ons uiterste best om oplossingen te zoeken. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de bewoners denken: wanneer gaat er nu iets gebeuren. We hebben een plan voorgelegd, dat wij op zijn minst ook willen uitvoeren.

De heer Knops vroeg heel nadrukkelijk wat er nu is gebeurd, met name op het terrein van de vliegprocedures. Ik heb u daar al eerder over geïnformeerd. In november 2008 is er een onderzoek uitgevoerd met startende AWACS-vliegtuigen, om te zien of de vliegprocedures dusdanig konden worden bijgesteld dat er al minder overlast werd veroorzaakt. Daarover heb ik u in het vorige AO al bericht. Er zijn metingen verricht, waar wij ook de bewoners bij hebben betrokken, om te zien hoe zij die vermindering beleven. Uiteindelijk heb ik van de commandant gehoord dat hij inmiddels heeft laten weten dat de voorgestelde maatregelen tot gewijzigde procedures kunnen leiden, althans deels, omdat ze kunnen worden ingewilligd. Dat is positief, maar u moet daar ook geen wonderen van verwachten, want het zijn natuurlijk maar beperkte mogelijkheden die je kunt realiseren door het wijzigen van vliegprocedures. Helaas, zeg ik er onmiddellijk bij, ik zou meer willen. Vervolgens heb ik bekeken wat we nu nog meer kunnen doen. Daarom is er een vervolg gegeven aan het onderzoek dat ik zojuist noemde, met gewijzigde vliegprocedures. Er moet dan ook worden gekeken naar landende vliegtuigen. Wat kun je daar nog doen? De conclusies daarvan zijn er nog niet, want die testen worden op dit moment gedaan. Gezien de korte termijn waarop ik het verzoek heb ingediend, kan ik nu nog geen resultaten geven. Maar in het verlengde van wat ik al heb gezegd over de startprocedures, zal ook wat landingsprocedures betreft het uiterste worden gedaan om dat wat mogelijk is aan verbetering van vliegprocedures te realiseren.

U weet dat ik ook bezig ben geweest – daar vroeg mevrouw Neppérus heel expliciet naar – met de vraag wat we in EU-verband kunnen doen. Ik heb destijds de Europese Commissie verzocht, haar richtlijnen te veranderen en te bezien of de geluidsemissies van de AWACS-vliegtuigen zouden kunnen worden gezien als een onderdeel van de burgerluchtvaart. Dan heb je natuurlijk heel andere wetgeving. Waarom hebben wij dat gevraagd? Omdat in wezen die AWACS-vliegtuigen zijn omgebouwd vanuit de burgerluchtvaart. Dan denk je: is er een mogelijkheid? U weet ook dat Commissaris Dimas van Milieu begrip heeft getoond voor de vraag die we hebben gesteld en onmiddellijk een brief naar de NAVO heeft gestuurd, samen met zijn collega, om ook de zorg vanuit de EU naar

de NAVO uit te spreken: zorg nou dat er een oplossing komt. Tegelijkertijd heeft hij ook aangegeven dat de Commissie de voorkeur heeft voor oplossingen van meer lokale aard, omdat het in wezen maatwerk wordt gevonden. Helemaal tevreden was ik niet met die oplossing, dus ik heb nogmaals gevraagd aan Commissaris Dimas om te kijken wat wetgeving kan betekenen. Wij hebben, omdat wij niet tevreden waren met het antwoord, ook nog een onderzoek laten uitvoeren door het T.M.C. Asser Instituut. Wij hebben gevraagd of de regelgeving op EU-niveau van toepassing is, op welke manier dan ook, op die AWACS-vliegtuigen. De conclusie daarvan is dat de EU momenteel geen emissie-eisen stelt aan die AWACS-vliegtuigen, en ze ook niet kan opleggen. Om het wel te kunnen doen, moet de regelgeving volgens dit instituut fundamenteel worden aangepast, wat niet een, twee, drie tot een oplossing leidt. Toch wil ik een uitspraak van Commissaris Dimas. Ik heb hem een paar weken geleden bericht: geef mij nu uitsluitel, kunnen wij echt niet iets doen via het EU-spoor? Ik heb hem gezegd: ik wil met u daarover praten als ik in New York ben. Ik ben net vanmorgen teruggekomen. Maar helaas, hij was niet aanwezig, dus kon ik dat gesprek niet voeren. Je moet dat even bilateraal voeren, en niet alleen maar via de telefoon een bericht horen. Je moet daar even over kunnen praten. Dat is niet gelukt, maar ik wil u zo snel mogelijk definitief uitsluitel geven van is dat EU-spoor nou een doodlopend spoor, of kunnen we er nou wel wat mee?

De **voorzitter**: Omdat ik ook over de toezeggingen ga, het volgende. U hebt op 21 januari gezegd ons te informeren over dat overleg. Toen hebt u op 9 juli een brief geschreven waarin staat dat dat binnenkort zal gebeuren, in elk geval voor het AO van de 23ste. Dat gaat toch niet helemaal goed. Anders moet u gewoon eens de bus naar Brussel pakken. Ik weet niet of die man herkozen wil worden in de Commissie, maar dit schiet vanuit de toezeggingen niet op.

Minister **Cramer**: U hebt gelijk dat deze toezegging is gedaan en dat ze nog niet is waargemaakt. Waar heeft dat mee te maken? Ik heb voor de zomer ook weer aan Dimas gevraagd, ook weer in een apart gesprek: geef me nou uitsluitel. Ja, zei hij, dat kan ik nog niet doen, maar ik kom erop terug. Ik heb in augustus nog eens gebeld en gezegd: nou wil ik in september uitsluitel, voor het AO, en ik zie u in New York, dus dan wil ik hom of kuit. Helaas is dat nog niet gelukt, maar ik ben het met u eens, ik had ook niets liever gewild dan een uitspraak. We kunnen wel op verschillende paarden blijven wedden, maar als dat een dood paard is, moeten we er niet aan blijven trekken. Vandaar dat ik die toezegging nogmaals wil doen. Laat ik maar gewoon de toezegging doen dat ik binnen een maand die uitspraak van de Commissaris moet hebben, want anders is hij al weg en dan schiet het nog niet op. Dan moeten we het weer aan een nieuwe Commissaris vragen.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik hoorde naast mij al mompelen: wellicht moet de minister-president dat gaan doen, maar laten we daar nog even mee wachten.

De **voorzitter**: Voor de Handelingen: de heer Knops mompelde dat!

Mevrouw **Neppéus** (VVD): De heer Knops bevestigt dat. Maar even serieus: op een gegeven ogenblik klonk het heel hoopvol. Ik heb toen al wel zelf gedacht: zit daar echt wel een route in, want om zomaar regels van Europa voor NAVO-vliegtuigen geldend te verklaren? Dan zou je het wellicht nog met het vliegveld kunnen proberen, maar gemakkelijk lijkt mij dat niet. Ik wil nu echt dat er binnen vier weken iets ligt. Of de minister dat zelf doet of een ander met de commissaris onderhandelt, of met diens opvolger, doet er niet toe. Anders moeten we het maar gewoon schrappen, want dan concludeer ik dat het niet haalbaar is. Anders blijven we bezig.

Minister **Cramer**: Ik zeg toe dat ik binnen een maand definitief uitsluitel geef of dit de route is die we moeten blijven volgen, of niet. Deze route heeft in ieder geval opgeleverd dat ook vanuit de EU een duidelijk signaal is afgegeven naar de NAVO om te handelen, en dat heeft op zich wel de druk verhoogd op de NAVO om het probleem serieus te nemen. In die zin heeft het dus wel effect gehad. Ik wist, toen ik deze route in ging, dat ik geen gemakkelijke route in ging, want het is niet zo makkelijk om dit soort dingen te veranderen. Je gaat wel alle wegen proberen om het probleem op te lossen. Daar is mij ook veel aan gelegen. Een maand, dan geef ik definitief uitsluitel.

Er is nog een vraag gesteld over het wetsvoorstel Beperkingengebied buitenlandse luchthavens, en wel door de heer Vendrik. Dit wetsvoorstel is generiek. Het is ook van toepassing op Geilenkirchen. In wezen is het dus een zaak die niet is toegespitst op Geilenkirchen. Het speelt al heel lang, want in 2003 was dit al aan de orde, en toen hebben we het eigenlijk een hele tijd laten liggen. Maar op een gegeven moment moet je iets regelen. Ik weet dat, want er zijn mij daarover vragen gesteld: hoe zit dat nou en waarom doet u dat nou? Ja, om het een keertje te regelen, daar komt het in wezen op neer. Want wij willen eenheid creëren voor de ruimtelijke ordening rond alle luchthavens waarop de Nederlandse wetgeving van toepassing is, en dat geldt dus ook hier. Je hebt hier met zaken te maken die dan juist ook grensoverschrijdend zijn, en daar moet je ook met je buurlanden goeie afspraken over maken. En bovendien strekt het wetsvoorstel dan nog tot het instellen van een beperkingengebied dat niet alleen betrekking heeft op geluid, maar ook op veiligheid, zowel externe veiligheid als vliegveiligheid. Dat past weer helemaal in de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op zich is er dus niet iets heel speciaals geregeld, maar willen wij het wel uiteindelijk regelen. Het verhaal houdt in dat binnen vijf jaar na inwerkingtreding van deze wet een luchthavenbesluit moet worden genomen met daarin afspraken waarin wordt aangegeven wat het beperkingengebied voor randvoorwaarden kent. Dat moet ook in samenwerking en overleg met de regio gebeuren. Hiermee heb ik de mij gestelde vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid voor een tweede termijn van twee minuten per fractie, waaraan ik u allemaal stipt zal houden. Niet onderling interrumpen, dan zijn we netjes op tijd klaar en heeft iedereen kunnen zeggen wat hij of zij wil zeggen.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. De PVV heeft er allang geen vertrouwen meer in. Er is al zoveel gesproken. Doel van die gesprekken is reductie van de overlast. Dat is niet gebeurd. De Limburgers zitten nog midden in de herrie en de stank. Het Nederlandse luchtruim moet dicht voor AWACS-vliegtuigen, en wel direct.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Ik zie ook wel de winstpunten van dit debat: niet alleen hebben we informatie gekregen van beide bewindslieden, maar er is ook de breed uitgesproken wens om een aantal zaken vlot te trekken. Wij zijn voor een deel natuurlijk afhankelijk van de Duitsers, maar goed, we zitten samen in de NAVO, we zijn burens, en ik vind echt dat Duitsland op dit punt zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Wij hebben al jarenlang de lasten gedragen. Dit is een oplossing die waarschijnlijk financieel redelijk aantrekkelijk is, en redelijk snel kan worden uitgevoerd. Alle hens aan dek, dus. Ik zou zeggen: bewandel beide sporen, ook het ingezette spoor, want dat zijn allemaal zaken waar nog wat winst is te behalen. Ik spreek de heer Vendrik na dat de trend in ieder geval de goede kant op moet gaan komend jaar, zodat we ook kunnen laten zien dat er daadwerkelijk verbeteringen optreden. Ik wens beide bewindslieden

en alle andere bewindslieden die daarvoor ingeschakeld moeten worden veel succes.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Toch nog een paar opmerkingen. Ten eerste die baan: ik denk dat dat – ik herhaal – een goede optie zou zijn, maar ik vind toch echt dat er na de vergadering van de Board of Directors in december een stuk duidelijkheid moet komen: is dat een begaanbare weg, ja of nee?

Daarnaast natuurlijk het punt uitplaatsing van vluchten. Ik zeg: het zouden nog wel eens veel meer vluchten kunnen worden. Ik zou daarmee gewoon doorgaan, want ik zeg: een stuk landingsbaan aanleggen in Polen, even aannemend dat er wel verkeersleiding en radartoestanden zijn, moet toch kosteneffectiever zijn dan die nieuwe motoren, hoe graag ik die ook had gezien.

Dan het punt van de 2600. Dat moet echt een neerwaartse trend worden, op welke manier dan ook.

Tot slot dat wetsvoorstel. Ik blijf er toch een wat ongemakkelijk gevoel bij houden, zonder dat ik dat nu helemaal scherp kan krijgen. Zit daar nu in dat je toch weer maatregelen kunt nemen waarvan we net in de WRO hebben gezegd dat dat niet moet kunnen? Ik noem nimby. Hoe zit dat nou precies, en wat betekent dat nou voor de gemeenten in de omgeving? Het zou fijn zijn als het nu kan, in plaats van dat ik moet wachten tot de plenaire behandeling.

De **voorzitter**: Dat is overigens nog maar een week!

De heer **Sansom** (PvdA): Voorzitter. Het belangrijkste onderdeel, omdat daar de grootste winst kan worden geboekt, is de baan. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat het streven erop is gericht om in december te kunnen rapporteren in de Board of Directors. Ik ken het jargon niet helemaal, maar ik ga ervan uit dat na een rapport in dezelfde vergadering ook een besluit wordt genomen, welk besluit dus zou moeten luiden dat de NAVO, dus ook Nederland en Duitsland, instemt met de uitwerking van alle opties, in ieder geval die van baanverlenging. Als de staatssecretaris dat nog even kan bevestigen, zou dat goed zijn. Anders krijgen we in december een brief waarin wordt gezegd: er is keurig zoals afgesproken gerapporteerd, en in de volgende BoD in 2011 et cetera. Dat wil ik graag vastgelegd zien.

Het andere punt gaat over de wijziging van de Wet luchtvaart en wat daarin aan bestuursdwang zit. Mevrouw Neppérus zei het volgens mij niet helemaal correct, want in de huidige WRO zit ook bestuursdwang. Wat relevant is, is dat wij voor deze specifieke regio, met deze geschiedenis, een politieke afspraak hebben gemaakt tussen Kamer en kabinet dat wij dat type middelen niet zullen inzetten. Ik ga ervan uit dat die afspraak blijft staan: wij gebruiken voor deze specifieke regio met deze specifieke geschiedenis dat type middelen niet. Als de minister van VROM dat nu kan bevestigen, maakt het mij eerlijk gezegd niet zo gek veel uit hoe dat precies in de wet terechtkomt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met de uitleg van de staatssecretaris van het perspectief van uitplaatsen van al die vluchten vanuit Geilenkirchen naar andere luchthavens waaromheen minder mensen wonen. Ik vond de brief eerlijk gezegd optimistischer dan zijn uitleg. Het leek allemaal traag, moeizaam en ingewikkeld, maar dat snap ik niet. Zit daar nu echt perspectief in, ook in aantallen, vluchten die je gewoon kwijtraakt, dat Geilenkirchen in de nabije toekomst ver onder die 2300 vluchten terecht kan komen? Dat zou natuurlijk de beste oplossing zijn. Graag een uitleg.

Alles goed en wel dat de staatssecretaris samen met de premier zijn stinkende best zal gaan doen om met die Duitsers een goede deal te sluiten,

te bezegelen in de BoD-vergadering in december, maar het punt was nu juist – daar loopt deze staatssecretaris omheen – of je ook bereid bent om te zeggen: jongens, dit is echt de laatste ronde, anders komt de NAVO-binnenvliegeregeling wat ons betreft op tafel, want we zijn het wel een beetje zat. Dan maak je aan je buitenlandse partners ook duidelijk dat het de Nederlandse regering deze keer gewoon menens is. Als ik daarop geen helder antwoord krijg van de staatssecretaris, zal ik een VAO aanvragen om dat per motie aan de Kamer voor te leggen.

Mijn laatste punt is gericht aan de minister. Die hele wetswijziging zullen we op een ander moment bespreken, maar het politieke punt is: u hebt anders dan uw voorganger de regio beloofd dat het Rijk niet binnenvliegt met kettingzagen en daar overal bomen gaat neerhalen, omdat er een vliegtuigbaan uit hoofde van veiligheid gered moet worden, ten koste van het draagvlak onder de bewoners, wat al heel minimaal is voor wat daar gebeurt. Dat is een politieke uitspraak waaraan wij u houden. Ik wil graag van u horen in dit debat dat dat staat als een huis, wetswijziging of niet. Ik ga niet zonder overleg met de betrokkenen in de buurt op de een of andere manier ingrepen plegen in die regio, uit hoofde van regels omtrent veiligheid voor Geilenkirchen. Dat wil ik ook heel helder hebben, anders volgt ook op dat punt mijnerzijds een motie.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Een woord richting collega De Mos, die hier nieuw in de commissie is. Zijn woorden zijn fris van de lever. Ik ben het helemaal met hem eens dat die AWACS hier weg moet, het luchtruim moet dicht, einde verhaal. Maar de realiteit is dat we daar al tig jaar over praten, en dat er nooit een Kamermeerderheid is ontstaan om daadwerkelijk door te pakken. Dus binnen wat er wel mogelijk is zeg ik: die Vendrik-baan mag er misschien komen, dat wachten we af, dat weten we misschien eind van dit jaar, maar die komt er op zijn vroegst pas in 2015. Dat moet allemaal nog gebouwd worden, en dat is nu helemaal geen oplossing. Daar kunnen we het lang of breed over hebben, daar kunnen we op gaan wachten, maar dat lijkt mij helemaal niet zinnig. Volgens mij moeten we gewoon verder. De staatssecretaris heeft een opdracht meegekregen om met minder vluchten te komen. Ik zie dat zo een, twee, drie niet gebeuren. Ik wil die invliegeregeling dus wel degelijk van stal halen. Eerlijk gezegd houd ik niet zo van die spelletjes om ons bang te maken van: ja maar, als we met die binnenvliegeregeling beginnen, gaan die andere landen onze vliegtuigen buiten de deur houden. Als ik de staatssecretaris mag wijzen op zijn eigen woorden: zijn voorganger heeft ons in 2007 een brief gestuurd, waarin letterlijk staat: het leidt tot het risico dat Nederlandse militaire vliegtuigen op basis van wederkerigheid worden geweigerd. Risico's durven wij wel aan, kom op, laten wij dat risico maar nemen. Ik ben daar niet bang voor, ik denk dat Nederland genoeg laat zien dat het van goede wil is op het militaire spectrum, met deelname aan al die missies die we amper aankunnen, dat je dit wel kunt riskeren. Met collega Vendrik hoef ik niet te wachten tot december, ik wil nu een VAO, want ik zie dat de staatssecretaris niet in wil gaan op deze suggestie om gewoon met elkaar af te spreken: we halen die NAVO-binnenvliegeregeling gewoon van stal, we maken gewoon harde afspraken die een concrete uitvoering zijn van de motie van de leden Samsom en Neppérus: elk jaar gewoon een staffel eraf en dat gewoon vastleggen, zodat we inderdaad in 2012 gewoon op die 35% reductie zitten. Met mijnheer De Mos zeg ik dan: dat is 65% te weinig, maar goed, beter een stap vooruit dan alleen maar nee zeggen, en geen steek verder komen. Tot slot de wetswijziging. Ik heb de indruk, mevrouw de minister, dat hier opnieuw een nimby-regeling te voorschijn wordt getoverd. Ik wil van u concreet de bevestiging dat dat het niet is, dat u daarvan nooit gebruik zult maken, en dat we dus niet met de heer Samsom de boom in gestuurd zullen gaan worden.

De heer **De Mos** (PVV): Ik zit inderdaad nieuw in dit dossier. De hele dag gaat dat liedje door mijn hoofd: gebabbel, gebabbel, alleen maar gebabbel. Ik ga die motie gewoon weer opnieuw indienen dat het lucht ruim dichtgaat voor die AWACS-vliegtuigen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Dat moet u ook zeker doen. Mijn steun hebt u.

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter. Dank voor de inbreng. Het is toch wel bijzonder om mee te maken: de heer Vendrik vervangt een keer mevrouw Van Gent, en heeft meteen een Vendrik-baan in de wacht gesleept. Dat is toch een mooie boodschap om mee thuis te komen! De door de Kamer aangenomen motie, waarop ik aanspreekbaar ben, zodat ik haar moet en wil uitvoeren, is de motie-Neppérus/Samsom. Dat is de uitspraak 35% minder geluid in 2012. Daar ga ik voor, daar sta ik voor. Er zijn verschillende wegen die daar naartoe kunnen leiden. Nogmaals, prioriteit 1 is nu de baanverlenging, maar het rapport zoals wij dat hier vandaag hebben besproken sluit zeker niet uit dat ook met die andere middelen – de heer Knops wees daar ook op – ook die 35% minder gerealiseerd kan worden. Dat zit hem voor een deel in uitplaatsing van vluchten. De heer Vendrik zegt in tweede termijn: u lijkt bijna iets minder positief dan in uw brief. Ik denk dat dat niet zo is. Mevrouw Neppérus zei: ik neem aan dat er al radar en ILS is, zodat je alleen die baan maar hoeft aan te leggen. Het is eerder omgekeerd in Polen: er is wel een baan, maar er is nog geen radar en ILS, waarmee het dus ook iets duurder wordt. Maar die mogelijkheid is er wel. Ik vind dat een kansrijke optie. Het is niet voor niets dat er een onderzoekscommissie die kant opgaat, om dat reëel te onderzoeken. Ik vind ook dat de basis in Hongarije, waar nu de C17 staat, een reële optie is. Om die reden ga ik daarover volgende week met mijn collega praten. Ik zie dus reële kansen in Polen en Hongarije. Ik had natuurlijk best veel meer toezeggingen gewild vanuit de NAVO-lidstaten. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat ook Groot-Brittannië en Noorwegen hebben gezegd te kijken of ze wat meer kunnen doen. Winstpunt vind ik ook dat alle landen het probleem erkennen, wat niet zo was. Ja, ik ben daar optimistisch over, dus ik ga zeker door met dat spoor. De binnenvliegeregeling, waar PVV en SP voor pleiten, is wat mij betreft in relatie tot de motie-Neppérus/Samsom niet aan de orde, want die kan ik ook uitvoeren langs de sporen zoals ik die vandaag heb geschetst, en in het debat met u heb besproken. Ik heb u ook mijn gevoelens bij de binnenvliegeregeling gegeven. Ik pak helder het signaal van de Kamer op: de motie staat, maar laat ons ook wel de neerwaartse trend zien, en dat die BoD in december een heldere conclusie moet opleveren, zoals de heer Samsom aangaf. Het eerder genoemde rapport moet integraal worden overgenomen door de BoD, en alle opties moeten worden uitgewerkt. Dat zal inderdaad die conclusie in december moeten zijn. Daar moeten wij nu aan gaan werken. Ik zal daar het mijne aan doen, en ik weet dat men vanuit de provincie en de gemeenten daaraan ook het nodige doet, en ook andere leden van dit kabinet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar dit is niet het hele verhaal. Dat de staatssecretaris die belangrijke vergadering van de BoD in december wil afwachten, in de hoop van ons allen dat alle conclusies uit het rapport geaccordeerd worden, inclusief de verlengde landingsbaan, oké, maar stel dat dat nou niet gebeurt. Dan gaan we dus nog weer zoveel jaren toevoegen aan dit eindeloze dossier. Dan is het nu gepast om duidelijk te maken, met name in de richting van Duitsland, dat het een keer ophoudt, dat het een keer afgelopen moet zijn. Dat lijkt me toch vrij helder. Dus, staatssecretaris, bent u bereid om de politieke positie te betrekken dat in dat geval, als dat rapport niet unaniem overgenomen wordt en de verlengde landingsbaan dus weer van de baan is, het paardenmiddel van stal moet worden gehaald? Wij willen namelijk progressie in dit dossier,

en niet eindeloos van de ene naar de andere ronde doorlopen, zonder dat er voor de bewoners daar iets verandert. Bent u bereid die politieke positie in te nemen?

Staatssecretaris **De Vries**: De heer Vendrik zegt eigenlijk: u moet gaan dreigen met de binnenvliegeregeling. Maar ik heb in dit debat al een paar keer gezegd wat ik daarvan vind. Ik heb daarnaast ook aangegeven dat datgene waartoe de Kamer mij opdracht heeft gegeven, namelijk 35% vermindering in 2012, ook eventueel langs een ander spoor haalbaar is. Ik zit hier datgene te doen wat ik met de Kamer heb afgesproken, en daarop mag u mij afrekenen. Maar vraag niet van mij iets te doen wat een meerderheid van de Kamer niet van mij heeft gevraagd.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Er is mij door mevrouw Van Velzen en de heer Vendrik gevraagd: is het eigenlijk geen verkapte nimby-regeling die u introduceert met die wetwijziging? Het antwoord daarop is: absoluut niet. De redenen dat wij dit doen, stammen uit de tijd voordat er überhaupt een discussie was over de nimby-aangelegenheid, namelijk uit 2003. Wij hebben dat dus al een hele tijd op de plank liggen. Toen kwam voor Geilenkirchen de discussie over nimby aan de orde. Ik heb nadrukkelijk met de Kamer gewisseld dat het een politieke afspraak is dat ik niet eenzijdig zomaar de nimby weer ga introduceren en dat wij, als er een noodzaak is in verband met de vliegveiligheid tot het toppen of kappen van welk bos of welke boom dan ook, dit alleen maar zullen doen als dat goed is overlegd met de lokale mensen daar. Wij gaan niet zomaar eenzijdig iets opleggen. Dat heb ik heel nadrukkelijk gezegd. Nu heb je de wet, en ik kom er graag zodra wij de wet behandelen even op terug hoe dat juridisch spoort met gewoon een formele wijziging van de wet die eenheid in regels brengt. Dat moeten we op een gegeven moment gewoon een keer doen. Dat dat nu wordt vermengd in de zaak-Geilenkirchen, daar kan ik mij heel wat bij voorstellen, want dat was voor mij een reden om het een hele tijd te parkeren en te denken: nou ja, dat komt wel eens een keertje. Maar op een gegeven moment moeten wij die regels uniformeren. Tenslotte hebben we voor Schiphol ook een beperkingengebied voor geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid. Voor andere luchthavens wil je eigenlijk gewoon dezelfde regels, dat is gewoon heel logisch. Ook voor die luchthavens die grensoverschrijdende gevolgen hebben.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zoals ik juist al zei: de discussie over de wetwijziging doen we wel op het moment dat die aan de orde is. Ik hoor de minister zeggen dat zij inderdaad geen besluiten zal nemen, bijvoorbeeld op het terrein van bomkap, die uit een oogpunt van veiligheid misschien nodig zijn nadat zij heeft overlegd. Maar eerder heeft zij gezegd: niet alleen overleggen met de mensen aldaar, maar ook met medewerking en instemming van de gemeenten. Ik hoop dat de minister die formule vasthoudt. Het gaat dus niet om overleg, dat kunnen we allemaal doen, het gaat over de medewerking, de instemming van de gemeenten ter plekke. Dat maakt dit dossier zo bijzonder. Houdt de minister dat ook hier in dit debat staande?

Minister **Cramer**: Ik heb in eerdere correspondentie met u een bepaalde formulering gebruikt, en die handhaaf ik gewoon.

De **voorzitter**: Ik zal namens de commissie een VAO aanvragen.

Toezeggingen

- De staatssecretaris van Defensie zal de Kamer in december 2009 informeren over de uitkomsten van de meeting van de Board of Directors

over het verlengen van de start- en landingsbaan op Duits grondgebied en uitsplitsingsgetallen 2009.

- Binnen een maand informeert de minister van VROM de Kamer over de conclusies die zij verbindt aan het overleg met de Europese Commissie over de normstelling.