

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012

Nr. 110

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 januari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 22 december 2011 overleg gevoerd met minister Hillen van Defensie en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Defensie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 november 2011 inzake de voortgangsrapportage over de AWACS en de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (33 000-XII, nr. 6).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), Lodders (VVD), De Boer (VVD) en Van der Werf (CDA).

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Van der Sommen

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Hachchi, Holtackers, Paulus Jansen, Leegte, De Mos, Ouwehand, Samsom, Snijder-Hazelhoff, Van Tongeren,

en minister Hillen van Defensie en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur & Milieu over de AWACS en heet de minister, de staatssecretaris en de aanwezigen op de publieke tribune welkom. Ik constateer dat er een groot aantal woordvoerders is. De spreektijd in eerste termijn bedraagt vier minuten en elke woordvoerder mag één interruptie plegen. Ik kan melden dat de vereniging STOP AWACS nog een aantal artikelen voor de Kamerleden heeft. Ik zal de bode vragen om die uit te delen. Het woord is allereerst aan de heer Jansen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De boeing 707 behoort tot de eerste generatie verkeersvliegtuigen met straalmotoren. Zijn eerste vlucht was in 1955. Daarmee anno 2011 rondvliegen is een anachronisme. Toch is dat precies wat de NAVO doet. De AWACS-toestellen zijn omgebouwde boeings 707 die in de burgerluchtvaart ruim 40 jaar geleden afgedankt zijn. Ze maken twintig keer zoveel herrie als moderne toestellen en ze verbruiken twee keer zoveel brandstof, waardoor extra starts en landingen nodig zijn, van de toestellen zelf of van tankvliegtuigen. Toch gaat de NAVO daarmee door.

Sinds 1978 – dus 33 jaar geleden – heeft de Tweede Kamer in totaal 42 series schriftelijke vragen gesteld over deze stinkende herriebakken. Er zijn tientallen debatten over dit onderwerp gehouden. Er zijn tientallen moties ingediend en er zijn tientallen loze beloften gedaan door bewindslieden. Ik heb een overzicht van de belangrijkste moties en schriftelijke vragen. Ik verzoek de voorzitter, aan de bode te vragen om die na mijn betoog te verspreiden.

Uiteindelijk heeft de Kamer in maart 2009 gezegd: nu is het afgelopen. Als er geen nieuwe toestellen worden aangeschaft, als er zelfs geen stillere motoren worden aangeschaft, als de startbaan niet wordt verschoven, als de basis niet verplaatst wordt naar landen die meer ruimte hebben, dan moet het aantal vluchten omlaag naar 2340. Zo nodig moet Nederland de binnenvliegeregeling toepassen om deze reductie af te dwingen.

Genoemde motie-De Wit is nog wat verder gepreciseerd in mijn motie van 19 mei 2010, die medeondertekend was door collega's van de VVD, de PvdA, de PVV en GroenLinks. Een indrukwekkende eensgezindheid!

Toch probeert de minister van Defensie, geheel in lijn met een bataljon aan ambtsvoorgangers, onder deze Kameruitspraak uit te komen.

Daarmee overschrijdt hij de pijngrens van de bewoners, maar ook de pijngrens van de SP-fractie. Het aantal vluchten moet in 2012 omlaag naar 2340, tenzij de herrie op een andere manier met 35% verminderd wordt.

Maar dat laatste kan alleen worden gemeten met een objectief meetsysteem dat er, ondanks herhaaldelijke verzoeken en Kameruitspraken, nog niet is. Staatssecretaris van Milieu, hoe lang moeten we hier nog op wachten? Het aantal vluchten moet dus omlaag naar 2340. Ik vraag de minister van Defensie om hier klip-en-klaar uit te spreken dat hij de motie-Jansen c.s. onverkort uitvoert en dat hij ook aangeeft hoe hij dat gaat doen.

Alle opties uit het onderzoeksrapport van Landrum and Brown zijn afgeserveerd. Uitplaatsing naar Polen of Hongarije, wat logisch zou zijn op basis van beschikbare ruimte en nabijheid tot het operatiegebied, is nog

steeds niet geregeld. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat er in 2012 niet meer dan 2340 vluchten komen? Doet hij dat niet, dan heeft hij een groot probleem. Ik neem aan dat hij dat dan niet alleen met de SP-fractie heeft, maar met alle fracties wier handtekening onder de betreffende motie staat.

Ik heb nog enkele vragen. Waar blijft de uitvoering van het herstelplan voor het ten onrechte gekapte bos? Hoe durft het kabinet aan te dringen op een nieuwe capaciteit na alles wat er gebeurd is, de uitspraak van de Raad van State en het systematisch laten voortbestaan van het lawaai en de stankterreur? Ten slotte vragen wij de staatssecretaris om te reageren op het pleidooi van de gemeente Onderbanken en de bewoners om een systematisch gezondheidsonderzoek te doen in het verlengde van een eerder verkennend onderzoek in 2008.

De SP verwacht van de minister van Defensie dat hij de Kameruitspraken respecteert. In de luchtvaart houden we niet van brokkenpiloten en in de politiek ook niet.

De heer **Holtackers** (CDA): Voorzitter. De lusten van het lidmaatschap van de NAVO zijn tamelijk gelijk verdeeld over Nederland. Dat geldt echter niet voor de lasten. De lasten komen tamelijk eenzijdig neer bij veel mensen in Zuid-Limburg, en natuurlijk in de vorm van de geluidsoverlast waar wij vandaag over spreken. Die mensen hebben al een lange tijd te maken met ongelof en zijn sceptisch ten aanzien van oplossingen. Gelukkig zijn ze niet cynisch. Er is nog steeds geloof in verbetering. Dat is maar goed ook. 2012 is het jaar van de waarheid. In dit jaar moet de geluidsreductie van 35% gerealiseerd zijn. In mijn inbreng wil ik drie hoofdpunten noemen die de aandacht van de CDA-fractie ten eerste hebben. Dat zijn uiteraard de geluidsoverlast, de validatiemethode en de aanplant. Met dat laatste wil ik beginnen.

Lang geleden, jaren geleden maar ook nog na 2006, heeft Defensie de toezegging gedaan dat er 6 ha bos zou worden aangeplant. Die 6 ha houden in zekere zin de natuur van Onderbanken op peil. Dat lukt niet. Ik weet dat de minister daar druk mee bezig is geweest, maar ik weet ook dat het niet tot oplossingen heeft geleid. Vandaag wil ik op dat punt wel de knoop doorhakken. Ik wil de minister oproepen, het geld dat nodig is voor de aanplant en de verwerving van grond voor de herbebossing, over te maken aan de gemeente Onderbanken, om de gemeente in de gelegenheid te stellen er zelf invulling aan te geven. Dat legt een financiële druk op Defensie, maar ik denk dat na jaren wachten op die aanplant waar niets van komt, langer wachten op dat punt niet acceptabel is. Ik verwacht derhalve een toezegging van de minister van Defensie om die middelen over te hevelen op basis van een marktconforme prijsvaststelling. Marktconformiteit moet in ieder geval als uitgangspunt worden gehanteerd.

Dan de geluidsoverlast. Ik heb de brief van de minister goed gelezen. Ik zie dat hij een aantal maatregelen heeft genomen die substantieel het geluid zullen reduceren. Er zijn trainingsvliegtuigen en ladingsvliegtuigen uit de roulatie genomen. Die zijn vervangen door de veel minder luidruchtige vliegtuigen van TNT. Dat is goed nieuws. Wij hebben ook gezien dat de tankvliegtuigen stillere motoren hebben gekregen. Dat is ook goed nieuws. De minister maakt ook melding van simulators die vluchtbewegingen kunnen vervangen, met name als het om het oefenen van complexe vliegbewegingen gaat. Ook dat is goed nieuws. En als ik naar die maatregelen kijk, dan denk ik dat er reden is om te veronderstellen dat die daling van 35% eind 2012 gehaald zal worden. Wij zullen daar scherp op letten, want die afspraak is keihard.

Dan de validatiemethode. Meten is weten. We moeten die vaststelling natuurlijk deugdelijk kunnen doen. Vandaar dat ik mij aansluit bij de woorden van collega Jansen en de staatssecretaris vraag of hij kan aangeven waarom die meetmethodiek betrouwbaar, valide en correct is

en hoe wij ons met goed gevoel op de resultaten van die meetmethoden kunnen baseren.

Tot zover mijn hoofdpunten. Ik wil ten slotte nog iets zeggen over het gezondheidsonderzoek dat al regelmatig aan de orde is geweest. Kan de staatssecretaris rapporteren hoe het daar nu mee staat? De situatie in Parkstad Limburg geeft daar aanleiding toe.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor de woordvoerder van de CDA-fractie zeggen dat het in de loop van 2012 geregeld zou moeten worden. In de aangenomen motie staat echter heel duidelijk: per 1 januari 2012. Dat is dus al over een aantal dagen. Wanneer is het nu: 1 januari of 31 december 2012?

De heer **Holtackers** (CDA): In het jaar 2012 moet op een structurele manier worden voldaan aan de normen die wij ons opgelegd hebben. Dat is mijn antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp dus dat het voor het hele jaar geldt, vanaf 1 januari tot en met 31 december?

De heer **Holtackers** (CDA): In het jaar 2012 wordt conform de moties die daarover ingediend zijn, een geluidsreductie bewerkstelligd van 35%. Daar zal de CDA-fractie de minister op afrekenen.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog en kom tot een samenvatting. De aanplant moet per vandaag worden geregeld. Ik verwacht dat de doelstellingen ten aanzien van de vermindering van de geluidsoverlast worden gehaald. Ik heb nog wat vragen gesteld over de validatiemethode en het gezondheidsonderzoek.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Kent u die uitdrukking: structurele reductie overlast? Het zijn maar drie woorden, maar menig inwoner van Zuid-Limburg zou deze drie woorden maar wat graag onder de goed versierde kerstboom willen hebben. Al drie decennia worden 42 000 burgers – om met de woorden van een bekende Limburger te spreken – knettergek. Zij worden knettergek van het lawaai, de kerosinestank en laag overkomende vliegtuigen. De actiegroep STOP AWACS verwoordde het gisteren via de media als volgt: 30 jaar lang worden we al geterroriseerd door de AWACS. De Nederlandse overheid heeft de Limburgse inwoners jarenlang in de kou, of beter gezegd in de herrie, laten staan. Koffie-drinken was het devies. Totdat op 19 mei 2010 de motie-Jansen c.s. een klip-en-klare opdracht meegaf aan de regering: 35% structurele geluidsreductie in 2012.

De afgelopen periode schijnt er gewerkt te zijn aan het volgende om deze doelstelling te realiseren. Zogeheten lawaaimotoren zouden zijn afgestoten en vervangen door stillere motoren. Er zouden andere aanvliegroutes zijn gekozen, er zou worden gekomen tot een verlenging van de startbaan, er zou worden gewerkt met simulators en noem maar op. Ik heb een simpele vraag: zijn al deze maatregelen genomen en, zo ja, leiden deze maatregelen tot het behalen van de missie, te weten 35% structurele geluidsreductie in 2012? Hoe gaan de bewindslieden dat doen? Hoe zal 2012 eruitzien als het gaat om die 35% structurele geluidsreductie?

Ik heb vanmorgen maar even de telefoon gepakt en wat rondgebeld om een en ander uit te pluizen. Bij de gemeente Onderbanken kreeg ik een buitengewoon vriendelijke dame aan de lijn, met een al even vriendelijke zachte G. Zij wist mij te vertellen dat men aldaar, wat de laatste periode betreft, tevreden was over het feit dat er minder geluid was geweest, maar dat haar zorg en haar kerstcadeauwens de inmiddels drie bekende woorden betroffen: structurele reductie overlast. Volgens de burgermoeder van Onderbanken, mevrouw Clermonts, had de tevredenheid

over minder geluidsoverlast in het bijna voorbije jaar alles te maken met het feit dat een deel van de AWACS-vloot een periode actief is geweest in landen als Libië en Afghanistan.

Ik heb enkele vragen. Hoe zal nu, zonder het meetellen van de inzet van vliegtuigen in Libië en Afghanistan per 2012 die 35% structurele geluidsreductie gehaald worden? Kunnen de bewindslieden garanderen dat na de datum 1 januari 2012 de 35% gehandhaafd blijft?

Ik heb veel klachten gehad over de wijze van het berekenen van het aantal vluchten. Deze zou ondoorzichtig zijn. Kan de 35% geluidsreductie niet gewoon worden gehaald door 35% minder vluchten?

Ik sta te boek als een natuurliefhebber en een bomenknuffelaar. Het raakt mij dan ook dat het in de wandelgangen gonst van de berichten dat de minister voornemens is om opnieuw bomen te kappen in het Schinveldse bos. Klopt dit bericht? De minister stelt in zijn brief dat het kappen van bomen dient als middel om geluidsreductie te realiseren, terwijl de Raad van State in 2006 sprak van een onrechtmatige daad toen er om dezelfde reden 6 ha bos werd gekapt. Wordt de kap van deze bomen dan ook gecompenseerd? Ik hoor op dit punt graag een stukje opheldering.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het werd al gememoreerd door vorige woordvoerders dat dit dossier een lange geschiedenis kent. Via die lange aanloop – wat mijn fractie betreft te lang – zijn we aanbeland bij twee heldere Kameruitspraken. Er is een uitspraak waarin min of meer de lat wordt gelegd: 35% minder geluidsoverlast. Als je dat in vluchten vertaalt, dan mogen er nog 2340 vliegbewegingen plaatsvinden. En er is een motie waarin daarvoor een stok achter de deur wordt geleverd. Dat is ook het sluitstuk, want als het allemaal met liefdewerk oud papier en goede afspraken met partners niet lukt, dan hebben we altijd nog de NAVO-binnenvliegeregeling om heel simpel tegen de NAVO te zeggen: bij 2341 is afgelopen.

Die lange aanloop zorgt er ook voor dat ik enige ervaring heb met het lezen van brieven van het ministerie van Defensie als het gaat om de beloften inzake de geluidsreductie. Voordat ik zo'n brief begin te lezen, schrijf ik bovenaan: 3600 vliegbewegingen. Dan ga ik gewoon per alinea kijken hoeveel vliegbewegingen eraf zijn gegaan. Er waren nog wel eens ambtsvoorgangers van deze minister, en dan bedoel ik eigenlijk vooral staatssecretarissen uit vorige kabinetten, die vrij helder wisten te communiceren via welke afspraken tot een bepaalde reductie werd gekomen. Er werd bijvoorbeeld aangegeven: via een afspraakje met Polen denken wij zo ongeveer 100 vliegbewegingen kwijt te raken. En als we dan in Hongarije nog iets mogen, dan zijn we er weer 50 kwijt. We vervangen wat transportvliegtuigen, en dat levert een reductie van 25 op. Na noeste rekenarbeid kwam je dan uit op een getal van 2800 à 2900 vliegbewegingen. Dat is bij lange na geen 2340, maar het was in ieder geval een getal.

Dat is bij deze brief niet gelukt. Ik vrees dat we zo meteen, in de eerste termijn van de minister, met z'n allen een potje gaan hoofdrekennen. We moeten nu natuurlijk gewoon, in dit laatste algemeen overleg voor 1 januari – en dat is toch echt de deadline die telt – met z'n allen vaststellen of we het met alle afspraken die op papier staan, met alle vluchtsimulators en de hele zwik, wel of niet halen. Als we het niet halen, moeten we dus de NAVO gaan bellen met de mededeling dat we gebruik gaan maken van de NAVO-binnenvliegeregeling. Dat was overigens al aangekondigd, want daarvoor was ook al een motie aangenomen. Volgens mij is het niet ingewikkelder dan dat. Het is al ingewikkeld genoeg. Ik hoop dus van de minister in eerste termijn heel simpel een aftreksom te horen, vanaf 3600 tot 2340. Zoals de heer Jansen ook al heeft aangegeven, biedt dat hele gedoe met slimmer vliegen en daardoor minder geluid maken vooralsnog, in ieder geval voor 2012, geen soelaas. Ik heb er enige tijd naar mogen kijken en op mogen studeren en ik vrees

op grond daarvan zelfs dat dit soort nieuwe methodes niet gaat werken in die regio. Dat gaat het dus niet worden. We moeten gewoon heel simpel naar minder vliegbewegingen toe totdat er stillere motoren onder die vliegtuigen hangen. Daar komt die weer, de heilige graal! Maar die ligt er al dertig jaar en ik geloof ook dat de bevolking er niet meer zo in gelooft. Zoals ik al zei, dat kan nog wel even duren.

We maken het onszelf dus eenvoudig in dit algemeen overleg. We maken met z'n allen de rekensom. Halen we 2340? Zo ja, dan gaan we hier in eensgezindheid uit elkaar en doen we een echte harde belofte aan de regio. Zo nee, dan vragen we de minister om de eerder aangenomen motie uit te voeren en daarmee alsnog op 2340 vliegbewegingen uit te komen. Met andere woorden, er is maar één uitkomst van dit algemeen overleg mogelijk: 2340 vluchten, en meer worden het niet. Dat zijn er al genoeg.

Ik wil ten slotte nog het volgende opmerken. Alle restjes, alle losse eindjes, het is nu echt wel genoeg geweest. Dus de validatie, het geluidsnet of hoe je het ook maar wilt noemen, moet nu gewoon geregeld worden. Die toezegging moet ook vandaag worden gedaan.

Hetzelfde geldt voor de heraanplant. Het is op zichzelf een creatieve gedachte van de CDA-woordvoerder. Ik ben benieuwd of de gemeente dat een aardig idee vindt. Maar als we het kunnen oplossen, dan maar op die manier.

En het belangrijkste onderdeel van de losse eindjes – noem het maar een los eindje! – is het gezondheidsonderzoek. Dat zijn van die dingen die al tijden in de marge van het echte probleem worden beloofd en ook niet worden geleverd. Het minste wat we kunnen doen, is dat leveren. Maar het echte onderwerp is vandaag bepaald. Dat is de vraag: 2340, halen we het of halen we het niet?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik las op twitter dat iemand had gezegd «de eerstvolgende CDA'er die begint over het aanzien van de politiek, die lach ik maar gewoon heel hard uit». Die tweet had betrekking op de benoeming van Piet Hein Donner als vicepresident van de Raad van State, maar ik dacht: die tweet zou ook kunnen slaan op de minister en staatssecretaris – ook van CDA-huize – als het gaat om het AWACS-dossier. Dit is natuurlijk geen vertoning! De overheid hoort te staan voor haar bevolking en voor haar kwetsbare natuur. Een kabinet dat « afspraak is afspraak» nogal hoog in het vaandel draagt, kan het echt niet maken om na 33 jaar nog steeds om de brij heen te draaien.

Voorgaande sprekers hebben al uitgebreid gememoreerd hoelang het dossier al loopt, welke afspraken zijn gemaakt, welke moties zijn aangenomen en welke beloften zijn gedaan. Daar sluit ik me bij aan. Ik wil de minister op het hart drukken dat de GGD tot de conclusie komt dat de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door de AWACS, kan leiden tot negatieve effecten op de volksgezondheid. Hij moet die conclusies kennen: hartinfarcten, verhoogde bloeddruk, slaapproblemen, gehoor-schade. Kortom, er zijn ernstige klachten van mensen. Mensen ervaren die klachten ook als ernstig, zo blijkt uit het onderzoek.

En waarvoor? Voor zwaar verouderde toestellen van de NAVO die alle normen overschrijden en die, wat de Partij voor de Dieren betreft, ook totaal overbodig zijn. Daar zetten we in dit land kennelijk alles voor opzij. Een rommelige nimby-procedure is afgekeurd, 6 ha bos is onterecht gekapt en niemand begreep waarom het Duitse bos tussen de landingsbaan en het gekapte bos wel bleef staan. Een werkelijk totaal onbegrijpelijke gang van zaken! Nu lijkt het erop dat de bewindspersonen wederom willen gaan kappen, terwijl het belofde herstel nog niet eens is gerealiseerd. Dat mag niet gebeuren. Wilde kamperfoelie, kleine maagdenpalm, reeën, steenmarters, kleine ijsvogelvlinders en de kramsvogel zullen als het aan de staatssecretaris en de minister ligt, hun

plekje moeten afstaan aan oorlogstuig. Lawaaimachines en brutaal machtsvertoon, zo noemt de Partij voor de Dieren dat.

De heer **Holtackers** (CDA): Mevrouw Ouwehand spreekt met grote woorden over het CDA. Hoe beoordeelt zij nu mijn heel concrete suggestie om aan de minister een toezegging te vragen om het budget voor die aanplant gewoon rechtstreeks over te maken aan de gemeente Onderbanken voor herstel en aanplant van een bos?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dat vond ik een heel mooie suggestie. Ik wil de heer Holtackers ruimhartig toegeven dat er uitzonderingen zijn op de regel dat CDA-politici de afgelopen periode het aanzien van de politiek niet verder hebben geholpen. Laat ik het voorzichtig zeggen! Het voorstel dat nu uit de CDA-fractie komt, vind ik prachtig. Wij weten uit eigen ervaring dat je binnen een week een bos kunt planten. Dus ik zou zeggen: aan de slag ermee!

Voorzitter. Ik rond af. Ik heb al gezegd dat de aangerichte schade van de illegale kap nog niet hersteld is, ondanks alle beloften. Dat moet nu gebeuren. Ik wil een toezegging op dat punt horen. Ik ben voorts benieuwd naar de reactie van de bewindslieden op het voorstel van de CDA-fractie. Er moet een invliegverbod komen. Dat moet ingaan op 1 januari 2012. Het pesten van de bevolking, met oneindige oefenrondjes boven hun hoofden, met alle gevolgen van dien, moet afgelopen zijn. Actie, nu!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben erg benieuwd hoe de minister straks op deze tot nu toe behoorlijk eensgezinde Kamer zal reageren. De Kamer heeft vrij stevige vragen en eisen gesteld. Ook de fractie van GroenLinks is boos en verontwaardigd. Zij vindt het onacceptabel dat dit dossier er al ongeveer 30 jaar ligt. Voor zover wij hebben kunnen nagaan, is in die hele periode nog geen enkele belofte volledig nagekomen. Hoe kan de minister dat verantwoorden tegenover de bevolking? Wij hebben hier geluid op oorlogssterkte, blijkbaar om de vrede te bewaren. Er zijn volumes van boven de 100 dB. Boven de 100 dB kun je acute gehoorschade krijgen. Daar hoef je dus niet lang aan blootgesteld te worden, ook niet frequent, want die schade kan in één keer worden opgelopen. Bij een geluidssterkte boven de 80 dB, wat heel vaak voorkomt, ligt het nog aan de hoeveelheid tijd. Kan de minister mij uitleggen waarom de bevolking daar aan dit soort gezondheidsrisico's wordt blootgesteld? Er is een onderzoek gedaan in de burgerluchtvaart. Mijn buurvrouw heeft daar al aan gerefereerd. De Zwitsers hebben onomstotelijk aangetoond dat herhaalde blootstelling aan lawaai van alles en nog wat aan gezondheidsklachten geeft. Kent de minister dit onderzoek en vindt hij het terecht dat de bevolking hieraan blootgesteld wordt? Er is een set opties geweest om hier wat aan te doen. Die zijn stuk voor stuk van tafel, inclusief het verplaatsen van de basis naar een dunner bevolkt gebied. GroenLinks ziet dat als ongeveer de meest duurzame oplossing. Als deze NAVO-vliegtuigen echt ingezet worden, vliegen ze meestal zuidelijker. Dus als hun vertrekpunt zuidelijker ligt, is er al minder brandstofverbruik, een kortere afstand en minder slijtage. Waarom is de minister daar niet harder achteraan gegaan? Is hij van plan om dat alsnog te doen?

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen over de binnenvliegeregeling. Die moet gewoon ingezet worden als de minister niet kan garanderen dat de doelstelling van 35% reductie per 1 januari 2012 op een andere manier gehaald wordt. De minister geeft in brieven aan dat er een Memorandum of Understanding is. Wat is nu hoger recht: een Memorandum of Understanding binnen de NAVO of een wettelijke regeling binnen Nederland en de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, waarin staat dat mensen recht hebben op hun gezondheid? Of hebben wij

toevalligerwijs, terwijl wij het niet wisten, wat dit betreft een stukje soevereiniteit overgedragen aan de NAVO?

Dan over de bomen. De mening van GroenLinks is: kappen met kappen en stoppen met toppen. Dat is zo ongeveer de kernachtige samenvatting van onze mening. Hoe is het mogelijk dat er nog steeds geen enkele actie is ondernomen om te herplanten? Is er daadwerkelijk een verzoek voor verdere kap? GroenLinks heeft dat verzoek nergens kunnen ontdekken. De vorige kapactie in 2006 had volgens de Raad van State absoluut niet mogen plaatsvinden. Hoe is het dan mogelijk dat er nu misschien weer plannen zijn voor kappen of toppen? Dat laatste komt eigenlijk ook gewoon op kappen neer.

Ik vind de suggestie van het CDA heel erg mooi. Als dat niet mogelijk is, dan moet er in elk geval van deze regering een plan komen om te herplanten. Mijn buurvrouw kan binnen een week een bos neerzetten. Misschien moet de Partij voor de Dieren maar ingehuurd worden om dit vlot voor elkaar te krijgen! Dan ga ik graag mee.

Voor het gezondheidsonderzoek geldt hetzelfde. Er moet ook gekeken worden wat internationaal al beschikbaar is. Het hoeft niet helemaal van de grond af opnieuw onderzocht te worden. Op meerdere plekken is al aangetoond dat dit effecten heeft. Zorg dat die effecten weggehaald worden, en wel zo vlot mogelijk!

De heer **Leegte** (VVD): De vliegtuigen die op Geilenkirchen gestationeerd zijn, zijn van de NAVO. Ze worden gebruikt door de VS, ze staan op Duits grondgebied, ze zijn in het bezit van Luxemburg en Duitsers, Nederlanders en Belgen vliegen ermee. Nederland is het land dat last heeft van de herrie. Maar Nederland is ook het land dat het hoofdkantoor van de NAVO in Brunssum behouden heeft. Het ministerie van Defensie reageerde in juni van dit jaar verheugd op de beslissing dat het hoofdkantoor in Nederland blijft en stelde dat Nederland geen aanvullende financiële toezeggingen hoeft te doen. Is er misschien wel een deal gemaakt ten aanzien van coulance met betrekking tot de geluidshinder van de AWACS? Voor alle duidelijkheid: ik ga ervan uit dat er geen deal is gemaakt voor een grotere coulance. Dat zou ook niet kunnen, gezien de uitspraken van deze Kamer. Ik doel op de oorspronkelijke inspanningsverplichting, die is omgezet naar een resultaatsverplichting, om structureel 35% minder geluid te produceren. Wat de VVD betreft, wordt het tijd om te leveren.

Als we kijken naar de discussie, dan zien we vooral als concreet resultaat dat de oude boeings 707 nog ouder zijn geworden en dat zij nog steeds vliegen en zullen blijven vliegen tot 2035. Het is op zichzelf een prestatie dat deze museumstukken zo lang in de lucht blijven.

In de brief staat dat veel van de aangekondigde maatregelen in de afgelopen tijd zijn geïnitieerd. Een paar maatregelen leiden inderdaad tot verbetering, maar het grootste deel van de maatregelen lijkt niet uitvoerbaar, lijkt minder effect te sorteren of te stuiten op verzet van de NAVO. In de brief staat het volgende over de onderzoeken. Er wordt een belevingsonderzoek gedaan naar de AWACS-testvliegtuigen. Er wordt onderzoek gedaan naar het «vliegen om de noord», naar de baanverlenging oostwaarts, naar het uitwijken naar bases in Polen en Hongarije en naar het verplaatsen van vrachtluchten naar Eindhoven. Als we de brief goed lezen, dan waren de onderzoeken gammel en de resultaten ook. De meeste maatregelen zijn ook niet doorgevoerd. Maar misschien lezen wij het verkeerd, zo vraag ik de minister. Misschien is de minister er zelf van overtuigd dat de rij maatregelen wel leidt tot een geluidsreductie van 35% in 2012? Misschien zien wij dat niet goed? Kan de minister een concreet lijstje geven van de structurele maatregelen die bijdragen tot het halen van de doelstelling die in de motie is verwoord? We willen een soort aftellijstje dat terugtelt totdat er sprake is van een reductie van 35%. In de

voortgangsrapportage lijkt het alsof er paaseieren verstopt zijn en is het onduidelijk wat het concrete resultaat is.

De kernvraag van dit debat is de geloofwaardigheid van het antwoord dat de minister geeft. Hoe kan de regering de Kamer ervan overtuigen dat die geluidsreductie van 35% wordt gehaald? Vervolgens is het de vraag, wat er gedaan zal worden als het dan toch niet lukt. Wat zijn dan de mogelijkheden? Dat is niet zomaar een als-danvraag. Dat moet gezien worden als het doorvragen naar de geloofwaardigheid van het antwoord. Stel dat we het niet halen, wat gaan we dan doen?

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb twee vragen. Mijn eerste vraag heeft betrekking op de positie van Helma Neppéus, de collega van de heer Leegte en de vorige VVD-woordvoerder op dit dossier. Zij is zeer ervaren in de luchtvaart en heeft meer connecties binnen de NAVO dan ik. Zij zei tijdens het vorige debat op 22 april 2010: wat mij betreft, bijt de Kamer door en maakt zij van 1 januari 2012 de datum waarop de 35% reductie geregeld moet zijn. Anders moet het maar gewoon stoppen. Dat kan ook door het overplaatsen van de vluchten en door andere landen erbij te betrekken.

De heer Leegte heeft een vraag gesteld aan de minister van Defensie, maar hij lijkt daarbij nog enige ruimte te laten voor uitstel. Of zie ik dat verkeerd? Zit er licht tussen zijn opstelling en die van mevrouw Neppéus twintig maanden geleden?

De heer **Leegte** (VVD): Mevrouw Neppéus is een geacht lid van onze fractie en een goede voorganger. Het is moeilijk om uit haar schaduw te treden. Er zijn twee dingen. Je kunt uit de brief opmaken dat er nu sprake is van 35% minder geluid. Dat heeft alles te maken met incidentele gebeurtenissen, namelijk AWACS die in Libië zijn ingezet, en dus niet in Nederland actief zijn. De vraag is of het geloofwaardig is dat de 35% reductie structureel is. Dat haal ik niet goed uit de brief. Het kan zijn dat er paaseieren verstopt zijn en dat het gewoon een kwestie van onhandige communicatie is. Dat zou zomaar kunnen. Dan is de motie dus uitgevoerd. Het gaat ons om het resultaat. Het gaat ons erom dat de mensen in Limburg gewoon minder last hebben van het geluid. Die norm is een resultaatsverplichting, en dus geen vrijblijvende inspanning. De Kamer heeft gezegd dat er sprake moet zijn van 35% minder geluidsoverlast. Als de minister dit niet haalbaar acht, had hij na de stemming moeten zeggen dat hij de motie niet kon uitvoeren. Dat is niet gebeurd. De bewijslast ligt dus bij de minister. Ik ga er ook van uit dat wij er straks van overtuigd worden dat het allemaal structureel is en dat het allemaal goedkomt. De heer Jansen vraagt of ik de minister ruimte bied. Die opening gun ik de minister natuurlijk van harte. Zo zijn we ook.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Die 35% reductie kan ook anderszins worden gehaald. Dat vinden wij uiteraard ook. Het gaat om minder herrie. Ik heb in mijn bijdrage gezegd dat dit alleen maar kan worden vastgesteld door te meten. Dat heeft de heer Samsom in zijn bijdrage nader onderbouwd. Anders krijg je creatief rekenen. Daar hebben we de afgelopen 30 jaar voldoende staaltjes van gezien. Is de heer Leegte met mij van mening dat uitsluitend door objectief meten kan worden vastgesteld of op een andere manier dan door minder vluchten aan de doelstelling wordt voldaan? Is hij met mij van mening dat zolang dat niet kan, uitsluitend door middel van minder vluchten voldaan kan worden aan de motie van de Kamer?

De heer **Leegte** (VVD): Zoals mijn eerdergenoemde geachte collega Neppéus ook zei: uitsluitend meten is te beperkt, het is altijd een combinatie van meten en rekenen. Dat kan niet anders in de geluidswereld. De staatssecretaris kan daar straks in zijn antwoord wellicht iets

meer over zeggen. Ik maak uit de vraag van de heer Jansen op dat hij vindt dat het meten op dit moment onder de maat is. Dan zeg ik: dat is absoluut het geval en daar moet ook iets aan gebeuren.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog met het punt van de bosaanplant. Die afspraak dateert uit 1988. Zolang zijn we al bezig! Ook op dat punt lijkt er niets te gebeuren. Kan de minister uitleggen wat de verhouding is tussen de gemeente, de provincie en het Rijk en welke partij nu aan zet is? Is het terecht dat wij de minister hier bestoken met de vraag om een oplossing of moeten lokale mensen daarvoor naar lokale besturen stappen? Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op het plan van het CDA, met steun van de VVD, om het geld gewoon over te maken naar de gemeente, zodat zij zelf kan werken aan de oplossing en ook duidelijk wordt welke partij waar moet gaan leveren.

Iedereen ziet dat de binnenvliegeregeling als een zwaard van Damocles boven dit debat hangt. Dat kan weggehaald worden door de geloofwaardigheid van het antwoord van de minister. Die geloofwaardigheid kent twee kanten. Hij moet ons overtuigen, maar hij moet vooral ook Limburg overtuigen. De bevolking is vandaag in groten getale aanwezig. Hoe overtuigt de minister de Limburger? Maar vooral: wat kan de minister doen om ervoor te zorgen dat wij tot 2035 steeds minder overlast krijgen van deze museumstukken? Het is een structureel probleem. Dat vraagt om structurele oplossingen, oplossingen die duidelijkheid geven over wat er te verwachten is, maar vooral oplossingen die zorgen dat er minder geluidsoverlast komt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. We spreken vandaag over de AWACS-vluchten, de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen en de geluidsbelasting. De inzet van de NAVO-AWACS-radarvliegtuigen dient de veiligheid en de stabiliteit, zowel binnen Europa als daarbuiten. Nederland draagt hiervoor als lid van de NAVO medeverantwoordelijkheid. Mijn fractie neemt, samen met een overgrote meerderheid in de Kamer, de problemen van de geluidsbelasting in de regio meer dan serieus. Er zijn verschillende moties aangenomen om de geluidsvermindering te realiseren. Het gaat om 35% structurele geluidsreductie. Dat wordt gevraagd en daar is, ook naar mijn mening, te weinig van terechtgekomen. Laat ik het vriendelijk zeggen: er lijkt te weinig terecht van te komen. We moeten het antwoord van de minister immers nog horen. In 2011 is een afname waar te nemen, maar dit hangt voor een groot deel samen met de inzet van de AWACS in Libië en Afghanistan. Het kan niet zo zijn dat de afname van geluidsbelasting afhangt van de toestand in de wereld. Zijn de staatssecretaris en de minister dat met mij eens? Wat gaan zij doen om de aangenomen motie uit te voeren: een structurele afname van 35% van de geluidsbelasting?

Er zijn verschillende maatregelen genomen of aangekondigd: stillere motoren, aangepaste landingen, baanverlenging, simulators, optimalisatie vliegroutes en gebruik van een noordelijke route. Ook deze maatregelen geven echter geen duidelijkheid over de haalbaarheid van de 35% geluidsreductie. Waarom kiest het kabinet niet voor duidelijkheid, namelijk het verminderen van het aantal vliegbewegingen? Ik hoor daarop graag een reactie van de minister.

Ik vraag mij voorts af of minister Hillen zich niet te gemakkelijk heeft laten afserven bij de NAVO. Een uitwijkmogelijkheid naar Polen en Hongarije heeft de NAVO met een «nee» beantwoord. Maar ook de vrachtluchten vanuit Eindhoven krijgen geen steun. Ik kan me voorstellen dat Nederland er binnen de NAVO meer werk van kan maken om begrip en steun te krijgen bij het vinden van oplossingen voor de problemen die de Nederlandse inwoners in Limburg voor de kiezen krijgen. Ik hoor hierop graag een reactie van minister Hillen.

De inwoners van de gemeenten Onderbanken, Brunssum en Schinnen moeten serieus genomen worden. In de voortgangsrapportage staat niets

over het aspect gezondheid. Naar mijn weten zou er een vervolgonderzoek komen op het GGD-onderzoek door het RIVM. Kan de staatssecretaris aangeven waarom in het rapport geen aandacht is voor gezondheid en wanneer wij het RIVM-onderzoek kunnen verwachten? Het gevoel bekruipt ook de fractie van D66 dat het kabinet geen vaart maakt om de geluidsbelasting aan te pakken en serieus werk te maken van de moties die klip-en-klaar zijn. Er moet een structurele afname van 35% worden gehaald.

De voorzitter: Ik geef het woord aan de minister van Defensie. Hij heeft aangegeven dat hij uiterlijk 18.00 uur moet vertrekken. Ik wil eenieder in principe twee interrupties toestaan, maar ik stel voor om de minister eerst een blokje te laten afmaken voordat er geïnterrupteerd wordt. Na de minister zal de staatssecretaris antwoorden.

Minister Hillen: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de inbreng in eerste termijn en zal proberen zo snel mogelijk te antwoorden. Ik heb vandaag helaas nog verplichtingen elders. Het is de laatste dag voor het reces en iedereen heeft een ontzettend volle agenda. We gaan proberen om er het beste van te maken.

We bespreken vandaag een moeilijk onderwerp waar ook veel emotie bij komt kijken. Als je last hebt van lawaai en daar boos over bent, dan is er eigenlijk inderdaad maar één antwoord mogelijk: weg met dat lawaai! We bevinden ons echter in een buitengewoon ingewikkelde samenleving waarin wij met allerlei dingen te maken hebt. Als je in de buurt van een grote stad woont, kun je ook zeggen: weg met de files. Toch staan die verschrikkelijke files er de volgende ochtend weer. Er zijn in onze samenleving veel dingen die moeilijkheden of problemen geven. De kunst is om er met elkaar op een zo verstandig mogelijke manier mee om te gaan.

De NAVO probeert in een samenstel van landen onze veiligheid te verzekeren. Daar maken wij zelf ook deel van uit. De NAVO moet het echter ook doen met afnemende middelen. Dat is een extra complicatie. Een jaar of vijftien geleden werd 50% van de uitgaven van de NAVO door Europa betaald en 50% door de VS. Nu betaalt Europa nog maar 25% en de VS 75%. De lasten zijn dramatisch aan het verschuiven richting de VS, omdat alle Europese landen stelselmatig en fors bezuinigen op defensie. Zoals bekend, doet Nederland dat ook. Het is niet altijd een begaanbare weg om in zo'n tijd nieuwe investeringen te doen om daarmee te trachten problemen op te lossen. Dat is ontzettend jammer. Dat betekent dat de prijs die wij betalen voor bezuinigingen ook is dat we hier en daar met meer ongemak rekening moeten houden. Dan is het de kunst om met elkaar iets te bereiken wat dan toch draaglijk is.

Mijn voorgangers hebben met grote stelligheid bij de NAVO aangedrongen op een afname van de geluidsoverlast. Dat kan echter niet gebeuren met de dirigeerstok. Immers, als elk groot of klein land binnen de NAVO zou eisen dat alles wat het zegt, ook moet gebeuren, is er overmorgen geen NAVO meer. Er moet natuurlijk altijd naar elkaar worden geluisterd. Men moet proberen om met elkaar tot overeenstemming te komen. Anderzijds blijft de NAVO natuurlijk altijd op zoek naar draagvlak en weet zij ook donders goed dat het draagvlak voor een goede collectieve verdediging ook zit in de wissel die wordt getrokken op de mensen, in het draaglijk houden van de overlast. Nederland heeft gevraagd om minder geluidsoverlast, maar de NAVO is ook zelf tot het inzicht gekomen dat de wissel die op de omgeving van Onderbanken wordt getrokken op het punt van geluid, minder groot moet en kan zijn. De NAVO probeert daar ook aan bij te dragen. Dat gebeurt echter binnen smalle marges.

In eerste termijn is het woord «museumstuk» gevallen. Ik zou de AWACS niet als museumstuk willen betitelen, want dan zouden ze echt niet meer

de lucht in gaan. Het zijn oude vliegtuigen, maar ze zijn niettemin nog steeds zeer luchtwaardig. Ze moeten inderdaad nog even mee. Een herinvestering in AWACS-toestellen zou meer dan 1 mld. kosten. Dat geld is er op het ogenblik niet. Daarom moeten we roeien met de riemen die we hebben en moeten we proberen zo goed mogelijk te investeren en te zorgen voor het terugdringen van het geluid. Dat is de afgelopen jaren al begonnen. Dat is dus niet met deze minister begonnen, het is ook niet op dit moment begonnen, er is een geleidelijke druk ontwikkeld en er is een geleidelijk inzicht ontstaan bij de NAVO dat het anders moet. De maatregelen moeten wel bij elkaar worden opgeteld. Die zullen het komend jaar ook tot het resultaat leiden waar naar mijn mening in de motie-Jansen c.s. om gevraagd wordt: het reduceren van het geluid met 35%. We gaan die 35% in het komend jaar halen.

Een aantal woordvoerders heeft in de inbreng in eerste termijn een zijstap gemaakt naar het aantal vliegbewegingen. Er is echter gevraagd om een reductie van de geluidshinder. Het zou natuurlijk het gemakkelijkste zijn als er nieuwe toestellen zouden worden aangeschaft. Dan zouden we snel klaar zijn. We proberen met de taak die de NAVO heeft, datgene wat moet worden uitgevoerd en de verdeling over de verschillende landen de geluidshinder met 35% naar beneden te brengen. Het terugbrengen van het aantal vliegbewegingen is daarbij ook meegenomen. De NAVO heeft twee jaar geleden al besloten om het aantal vluchten per jaar terug te dringen met ruim 600. Dat is dus een deel van de inbreng van de NAVO: men gaat van 3600 vliegbewegingen naar minder dan 3000 vliegbewegingen. Dat zal volgend jaar zichtbaar worden. Dat is de afgelopen jaren nog niet goed zichtbaar geworden, omdat er door een samenstel van omstandigheden sprake was van een abnormale situatie. Er is de afgelopen jaren bijvoorbeeld veel op Libië en Afghanistan gevlogen. We hebben daardoor de afgelopen jaren die 35% reductie eigenlijk al ruimschoots gehaald. Dat was echter niet het gevolg van het beleid, maar van toevallige omstandigheden. Daardoor zijn de discipline en het inkaderen van datgene wat we met elkaar beogen, ook niet tot volle wasdom gekomen.

Een van de onderdelen is het maximaal uitplaatsen van vluchten naar andere Nederlandse vliegvelden. Op die manier zouden zo'n 200 vluchten geacommodeerd kunnen worden. Toen de NAVO echter moest improviseren en toestellen naar andere bestemmingen moest leiden, heeft men daar prioriteit aan gegeven. Ook het uitplaatsen van vluchten zal volgend jaar meer tot zijn recht komen.

De inzet van de simulator was aanvankelijk nog proefsgewijs, maar die is vorig jaar in dienst genomen en geleidelijk aan in vol bedrijf gekomen. Door de inzet van de simulator kan het aantal vliegbewegingen verder worden teruggedrongen. Daarmee wordt ook het geluid verder teruggedrongen. In zo'n simulator kunnen starts en landingen worden nagebootst, kunnen handelingen worden verricht alsof men werkelijk in een vliegtuig zit. Naarmate de discipline waarmee gewerkt kan worden groeit, is het ook mogelijk op dat punt in een reductie van de geluids-overlast te voorzien.

De vrachtvliegtuigen zijn vervangen door andere vrachtvliegtuigen. Vandaag is de laatste overgedragen aan Maastricht om voor verdere opleiding te dienen. De vrachtvliegtuigen zijn vervangen door vrachttoestellen met lichtere motoren die minder geluid produceren. Hetzelfde geldt voor de tankvliegtuigen. Ook daar zijn lichtere motoren in geplaatst die minder geluid produceren.

Als je al die maatregelen bij elkaar optelt en kijkt naar het beleid dat de NAVO op het ogenblik voert, dan is dat erop gericht om alles bij elkaar, dus ook nog inclusief de stillere routes, te komen tot een uitkomst die reëel uitzicht geeft op ten minste -35%. Het probleem is echter dat wij dat op het ogenblik niet meten. We weten dat dus strikt genomen ook niet. Als je zegt «meten is weten, en anders niet», dan is dat zo. Maar als je weet

welke effecten de verschillende maatregelen kunnen hebben, dan geeft de optelsom daarvan een reëel uitzicht op –35%. Met het meten wordt begin volgend jaar gestart. Dat wil zeggen dat het echte weten, het vaststellen met terugwerkende kracht, kan plaatsvinden aan het eind van het jaar. Dus als het jaar voorbij is, weet je of je het ook gehaald hebt. De maatregelen die genomen zijn, zijn zodanig dat die zullen leiden tot het terugbrengen van de geluidsoverlast met 35%. Ik ben daar gerust op, omdat het substantiële maatregelen zijn die bij elkaar opgeteld tot die teruggang zullen leiden. Er is het afgelopen jaar natuurlijk al sprake geweest van een teruggang. Ik zal me daar niet op beroepen, omdat die teruggang door verschillende omstandigheden heeft plaatsgevonden. Het komend jaar zal het aantal decibellen echter met 35% zijn teruggedrongen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb twee vragen. De minister zegt dat men bij Defensie hartstikke krap bij kas zit en dat er daarom met die oude toestellen moet worden doorgevlogen. Ik wil even rekenen. Als de NAVO tot 2035 met deze toestellen wil doorvliegen, dan zijn die toestellen op dat moment 65 tot 70 jaar oud. Wat zou de minister ervan zeggen als ik voor dagelijks gebruik met een auto uit 1940 kom voorrijden? Ik heb die auto dan niet om zondags een rondje om de kerk te maken, maar gewoon voor dagelijks zakelijk gebruik. Dat verslijt hij me toch voor achterlijk?

Minister **Hillen**: Daar heeft de heer Jansen gelijk in. Als dat zo zou zijn! Dit soort vliegtuigen kan voortdurend geüpdatet worden, maar het frame, de basissamenstelling, van zo'n vliegtuig blijft hetzelfde. Ik ben het met de heer Jansen eens dat de vliegtuigen lang in gebruik blijven. Wat mij betreft, is dat ook uiterst lang. Het zijn geen gevechtsvliegtuigen, dus ze worden niet ingezet bij gevechten en dergelijke. De slijtage wordt veroorzaakt door het normale gebruik rond vliegen, starten en landen. Ik ben het echter met de heer Jansen eens dat het lang is. Ik zou willen dat dit soort vliegtuigen sneller vervangen zou kunnen worden, niet alleen met het oog op het geluid maar ook met het oog op modernisering en noem maar op. Daar is het geld op dit moment niet voor beschikbaar. Dat is niet alleen in Nederland het geval. Nederland betaalt maar 2% van de kosten die met de AWACS gemoeid zijn. Duitsland betaalt veel meer, Amerika betaalt 40%. Onze bijdrage aan de AWACS als zodanig is dus gering, maar alle landen die eraan bijdragen, moeten ook fors bezuinigen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De minister zegt dat de toestellen regelmatig een opfrisbeurtje hebben gehad. Dat klopt. Alles is opgefrist aan die toestellen behalve waar het om draait: de motoren. Die maken de herrie en die verbruiken krankzinnig veel kerosine, die overigens ook nog eens een keer voor een belangrijk deel geloosd wordt boven de mensen in Zuid-Limburg. Kan de minister bevestigen dat deze toestellen al twee keer een grote midterm opfrisbeurt hebben gehad voor alle spionageapparatuur? Dat heeft bij elkaar al meer dan 1 mld. dollar gekost. En er zijn nog een aantal kleinere updates geweest. Waarom is dat geld niet beschikbaar voor zuinige motoren, waarmee de minister nog geld kan verdienen omdat er dan sprake zal zijn van een veel lager brandstofverbruik, en wordt al het geld wel besteed aan modernere spionageapparatuur?

Minister **Hillen**: Ik zou willen dat er geld genoeg was om aan beide investeringen prioriteit te geven. Het feit dat het alleen is uitgegeven aan de spionageapparatuur heeft te maken met de functie van de vliegtuigen die up-to-date moet zijn. Het zou mij echter een lief ding waard zijn als dit soort actualisaties veel sneller zou kunnen plaatsvinden. Daarmee wordt nog eens aangegeven dat defensie op het ogenblik ook internationaal elk dubbeltje honderd keer moet omdraaien.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb al aangekondigd dat ik zou meerekenen met de minister. Dat heb ik even gedaan. We beginnen bij 3600 vliegbewegingen. Er gaan er 600 af. We wisten al dat die er af zouden gaan. Maar goed, dat kan altijd herbevestigd worden. Dan zitten we op 3000 vliegbewegingen. Het enige concrete getal dat daarna genoemd werd, was 200. Daarbij ging het om uit te plaatsen vliegbewegingen, dus vliegbewegingen die ergens anders zullen plaatsvinden. Het was al een beetje vager, maar het werd wel in concrete nummers omgezet. Veel plezier elders in Nederland! Maar goed, dat lawaai is dan in ieder geval weg in Limburg. Ik zit dan op 2800. Daarna heb ik geen getal meer gehoord. De simulator gaat iets doen. Bij de vrachtvliegtuigen gaat het niet om minder starts en landingen, maar om stillere starts en landingen. Dat zou je kunnen omrekenen in een geluidsreductie. En toen werd het stil, maar was ik nog lang niet aanbeland op 2340 of een equivalent daarvan in termen van geluidsreductie. Waar haalt de minister de overtuiging vandaan dat hij op 2340 of het equivalent daarvan in geluidstermen belandt? Hij zal de Kamer, in ieder geval mijn fractie, toch echt met hardere cijfers moeten overtuigen.

Minister **Hillen**: De heer Samsom rekent alleen met starts en landingen. Hij noemt de stillere motoren terloops, maar die tellen wel degelijk mee voor het aantal decibellen. Dat geldt zowel voor de tankvliegtuigen als voor de vrachtvliegtuigen. Dat is dus ook substantieel. De simulator is ook substantieel. Daarmee is niet eens sprake van starts en landingen. Ook daarvoor geldt dat het een forse reductie kan opleveren. Alles bij elkaar komen we dus een stuk lager uit.

De heer **Samsom** (PvdA): Maar ik kan van 2800, waar ik inmiddels op zit, niet «substantieel» aftrekken. Dat moet u proberen met een computer te doen: 2800 – substantieel. Dan geeft de computer een «error». Er moet een getal komen te staan. De minister en zijn ambtenaren hebben zich voorbereid op dit debat. De minister moet in staat zijn om iets in getal om te zetten. Sterker nog, dat is hem ook opgedragen. Anders moet hij tot een paardenmiddel overgaan, namelijk het inroepen van de binnenvlieg-regeling.

Minister **Hillen**: Het probleem is dat de heer Samsom alles benadert en eigenlijk praat in vliegbewegingen. Ik probeer met een samenstel van maatregelen tot geluidsreductie te komen. Die geluidsreductie van 35% wordt het komend jaar met dit samenstel van maatregelen gerealiseerd. De staatssecretaris van I&M is verantwoordelijk voor het meten. Aan het eind van 2012 zal via metingen blijken of we die reductie gehaald hebben. De wissel die ik op de Kamer moet trekken, het krediet dat ik aan haar moet vragen, is dat pas eind 2012, als de metingen zijn verricht, zal blijken dat het verwezenlijkt is.

De heer **Leegte** (VVD): De winst die er lijkt te zijn, is dat de voorwaarde-lijkheid uit de brief weg is. De minister zegt nu immers dat we die 35% geluidsreductie gaan halen. Ik blijf echter op een andere manier zitten met de vraag die ook de heer Samsom heeft gesteld. De minister zegt dat we niet moeten blijven hangen op de vluchten. Vervolgens maakt hij allerlei aftreksommen en gaan we van 3600 vliegbewegingen naar zo'n 2900 vliegbewegingen. In de motie staat echter dat er in 2012 sprake moet zijn van 35% minder lawaai. Kan de minister een aftellijstje maken waardoor duidelijk wordt waar die 35% winst vandaan komt? Is dat 10% minder vluchten, is dat 5% minder vrachtvliegtuigen, is dat 10% minder door simulators? Hoe komen we nu naar die breakdown van 35%? Daar gaat het mij om. Het gaat mij niet om de vluchten.

Minister **Hillen**: Ik noem ook stillere routes. Het is een samenstel. Het gaat om het totale aantal decibellen. Het is een samenstel van maatregelen. Het is natuurlijk passen en meten. Ik zou veel liever met 50% omlaag gaan, of met nog veel meer. Binnen de huidige omstandigheden kan ik er echter niet meer van maken. Maar die 35% wordt op die manier gehaald.

De heer **Leegte** (VVD): Als er gesteld wordt «het wordt gehaald», kan de minister dan gewoon met die breakdown komen? Kan hij aangeven hoe die -35% wordt opgebouwd? Dat hoeft niet vandaag, maar dat moet zo snel mogelijk in het nieuwe jaar worden geleverd. Ik heb begrepen dat een deel wordt gerealiseerd door minder vluchten van de AWACS. Een deel wordt gerealiseerd door minder geluid van vrachtvliegtuigen. Een deel wordt gerealiseerd door het gebruik van simulators. Verder worden andere routes gekozen, enzovoorts. Kan de minister gespecificeerd aangeven hoe dat uiteindelijk leidt tot 35% geluidsreductie, en liefst nog meer dan dat? Daar hebben wij als Kamer behoefte aan.

Minister **Hillen**: Niet alleen de Kamer, de NAVO zelf ook. Ik heb al gewezen op het feit dat de NAVO zelf ook niet zit te wachten op een verkleining van het draagvlak en op problemen. Vroeger moesten we echt harde gesprekken voeren, maar nu proberen we samen, binnen de gegeven omstandigheden, tot oplossingen te komen. Degenen die hierover kunnen oordelen – de mensen die met de AWACS werken – zeggen dat het samenstel van de maatregelen zal leiden tot 35% geluidsreductie. Dat gebeurt dus via minder starts en landingen, via stillere routes, via simulators en via stillere motoren. In dit debat overheerst het denkbeeld dat als we die 2340 vluchten niet halen, we dus de geluidsreductie niet halen. Die twee dingen probeer ik uit elkaar te houden. We roeien met de riemen die we hebben en nemen een aantal maatregelen. Buitensporige maatregelen zijn momenteel echter niet meer mogelijk. Maar binnen deze omstandigheden gaan we het komend jaar halen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vraag me af of ik hier nu met de minister voor de NAVO zit of met de minister voor alle Nederlanders. Ik heb tot nu toe gehoord: NAVO, moeilijk, moeilijk, we hebben geen geld. Ik heb niet iets van begrip gehoord. Het is niet een beetje overlast dat mensen daar hebben, het is een echt een bedreiging voor en een aanslag op hun gezondheid. Volgens mij komt de minister artikel 21 van de Grondwet niet na. Er staan bepalingen in het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens over gezondheid. En dan moeten wij, nadat in 30 jaar geen enkele belofte is nagekomen, nu tot midden 2013 wachten omdat deze minister weer zegt: geloof mij nu maar. Waar is een concrete set maatregelen waarmee de minister hard kan maken dat dit op 1 januari voor elkaar is? Roep anders die invliegeregeling maar in! Stop met die vluchten totdat er een pakket is waardoor de geluidsoverlast met 35% wordt verminderd!

Minister **Hillen**: Ik wil graag empathie tonen met de mensen. Ik heb aangegeven dat het ellendig is als je last hebt van geluid. Net zoals er een heleboel andere ellende voortvloeit uit een gecompliceerde samenleving. Iedereen heeft in dit land last van bepaalde dingen. Ik vind het verschrikkelijk genoeg. De kunst is om te proberen er zo verstandig mogelijk mee om te gaan. Mijn inspanningen zijn erop gericht om voor de mensen in die omgeving de geluidshinder terug te dringen. Wat mij betreft gaat dat verder dan 35%, maar op het ogenblik zie ik met de huidige mogelijkheden niet meer dan dat.

Mevrouw Van Tongeren zegt dat ik alleen voor de NAVO pleit. Ik ben als minister van Defensie natuurlijk ook degene die de defensie-inspanningen verdedigt en kijkt hoe die zich verhouden tot het delen van lasten en lusten. Nederland moet proberen om ook een aantal lasten voor zijn

rekening te nemen. Dan doen wij. De lasten die van Nederland gevraagd worden, vallen in wezen in verhouding nog mee. Wij hebben lasten te dragen. Onderbanken is daar een duidelijk voorbeeld van. Dat wil niet zeggen dat als ik daar die overlast zou laten verdwijnen, ik daarmee de oplossing heb. Ik denk dat ik dan veel grotere problemen ga veroorzaken. Op het moment dat ik tegen de NAVO zeg dat Nederland geen vluchten meer accepteert en Geilenkirchen echt dicht moet, is bijvoorbeeld Brunssum lang niet meer vanzelfsprekend. Er is gevraagd of er een deal is gemaakt. Dat is niet het geval. Zo gaat dat niet. Maar je luistert wel goed naar elkaar en je maakt afspraken met elkaar. Men moet zich realiseren hoe vaak wij met onze vliegtuigen voor de NAVO over andere landen moeten vliegen. Daarbij is diezelfde binnenvliegeregeling aan de orde. Men moet elkaar tolereren. Op het moment dat Nederland in een multilateraal bondgenootschap eisen gaat stellen aan andere landen of aan het bondgenootschap die niet aan Nederland worden gesteld, isoleert Nederland zich. De kunst is juist om binnen zo'n bondgenootschap, dat ertoe strekt onze veiligheid te garanderen en internationaal onze belangen te verdedigen, de lasten en lusten goed te verdelen. Dit moet op een verstandige manier gebeuren, waarbij van de organisatie kan worden verwacht dat zij ingrijpt op het moment dat er een te zware wissel op haar wordt getrokken. Dat betoog probeer ik te houden. De Kamerleden houden ook een betoog. Ik heb echter tegelijkertijd inhoud te geven aan het belang van de NAVO en de andere belangen die binnen de NAVO worden bewaakt. Dat doe ik ook in dit debat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik sluit me aan bij de vragen van de mensen hier aan tafel: geef dan concreet aan hoe die 35% geluidsreductie gehaald wordt. Wij zien helemaal niets concreets in de brieven die wij hebben gekregen. De minister zegt dat het de kunst is om de lusten en de lasten eerlijk te verdelen. Dat is 30 jaar niet gelukt. De minister vindt misschien dat de lasten voor Nederland wel meevallen, maar de mensen in Schinveld en Onderbanken vinden dat absoluut niet. Maak dan hard dat u vanaf 1 januari 2012 voldoet aan een geluidsreductie van 35%!

Minister **Hillen**: De lasten dalen daar inderdaad scherper neer. Ik hoorde de heer Samsom gisteren in het journaal zeggen dat het erger was dan bij Schiphol, terwijl er op Schiphol per twee dagen evenveel toestellen opstijgen en landen als in een heel jaar in Limburg. Je kunt je heel scherp op iets richten en je ziet dan dingen die heel ernstig zijn, maar laten we alsjeblieft proberen om de zaken in verhouding tot elkaar te zien. De overlast is er inderdaad. Die is ook erkend. Daarom hebben wij geprobeerd om binnen de bestaande mogelijkheden – die zijn niet groot – en gegeven het belang dat Nederland in een groot aantal andere opzichten heeft, tot een samenstel van maatregelen te komen die tot 35% geluidsreductie zullen leiden. De punten die ik heb genoemd, dragen daar allemaal aan bij. Er zullen 600 vluchten minder zijn, er komen stillere motoren in de vrachtvliegtuigen, er komen stillere motoren in de tankvliegtuigen, er worden stillere routes gebruikt en er worden simulators gebruikt. Al die maatregelen bij elkaar leiden tot die 35%.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb twee vragen. Ik heb de woorden van de minister opgeschreven: een reëel uitzicht op ten minste 35% reductie. Ook ik heb behoefte aan meer concrete getallen. Ik noem het voorbeeld van de simulators. Ik begrijp niet waarom de minister niet concreet kan aangeven tot hoeveel minder vliegbewegingen die leiden. We hebben de simulators al meer dan een jaar. Ze komen geleidelijk in bedrijf. Ik denk dat de minister, wat dit betreft, een concreet getal zou moeten kunnen geven. Mijn tweede vraag is de volgende. De minister geeft terecht aan dat het belangrijk is dat ook binnen de NAVO het draagvlak groter wordt en dat ook de NAVO het inzicht heeft dat het minder moet en minder kan. De

mogelijkheden van uitwijken richting Polen en Hongarije worden afgeserveerd. De vrachtluchten vanuit Eindhoven zijn niet mogelijk. Wat geeft de NAVO dan aan als mogelijkheden om die vliegbewegingen te minderen? Ook hierop hoor ik graag een wat meer concrete reactie.

Minister **Hillen**: Het uitwijken naar andere luchthavens was in de afgelopen jaren aan de orde. Die uitwijkmogelijkheid kan volgend jaar weer meer worden toegepast. Als we maar lang genoeg doorgaan, dan is het wel degelijk mogelijk om al die activiteiten uitgeplaatst te krijgen. En daarna gaat Brunssum. Of daarna gaat weet ik wat. Het punt is dat er lusten en lasten zijn. Op het moment dat je binnen de NAVO opereert, genereer je werkgelegenheid en investeringen, maar krijg je ook te maken met een aantal nadelen ervan. Op het moment dat Nederland binnen de NAVO alleen gaat voor de aardige dingen en voor de nare dingen wegloopt en de zaal verlaat, betaalt het daar de rekening voor.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Mijn eerste vraag over de simulators is niet beantwoord.

Minister **Hillen**: Dat is iets wat nog in ontwikkeling is. Ik zou de cijfers kunnen geven als de simulators in vol bedrijf zijn, maar het gebruik van die simulators is op het ogenblik in ontwikkeling. Het heeft een jaar gedraaid, maar de inzet ervan neemt nog steeds toe. Ik durf dat niet precies te zeggen. Ik ga ervan uit dat als de simulators in vol bedrijf zijn, dat samen met andere maatregelen uiteindelijk een besparing kan opleveren van vele procenten. Ik kan me echter niet vastleggen op een percentage.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik vrees dat we met simulators ook niet verder komen dan «vele procenten». Als dat het meest concrete is wat de minister kan geven! Nogmaals, ik denk dat dit een van de eerste maatregelen is waarover de minister duidelijkheid kan geven als het gaat om de reductie van het aantal vliegers.

Ik heb nog een vervolgvraag. Ik vind het betoog van de minister over de lusten en de lasten binnen de NAVO nog steeds te vaag. Nederland heeft een aantal voorstellen gedaan om de vliegbewegingen te verminderen. Ik heb de twee voorbeelden genoemd. De minister geeft aan dat het draagvlak binnen de NAVO groter is geworden. Wat gaat er concreet binnen de NAVO gebeuren waaruit Nederland kan opmaken dat de vliegbewegingen kunnen worden verminderd?

Minister **Hillen**: Een van de grootste problemen voor een minister is proberen vooruit te lopen op iets wat je nog niet gerealiseerd hebt. Ik doe zelden beloften. Ik probeer me daar altijd verre van te houden. Mijn inzet is duidelijk. Ik erken het probleem. Mijn inzet is dat ik me op dit punt wel degelijk zal laten gelden. Maar ik ga niet vooruitlopen op uitkomsten. Als die er zijn, zullen we ze met elkaar verwelkomen. Op het ogenblik is datgene wat we kunnen bereiken, precies datgene wat door de Kamer is gevraagd: een geluidsreductie van ongeveer 35%.

De heer **De Mos** (PVV): Ik heb twee vragen. De minister is ervan overtuigd dat hij de geluidsreductie van 35% gaat halen. Dat is buitengewoon goed nieuws. Er zitten echter nog allerlei haken en ogen aan. Kan de minister niet zeggen: totdat het meetsysteem werkt gaan we gewoon 35% minder vliegen? Als we minder vliegbewegingen maken, halen we die 35% immers ook.

Mijn tweede vraag betreft de meting. Hoe zal die eruitzien? De minister is heel zeker van een en ander. Kan hij zeggen: we gaan gewoon lopende het

jaar, bijvoorbeeld na zes maanden, meten of we inderdaad op die 35% geluidsreductie zitten?

Minister **Hillen**: De heer De Mos suggereert om totdat het meetsysteem werkt, het aantal vluchten met 35% te verminderen. Zo werkt het niet. Ik kan geen opdrachten aan de NAVO geven. Het is een kwestie van afspraken met elkaar. Wij hebben in goed vertrouwen met elkaar gezegd: al deze maatregelen tezamen geven over het jaar een reductie van 35%. De staatssecretaris zal de Kamer bijpraten over de inhoud en de techniek van het meten.

De heer **De Mos** (PVV): Dat vind ik dan toch een beetje kort door de bocht. De minister is ervan overtuigd dat die 35% geluidsreductie zal worden gehaald. Dan kan toch met de NAVO worden afgesproken dat zij, totdat de metingen bekend zijn, 35% minder gaat vliegen? Dat is een tijdelijke maatregel. De NAVO mag dan weer meer gaan vliegen als die 35% geluidsreductie is gehaald. Ik vind dat een heel mooie handreiking naar de NAVO. Ik vergelijk het dan met de inhoud van de motie. Ik probeer mee te denken.

Minister **Hillen**: Dat wordt door de NAVO ook zeer op prijs gesteld. Het probleem is wel het volgende. Wat de NAVO betreft, gaat het niet alleen om het geluid. Er is natuurlijk nog een andere afweging. De NAVO heeft ook te maken met het belang en het nut van die vluchten. Op het moment dat de problemen worden opgelost door met de vluchten te stoppen, wordt geen inhoud gegeven aan het oefenen met en het observeren van de AWACS. Dat zal dus helaas niet gebeuren. De afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt op basis van inzicht van deskundigen, is dat we met het samenstel van maatregelen op 35% reductie uitkomen. Dat krediet vraag ik aan de Kamer. Als er gemeten wordt, zal dat resultaat zich ook manifesteren.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Toen ik de minister zojuist hoorde zeggen «het gaat wel om veiligheid», dacht ik: lekker bondgenootschap dat mensen opzadelt met hartinfarcten, verhoogde bloeddruk, slaapproblemen en gehoorschade. Laten we dat aspect van veiligheid niet onder het tapijt vegen!

Ik ben volgens mij de achtste op rij die vraagt om concretisering. Ik sluit me aan bij de andere woordvoerders. Als de minister de Kamer krediet vraagt voor zijn voorspelling dat hij zelf een reëel uitzicht heeft op een daling van 35%, dan zal hij dat echt moeten kwantificeren. Anders ziet hij maatregelen en verzint hij er zelf bij dat het reëel is dat die 35% geluidsreductie zullen opleveren, terwijl hij dat met de Kamer dus kennelijk niet kan delen.

Minister **Hillen**: Mevrouw Ouwehand brengt een aantal dramatische argumenten in beeld. Die kan ik natuurlijk met andere dramatische argumenten pareren. Ik denk dat we zo niet met elkaar moeten debatteren. Het gaat erom dat we met elkaar proberen een probleem op te lossen. Ik heb uitdrukkelijk geen aanspraak gemaakt op het feit dat de afgelopen jaren het aantal vliegbewegingen en het aantal decibellen is verminderd. Dat is misschien gebeurd door een samenloop van toevallige omstandigheden, maar dat heeft er wel toe geleid dat de leefbaarheid in de omgeving dan misschien nog niet optimaal is geworden, maar dat het aantal klachten wel dramatisch is gedaald. Het beeld moet niet zo zijn dat het nu een hel is en dat er, als er niet heel snel iets gebeurt, de meest vreselijke dingen zullen gebeuren. De wissel die op de mensen van Onderbanken wordt getrokken, is fors. Dat heb ik gezegd. Die is de afgelopen jaren al veel minder geweest dan daarvoor. In de tijd dat de motie-Jansen c.s. werd aangenomen, was de wissel die getrokken werd

zwaarder. Ik geef toe dat het toevallige omstandigheden zijn waardoor het geluid is verminderd, maar we hebben in de tussentijd wel geprobeerd om bij de NAVO de knop om te krijgen. Dat is gelukt. Daardoor komen we binnen bepaalde marges tot een samenstel van maatregelen dat in ieder geval de geluidsreductie van 35% geeft. Ik zeg tegen de Kamer: die halen we dat jaar en het meten zal dat uitwijzen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik constateer dat het medeleven van de minister met de omwonenden niet veel voorstelt als hij niet hardmaakt wat hij ook echt voor hen gaat doen. De Partij voor de Dieren gaat het krediet niet geven als we niet gekwantificeerd krijgen hoe die 35% tot stand komt. Ik wijs de minister op de mogelijkheid van de binnenvliegeregeling. De minister heeft een voorstel van de PVV op dat punt wat makkelijk afgedaan, maar hij kan wel gebruikmaken van die regeling. Hij kan tegen de NAVO zeggen: we baseren ons op de afspraken die we gemaakt hebben en maken nu gebruik van die mogelijkheid.

Minister **Hillen**: Ik weet niet of mevrouw Ouwehand precies weet wat er gebeurt als je de binnenvliegeregeling gaat toepassen. Dan kan de NAVO of dan kunnen landen die lid zijn van de NAVO, dezelfde eisen aan ons stellen. Dat wil zeggen dat onze vliegtuigen niet meer kunnen landen, dat onze vliegtuigen niet meer over andere landen heen kunnen vliegen. Mevrouw Ouwehand heeft geen idee wat je losmaakt als je binnen de NAVO met dat soort maatregelen ten opzichte van elkaar gaat werken. Dat is de bijl aan de wortel van het bondgenootschap.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Maar het is een aangenomen motie.

Minister **Hillen**: In de aangenomen motie staat dat het geluid moet worden gereduceerd. Dat krijgt de Kamer. De motie wordt uitgevoerd.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb het idee dat de minister van Defensie niet beseft dat we 30 jaar genomen hebben voor goed overleg met de NAVO. Die tijd is nu voorbij. Op het moment dat de motie-Jansen c.s. werd aangenomen – en overigens ook al ten tijde van het aannemen van de motie-De Wit/Van Gent, wat inmiddels zo'n drie jaar geleden is – waren alle argumenten over de binnenvliegeregeling bij de Kamer bekend. Het is bij al deze woordvoerders bekend dat het van toepassing verklaren van de binnenvliegeregeling een heftig middel is. Desondanks hebben die woordvoerders bij volle zinnen gezegd: we gaan dit gewoon regelen. De minister zegt dat wij die 35% gaan halen. Is hij bereid om nu uit te spreken dat richting de NAVO gecommuniceerd wordt dat als in september of oktober blijkt dat toch het hele quotum voor 2012 is gevolgen, dan de stekker eruit gaat? Het is naar mijn mening ook uit het oogpunt van defensiepolitiek veel verstandiger om van tevoren aan te geven dat de grens 2340 vliegbewegingen is. Daar kan dan op gepland worden, dat aantal kan over het jaar gespreid worden. Dat is beter dan wanneer we op 1 oktober constateren dat de grens van 2340 bereikt is en dat de stekker er dan uit moet. Dat is pas een echt risico uit het oogpunt van veiligheid! Is de minister bereid om dat nu met de NAVO zo af te spreken? Zo niet, dan voert hij naar mijn mening de motie niet uit.

Minister **Hillen**: De verhouding tussen Nederland en de NAVO is zodanig dat dit soort dreigementen niet nodig is. De afspraken met de NAVO zijn gemaakt op basis van wederzijds vertrouwen. Die zijn zodanig dat ze deze uitkomst kunnen geven. Dus wordt die reductie ook gehaald.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Het is van tweeën een. Of de minister is zeer zelfverzekerd en zegt: wij gaan dat halen. Dat is hij klaarblijkelijk. Dan moet het geen enkel probleem zijn om ons dat voor te rekenen. Ik wil hem

daar best nog wel twee weken voor geven. Dan tillen we dat over het reces heen. Dan mag hij de zaakjes nog even goed narekenen. Maar dan moet hij ook boter bij de vis leveren. Als hij zeker is, dan moet hij met de NAVO ook communiceren dat het echt harde afspraken zijn. Dan moet hij zeggen: als we die niet halen, dan hebben jullie een probleem.

De heer **Leegte** (VVD): Ik had mijn laatste interruptie eigenlijk bewaard voor de bomen, maar ik wil toch nog graag interrumperen over de geluidsreductie. Het gaat erom dat we 35% minder geluid halen. De minister zegt dat dit kan. Ik wil van hem de toezegging dat hij over een maand met een lijstje komt waarop staat hoeveel procent minder geluid de verschillende maatregelen zullen opleveren. Daarop zou bijvoorbeeld kunnen staan: 600 vluchten minder is 10% minder geluid; de inzet van de simulator levert 5% minder geluid op. Ik verzin maar iets. Op die manier krijgen we overzicht van de reductie. Ik wil dus gewoon een tabel van de maatregelen met de geluidsreductie. Daar hebben wij behoefte aan. De minister zegt dat het kan. Als hij dat doet, dan zijn wij hier klaar. Anders maakt hij het voor ons zo moeilijk, omdat wij ons dan slecht laten overtuigen. Dan blijven we in de retoriek hangen die er altijd is geweest: de blauwe ogen van de minister. Ik ben zo bang voor alles wat we de afgelopen dagen op teletekst hebben gelezen.

Minister **Hillen**: Ik begrijp best dat mijn blauwe ogen niet voldoende zijn. Die zijn overigens niet blauw. Ik begrijp ook best dat de heer Leegte, gegeven de historie, kennelijk meer wil dan alleen informatie over de verschillende maatregelen. Ik zal aan zijn verzoek tegemoetkomen. De Kamer krijgt binnen een maand een brief waarin een tentatieve beschrijving wordt gegeven van de uitkomsten van de verschillende maatregelen.

De heer **Leegte** (VVD): Fantastisch! Daar kunnen we iets mee. Dan kunnen we beoordelen of die 35% geloofwaardig is. Dat is precies de behoefte die wij hebben. Veel dank daarvoor!

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik mis dan nog de koppeling dat als het vervolgens niet gehaald wordt, het luchtruim dichtgaat. Dat is namelijk deel 2 van de motie.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ben natuurlijk blij met deze toezegging. We kunnen in dit debat natuurlijk ook zelf wel iets verder komen. Uit wat oudere stukken blijkt dat de simulator ooit goed was voor 150 vluchten. Dat is een hard getal, dat gewoon is genoemd in een brief van een ambtsvoorganger van deze minister. Ik hoor graag van deze minister of die 150 staat. Ik zoek naar houvast. Simulators hoeft je niet in decibellen om te zetten. Je gaat er namelijk niet stiller door vliegen, maar je gaat er minder door vliegen. Het gaat gewoon om een aantal keren minder vliegen. In dit geval gaat het om 150 minder vluchten. Over de vrachtluchten is ook wel eerder iets gezegd. Ik heb altijd begrepen dat die maatregel wel om te rekenen is in decibellen. Je vliegt immers even vaak, alleen met een stillere motor. Dat zou ongeveer 100, misschien wel 200 minder starts en landingen opleveren. En naar de stillere routes is ook al eens onderzoek gedaan. Dat weet de staatssecretaris van I&M namelijk heel goed. Daar was de uitkomst eigenlijk nihil. We hebben het NLR-rapport 3000 keer op de kop gezet. De uitkomst was: we proberen het wel, maar het lukt niet. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, kom je gewoon niet uit op 2340. Het komt zelfs niet in de buurt van 2340. Daarom word ik enigszins getergd als deze minister zonder onderbouwing blijft beweren dat die 35% in de pocket is.

Minister **Hillen**: Ik wil nu niet met de heer Samsom van mening verschillen over welk onderdeel dan ook. De Kamer krijgt van mij binnen een maand een tentatieve optelling van de verschillende maatregelen die zullen leiden tot 35% geluidsreductie.

Voorzitter. Ik wil nog een aantal opmerkingen over bomen maken. Het gaat niet om kappen, het gaat om snoeien. Op het ogenblik zijn zes bomen echt te hoog. Die staan buiten het bos. Aan de bomen die in het bos staan, moet onderhoud worden gepleegd, omdat die natuurlijk ook weer zijn gegroeid. Zo gaat dat in de natuur.

Het bos dat er had moeten komen, is er inderdaad nog niet. Dat zou volgens de compensatieregeling 3 ha moeten zijn. Dat is door één van de voormalige staatssecretarissen verdubbeld naar 6 ha. Vervolgens is er weinig gebeurd. Dat heeft eigenlijk te maken met dingen die meestal in dit soort procedures spelen. Het is overgedragen aan een ander ministerie. Dat is gaan onderhandelen over prijzen en grond. Vervolgens is het gestrand, omdat de prijs die gevraagd werd, anders was dan de prijs die men in zijn hoofd had.

Ik vind de suggestie van de CDA-fractie om het geld over te maken aan Onderbanken en de zaken ter plaatse te laten regelen, zo slecht nog niet. Dan heeft degene die het grootste belang daarbij heeft, ook de vinger aan de trekker. Die kan het dan ook onmiddellijk laten uitvoeren tegen een marktconforme prijs. Dat is volgens mij de beste afspraak die op het ogenblik gemaakt kan worden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Je gaat van een boom natuurlijk niet zeggen dat die te hoog is. Die boom groeit en dat moet die vooral lekker blijven doen. En we gaan al helemaal geen bomen kappen als het beloofde herstel nog niet is gerealiseerd. De minister zegt: oké, we maken het geld wel over. Dan moet er wel een garantie zijn dat het voldoende geld is. Hij geeft immers zelf aan dat er wat gedoe is geweest over de grondprijzen. Het is dus een prima plan van de CDA-fractie en het is een prima reactie van de minister, maar er moet een garantie zijn dat het herstel wordt gerealiseerd. Het mag niet neerkomen op: vrijblijvend een bedragje overmaken en dan wachten we wel weer af.

Minister **Hillen**: Mevrouw Ouwehand hoeft niet ongerust te zijn. Ik heb gesproken over een marktconforme prijs. Een makelaar kan zo vaststellen wat de grond waard is met de bestemming die erbij hoort. Het probleem was dat de prijs is gaan stijgen toen er om de grond gevraagd werd. Daardoor is de zaak geleidelijk aan vastgelopen. Onderbanken zelf kan ter plaatste waarschijnlijk veel scherper zien wat de marktomstandigheden zijn, wat de mogelijkheden zijn en wat reëel is. Daardoor zou de zaak sneller kunnen worden gerealiseerd. Ik denk dus dat het een heel praktische en verstandige oplossing is. De marktconforme prijs is objectief vast te stellen. Als dat geld is overgemaakt, is die garantie volgens mij voldoende gegeven.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Als de minister het niet heel erg vindt, ben ik er helemaal niet gerust op. Ik ben met dit kabinet niet gerust op welk natuurherstelplan dan ook. Ik wil dat hier de garantie wordt uitgesproken dat het herstel er komt. Er zou zomaar eens gedoe kunnen zijn met de toestemming van een gedeputeerde. Die signalen hebben ons zojuist ook bereikt. Het is de vraag of de gemeente wel voldoende slagkracht heeft. Het bos moet er komen. Dat moet de garantie zijn. Ik vind het voorstel van de CDA-fractie best prima, maar als het erop uitdraait dat het ministerie van Defensie een bedragje overmaakt en vervolgens niets meer hoeft te doen, waarna het bos er niet komt en er ook niet bemiddeld wordt in een eventueel conflict, dan zijn we daar niet tevreden mee. Het moet dus echt gegarandeerd worden.

Minister **Hillen**: Ik vind het interessant dat mevrouw Ouwehand nu ineens zoveel vertrouwen heeft in onze invloed, terwijl zij dat daarvoor niet had. Wij denken dat de invloed van Onderbanken ter plaatse veel groter is dan die van Defensie. Vanuit Den Haag is het vastgelopen. Wij denken dat het veel sneller kan als het ter plaatse geregeld wordt. Vervolgens doe je dat veel sneller door geld over te maken. Dan kan het direct besteed worden. Ik denk dat de methode die wij volgen, in dit geval het decentraliseren van het probleem, de meeste gereede kans op een oplossing biedt.

De heer **Holtackers** (CDA): Mijn voorstel betrof marktconformiteit als uitgangspunt. Dat betekent dat die marktconformiteit niet meteen de bovengrens is. Ik wil daarmee aangeven dat als de prijs iets boven de marktconformiteit zou zitten, het wat mij betreft ook nog bespreekbaar zou zijn. Aan de andere kant, als het duidelijk speculatief wordt, dan is het absoluut niet bespreekbaar.

Minister **Hillen**: Ik denk dat dat reëel is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb nog een opmerking over het hetzelfde onderwerp. De burgemeester en de wethouder zitten op de tribune. Ik heb hen zojuist ook weer even gesproken. Ik wil van deze minister een resultaatgarantie dat daar 6 ha bos komt. Dat kan via verschillende wegen tot stand komen. Ik maakte al het grapje dat dat kan door het inhuren van de Partij voor de Dieren. Dat bos moet er gewoon komen. Deze regering heeft er toch een handje van om een probleem eventueel met een klein zakje geld over de schutting te gooien en te denken: laat de gemeente het maar regelen! Mijn fractie kan alleen akkoord gaan als er een garantie wordt gegeven. Wie het uitvoert, waar het geld terechtkomt, hoe er onderhandeld wordt, dat zal mijn fractie minder interesseren. Als de betrokkenen, dus de burgemeester, de wethouder en Defensie, samen iets afspreken zodat er een bosgarantie is, zijn wij tevreden. Kan de minister een bosgarantie toezeggen?

Minister **Hillen**: Wij zijn natuurlijk best bereid om samen met de gemeente te kijken waar en hoe het het beste kan worden uitgevoerd. Wij denken dat dit toevertrouwd kan worden aan de gemeente zelf. Wij denken dat de gemeente dat zelf het beste weet. We willen echter best met de gemeente meedenken op dat punt. Een garantie geven dat de gemeente gaat uitvoeren wat de afgelopen jaren door ons niet gedaan is, vind ik wat vergezocht. De gemeente heeft er zelf het meeste belang bij. Ik heb er derhalve alle vertrouwen in dat het ook zal gebeuren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn fractie wil de garantie dat dat bos er komt. Dat is een verplichting die het Rijk op zich heeft genomen. Het Rijk moet die verplichting nakomen. Het Rijk mag wat ons betreft met andere instanties samenwerken en geld overmaken, maar ik verwacht van deze minister dat hij garandeert dat het bos er komt.

Minister **Hillen**: Die garantie kan ik niet geven. De laatste handeling is dat ik het geld overdraag aan de gemeente Onderbanken. Ik kan alleen aan de voorwaarden voldoen waarbinnen de kans op het resultaat van het bos optimaal is. Dat is het geval als het geld is overgedragen aan de gemeente.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Het dossier Onderbanken en de AWACS speelt ook op het ministerie van Infrastructuur en Milieu al geruime tijd een rol. Het is wellicht goed om, ook naar aanleiding van de voortgangsrapportage, vooraf nog even te melden dat de bedragen die als tegemoetkoming zijn toegezegd aan de gemeente en de vereniging STOP AWACS, inmiddels zijn overgemaakt.

Er zijn eigenlijk twee specifieke vragen aan mij gesteld: een vraag over de validiteit van het meetsysteem en een vraag over het gezondheidsonderzoek. Ik zal allereerst ingaan op het meetsysteem. Wij hebben naar aanleiding van de motie en de eerdere discussies in de Kamer ervoor gekozen om aan te sluiten bij het Geluidsnet, het systeem dat door de gemeenten is opgezet in 2008. Wij hebben daarvoor gekozen, omdat je daarmee een zekere referentie hebt om terug te kijken naar de jaren hiervoor. Bovendien is het een systeem dat ook door de regio wordt gedragen. Er hoeft over de aanpak op zichzelf niet veel discussie te bestaan. We hebben daarnaast, mede op verzoek van betrokkenen, het aantal meetpunten aangepast. De gemeente speelt daarin een sleutelrol. Een aantal meetpunten is op een andere plek gezet. Op dit moment zijn er elf meetpunten.

Zoals bekend: het meten is één, de systematiek van berekenen is een ander. Wij hebben via het NLR om een berekeningssystematiek gevraagd. Het aardige is dat als je kijkt naar de uitkomsten van zowel de meetmethode als de berekeningsmethode, die grote parallellen vertonen. Dat komt dus redelijk dicht bij elkaar. Ik merk daarbij op dat de foutmarge van de meetmethode eerder al is genoemd, vanwege het feit dat je dan andere geluidsbronnen kunt meetellen die niet direct één op één zijn terug te leiden tot de AWACS. De lijnen die je uit beide grafieken kunt halen, zijn echter bijna identiek.

De heer Holtackers heeft gevraagd of het een gevalideerd systeem is. Ja, in die zin wel. Ook het NLR geeft dat aan. We zouden natuurlijk kunnen zeggen dat het niet het meest ideale systeem is, maar het is gegeven de omstandigheden wel het beste wat we hebben. Het komt ook dichtbij wat we zouden moeten willen. Kortom, het kan natuurlijk altijd beter, maar in samenspraak met de provincie en de gemeente, die ook beide samen met de rijksoverheid een belangrijke financier zijn van het meetsysteem, is hier voor deze systematiek gekozen.

Ik maak even de overstap naar het gezondheidsonderzoek. Het RIVM is in dit verband genoemd. Ik sluit volledig aan bij datgene wat de minister heeft gezegd met betrekking tot de 35% geluidsreductie. Die moet absoluut worden gehaald. De minister gaat over de maatregelen. Daarover is vandaag al het nodige gewisseld. Ik wijs op het rapport «Geluid en hinder door AWACS Geilenkirchen» van het RIVM dat in het afgelopen jaar is verschenen. Dat is overigens openbaar, dus iedereen kan daar kennis van nemen. Dat rapport staat gewoon op de site. Ik vind overigens met de minister dat de vergelijking met Schiphol niet opgaat, omdat er grote verschillen zijn als het gaat om het aantal vliegbewegingen, het aantal woningen en dergelijke. Als je kijkt naar de piekbelasting die wordt veroorzaakt door de AWACS, dan is er alle reden om die reductie van 35% te halen. Daar is ook geen enkele discussie over. Ik vind ook niet dat wij daar onenigheid over moeten creëren. Het gaat om de vraag hoe je die reductie kunt halen. Daarvoor zijn verschillende sporen. Daar is de minister uitgebreid op ingegaan. Ik vind ook dat die reductie echt moet worden gehaald. Als je kijkt naar de piekbelasting, dan is dat volstrekt helder.

De tweede vraag ging over het uitblijven van het gezondheidsonderzoek. Ik heb bewust al even het RIVM genoemd, omdat dat het instituut is dat het gezondheidsonderzoek zou moeten doen. Er is in het afgelopen jaar wel degelijk door het RIVM met ons ministerie, maar zeker ook binnen de Commissie AWACS Limburg, uitvoerig gesproken over de vraag: wat gaat er nu gebeuren en hoe moet dat onderzoek worden opgepakt? De vraag stellen is gemakkelijker dan het geven van een antwoord. Dat geldt overigens niet alleen voor dit geval, dat geldt vaker. Het gaat om vragen als: wat is je vergelijkingsmateriaal, wat is de methodiek die je wilt hanteren? Het RIVM heeft aangegeven dat het verstandig is om de uitkomsten van enkele buitenlandse onderzoeken mee te nemen in de vaststelling van de methode die zou moeten worden gevolgd voor het

onderzoek. Ik denk dat het heel goed is om die uitkomsten mee te nemen. Daaruit kunnen immers lessen worden geleerd.

Ik kan mevrouw Van Tongeren toezeggen dat de door haar gemelde bevindingen van de Zwitsers ook zullen worden meegenomen in de input. Er wordt gekeken wat we daarmee kunnen doen. Ik heb echter wel begrepen dat het Zwitsers onderzoek zich op een ander type effecten richt dan sec het brede gezondheidsonderzoek. Maar goed, dat laat ik graag over aan de deskundigen. Wij zullen het RIVM in ieder geval meegeven om dat onderzoek erbij te betrekken. Daarnaast is er ook nog sprake van een Duits onderzoek dat op dit moment in uitvoering is. Daarbij is de vergelijking voor een deel te maken met datgene wat zich rond Onderbanken afspeelt. Voor een deel is die vergelijking niet te maken, namelijk waar het de bevolkingsdichtheid betreft. In dit deel van Limburg wonen namelijk relatief minder mensen dan op de plek waar het Duitse onderzoek zich op richt.

Ik hoop dat het startsein daadwerkelijk volgend jaar kan worden gegeven. Het RIVM heeft al een aantal verkenningen gedaan met betrekking tot de AWACS-problematiek. Die hebben echter niet zozeer te maken met het gezondheidsonderzoek waar we nu over spreken. Men geeft echter al een indicatie van de piekbelasting als gevolg van het vliegen met de AWACS. Daarmee is een deel van de input dus al binnen.

Ik heb gezien dat ook in de Commissie AWACS Limburg het onderzoek frequent op de agenda staat. Alle betrokkenen en belanghebbenden zitten daar aan tafel, inclusief onze ministeries. Het is goed dat het onderzoek ook via dat gremium continu op de agenda blijft staan, zodat de voortgang echt bewaakt wordt. Ik heb al gezegd dat het mijn intentie is om ervoor te zorgen dat er ook daadwerkelijk in 2012 mee begonnen kan worden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb twee vragen gesteld. Ik begrijp dat het startsein in 2012 gegeven wordt. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer we de afronding van het RIVM-onderzoek kunnen verwachten? Ik heb voorts gevraagd waarom in de voortgangsrapportage over de AWACS met geen woord gerept is over de gezondheid.

Staatssecretaris **Atsma**: De afspraak dat er een onderzoek moet komen, had inderdaad in de voortgangsrapportage kunnen worden vermeld. Ik kan echter inhoudelijk nog niets zeggen. Daarom wordt het onderzoek immers gedaan. Er had dus hooguit in de voortgangsrapportage kunnen worden aangegeven dat het onderzoek er moet komen. Maar dat weet de Kamer als geen ander. Ik zal ervoor zorgen dat dit in een volgende rapportage wordt vermeld. We kunnen echter nog niets zeggen over de uitkomsten. Ik heb al gezegd dat het daarbij verstandig is om te kijken naar wat er in vergelijkbare situaties aan ervaring is opgedaan.

Mevrouw Hachchi heeft voorts gevraagd wanneer het onderzoek afgerond zal zijn. Dat kun je niet zo gemakkelijk aangeven, omdat je dat natuurlijk van tevoren niet weet. In het algemeen zijn dit type onderzoeken niet in een kwartaal even uitgevoerd. Ik stel voor dat wij in de brief van de minister ook informatie zullen geven over het tijdpad en het proces van het onderzoek. Veel meer kunnen we op dit moment niet doen. Het RIVM weet nog niet welke methodiek zal worden gehanteerd. Dan vind ik het iets te prematuur om nu te zeggen: dan en dan is het klaar. Dat kan ik niet en dat wil ik ook niet. Ik wil wel toezeggen dat het in de eerstvolgende brief van de minister wordt meegenomen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de leden een minuut nemen voor hun betoog in tweede termijn.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Ik heb een voorstel van orde. Ik stel voor dat wij het debat nu niet afmaken, maar dat wij wachten op de

brief van de minister. Die komt binnen een maand. Dat is dus uiterlijk 21 januari. Wij kunnen dan direct in de week daarna, dus wat mij betreft op 24 januari, de tweede termijn houden. Ik vind het op zich positief dat de minister er vertrouwen in heeft en dat hij met een brief komt. Dan kunnen we kijken of dat iets waard is. Dan kunnen wij onze politieke conclusie trekken. Ik wil maximale zekerheid hebben dat de motie, waarvan de minister zegt dat hij die gaat uitvoeren, echt uitgevoerd wordt, inclusief het hele dictum.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we met elkaar besluiten dat we wachten op de brief die de minister heeft toegezegd. Die brief zal binnen een maand komen. Daarna zullen we een ruimere tweede termijn houden. Dan hebben we nu ook geen gedoe over het eventueel indienen van moties. We zullen in januari niet helemaal opnieuw beginnen, maar we zullen dan doorgaan met dit algemeen overleg en de brief daarbij betrekken. Ik zie dat de leden hiermee akkoord gaan.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik heb nog een vraag over het herstel van het bos. Ik heb behoefte aan een analyse van het precieze knelpunt voordat we eventueel zouden instemmen met het overmaken van een bedragje, met het over de schutting kieperen van het probleem. Ik zou in die brief dus ook graag een analyse van de knelpunten zien. Dan kunnen we daar ook op terugkomen in tweede termijn. Dat zou ik erg op prijs stellen.

Minister **Hillen**: Ik zal mijn best doen. Ik ben vandaag pas geconfronteerd met dat idee. Ik heb er zelf dus nog niet over nagedacht. We zullen eens kijken of we een telefoontje met de gemeente kunnen plegen.

De heer **Leegte** (VVD): Ik vind het een uitstekende suggestie om ruim de tijd te nemen. Misschien kan de minister dan ook aangeven wat de consequentie is van de suggestie van het CDA – met de warme steun van de VVD – om dat geld over te maken? Misschien kan hij ook in overleg met de lokale bestuurders aangeven wanneer de aanplant van de 6 ha kan plaatsvinden?

De **voorzitter**: We bewaren de toezeggingen meestal tot de tweede termijn, maar het lijkt me goed om die nu toch even voor te lezen. De minister van Defensie zegt toe, binnen een maand een overzicht van de concrete invulling van de 35% geluidsreductie aan de Kamer te zenden. Hij zal daarbij ook ingaan op de wijze waarop de bosaanplant geregeld wordt. In deze brief zal de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ook ingaan op de voortgang van het gezondheidsonderzoek door het RIVM.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik zou heel graag de toezegging krijgen dat er in de tussentijd niet gekapt wordt.

Minister **Hillen**: Die toezegging wil ik doen.

De **voorzitter**: Ik schors dit algemeen overleg tot een nader te bepalen tijdstip.