

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014

Nr. 68

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 januari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Defensie hebben op 11 december 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu en minister Hennis-Plasschaert van Defensie over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 april 2013 over de geluidsreductie betreffende de AWACS-vliegtuigen van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 58);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 mei 2013 inzake validatie geluidsreductie AWACS Geilenkirchen en precedentwerking (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 63);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 2 december 2013 over de stand van zaken AWACS en Geilenkirchen (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 60).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Paulus Jansen

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Ten Broeke

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

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Vermeer

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Remco Dijkstra, Paulus Jansen, Van Tongeren, Leenders en Geurts.

en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, en minister Hennis-Plasschaert van Defensie, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

Aanvang 12.00 uur

De **voorzitter**: Goedemiddag, dames en heren. Ik richt een bijzonder woord van welkom aan de gasten en de mensen die vanuit Limburg voor deze vergadering naar Den Haag zijn gekomen. Verder heet ik de minister en de staatssecretaris welkom, alsmede hun ondersteuning en mijn collega's. Dit algemeen overleg heeft betrekking op de AWACS-toestellen. Ik stel een spreektijd voor van maximaal vier minuten per woordvoerder en twee interrupties.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Toen de AWACS-toestellen gebouwd werden, moest de huidige minister van Defensie nog geboren worden. De staatssecretaris van Milieu was een klein meisje en ik zat net op de middelbare school. Ja, ik was oud. De Boeing 707 is in de luchtvaart al 20 jaar geleden afgedankt vanwege zijn excessieve geluidsproductie, zijn excessieve brandstofverbruik en zijn excessieve luchtverontreiniging. Toestellen van 25 jaar oud horen thuis in een oldtimerluchtshow in plaats van in de operationele dienst. Hoewel de vliegtuigen ongetwijfeld naar eer en geweten onderhouden worden, is het onverantwoord om met deze antiektoestellen boven een dichtbevolkt gebied te vliegen en over DSM SABIC, een van de grootste chemische bedrijvensclusters van Nederland.

De minister van Defensie schrijft dat de motie-Jansen c.s. in 2010 is uitgevoerd. Naar mijn mening vergist de minister zich. In de motie stond dat werd gestreefd naar een geluidsproductie van 35% en niet naar 35% minder vluchten. Ik heb de rapportages van DGMR van april en december 2013 voor me liggen over de metingen van de herrie. Omdat ik niet zeker weet of de commissieleden en de minister deze gehad hebben, heb ik exemplaren meegebracht. Misschien kan de bode deze ronddelen. DGMR constateert dat er weliswaar minder starts en landingen zijn maar dat de toestellen steeds meer herrie maken: in 2008 kwam slechts 20% van de passages boven de 100 dB(A) en in 2013 is dat percentage met ruim de helft gestegen. Pagina 3 van de decemberrapportage laat resultaten van een aantal meetpunten zien tot 10 december 2013 en daaruit valt op te maken dat voor 1.973 vluchten geldt dat op die punten een reductie van 35% niet is behaald. Laat staan dat dit wel gaat gebeuren voor de 2.340 vluchten waarop de minister mikt. De in de motie opgenomen geluidsreductie van 35% moet met structurele maatregelen worden behaald in plaats van met hapsnapbeleid. Zo nodig, kom ik op dit punt zeker met een motie. Begrijp me goed; minder vluchten zullen zeker helpen, maar dit zal in veel mindere mate het geval zijn dan bij het gebruikmaken van stillere vliegtuigen. Moderne Boeing 767-toestellen produceren 20 dB(A) minder geluid. Dit is een vermindering met factor 4. Kijk, voor het menselijk oor tikt dat aan! Waarom worden in NAVO-verband nu geen afspraken gemaakt over verdere vermindering van het geluidsoverlast? De aangekondigde reorganisatie is het ideale moment om dit te doen. Moderne toestellen vergen weliswaar een investering, maar die verdient je terug door de goedkope exploitatie. Andere opties zijn het verplaatsen van de AWACS-toestellen naar een basis nabij de regio's waar ze meestal worden ingezet, te weten het Midden-Oosten en Noord-Afrika, of het vervangen

van de toestellen door een modernere controle- en spionagesysteem, bijvoorbeeld een combinatie van satellieten en drones. Heeft de minister op dit punt nog voortgang geboekt?

Ik kom op het opnieuw aftoppen van het bos in het verlengde van de startbanen. De vorige keer, in 2006, klom Diederik Samsom nog in een boom; een vlammend protest. De Raad van State floot minister Cramer destijds terug. De SP-fractie vindt dat Nederland niet moet meewerken aan het aftoppen van de bomen, want dit leidt ertoe dat de vliegtuigen nog lager over Schinveld kunnen vliegen. Een stok achter de deur voor de NAVO zou kunnen zijn dat, als moderne toestellen worden gebruikt, er in het verlengde van de startbaan zonder problemen sequoia's kunnen worden aangeplant.

Mijn laatste punt betreft de geluidsmetingen. De SP-fractie vindt het merkwaardig dat de slachtoffers van de gemeenten waar de toestellen overheen vliegen, moeten opdraaien voor de kosten van de geluidsmetingen. Het zou voor de hand liggen als in dit geval het principe werd toegepast dat inhoudt dat de vervuiler betaalt. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan zou het Rijk de kosten moeten betalen. Graag wil ik hierop een reactie van de staatssecretaris van Milieu. Het NLR schrijft op pagina 13 van zijn rapport Validatie van geluidreductie Geilenkirchen dat er geen wettelijk voorschrift is voor het bepalen van de geluidsbelasting op basis van metingen. Dit in tegenstelling tot de berekende geluidsbelasting, waarvoor immers wel een wettelijk voorgeschreven rekenmethode bestaat. De SP-fractie dringt er mede in het licht van de motie-Neppérus/Jansen op aan dat dit wettelijk voorschrift er zo snel mogelijk komt. Is de staatssecretaris bereid om daarvoor te zorgen?

DGMR concludeert in zijn rapportage van 4 oktober dat de huidige beoordelingsmethode voor geluidsoverlast geschikt is voor vliegvelden met veel starts en landingen, zoals Schiphol, maar dat deze niet geschikt is voor vliegvelden met weinig starts en landingen met extreem hoge piekniveaus. Is de staatssecretaris bereid om na te gaan hoe de regelgeving op dit punt verbeterd kan worden? Ik overweeg om ook op dit punt een motie in te dienen.

De **voorzitter**: Voordat ik het woord aan de heer Leenders geef, richt ik het woord tot hem, al weet ik dat hij daar niet op zit te wachten. Mijnheer Leenders, u bent hier zestien weken actief geweest als invaller van Yasemin Cegerek die met zwangerschapsverlof is. Ik kan u zeggen dat u dat voorbeeldig hebt gedaan. Ik vind sowieso dat mensen die uit de Staten komen, altijd op een inhoudelijk goede manier betogen houden. Dit is uw laatste AO. Ik dank u hartelijk. U bent tot 00.00 uur in dienst van de Tweede Kamer, maar ik denk dat ik ook namens mijn collega's spreek als ik zeg dat we u graag spoedig terugzien vanwege uw bijdragen.

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. Dank u wel. Het was wat mij betreft de eerste termijn. De tweede termijn volgt en de derde termijn ga ik waarschijnlijk aanvragen – beschouw dit als een waarschuwing – maar ik zal vandaag eerst dit AO goed afronden.

Ik wist niet dat dit al zo lang speelde. Ik dacht dat het een jaar of dertig was en ik schat de minister toch op minimaal 32 à 33 jaar. Het maakt niet uit. De kern van de zaak waarover we het hebben, is de ziekmakende geluidsoverlast door AWACS-toestellen van de NAVO-basis in Geilenkirchen. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat dit een groot probleem is. De Kamer heeft indertijd met een grote meerderheid de motie-Neppérus/Samsom aangenomen. Hetzelfde geldt voor de motie-Jansen c.s. die inhoudelijk overigens in grote lijnen overeenkwam met de eerder genoemde motie. Daarin werd de regering verzocht om de afspraken met de NAVO over het maximum aantal vluchten en andere maatregelen voor 2010 en volgende jaren – het laatste zeg ik nadrukkelijk – verder aan te scherpen, zodat uiterlijk in 2012 een geluidsreductie van

35% zal worden bereikt. Wij hebben begrepen dat dit percentage aan geluidsreductie is gerealiseerd. Dit is een tegenstelling met dat wat de heer Jansen daarvan vindt. Dit percentage is gerealiseerd doordat er andere maatregelen zijn genomen zoals die van het gebruik van de simulator, doordat er minder vluchten zijn geweest, doordat er voor andere aanvliegroutes is gekozen, doordat er stillere vliegtuigen zijn gekomen et cetera. Het aantal klachten is ook met 60% afgenomen en de sfeer aangaande de AWACS schijnt verbeterd te zijn, wat mooi is. Je zou zeggen dat dit na zoveel jaren een goed resultaat is, maar ik maak hierbij direct een kanttekening. We zijn er wat ons betreft namelijk nog lang niet. In de eerste plaats ga ik in op de geluidsreductie van 35%. Er zijn minder vliegbewegingen gemaakt, onder andere door onze inzet in bijvoorbeeld Libië en Afghanistan. Een toename van het aantal vliegbewegingen ten opzichte van 2012 is naar ons idee niet uit te sluiten, al zal daarvan in 2014 geen sprake zijn omdat dan de start- en landingsbanen worden gerenoveerd. Vanaf 2015 zou daarvan echter zomaar sprake kunnen zijn. Een toename van de geluidsbelasting op deze manier zou de norm van 35% aan geluidsreductie in gevaar kunnen brengen. Dat is voor mijn fractie onacceptabel; die 35% is voor ons namelijk een minimum en een harde grens. Graag willen we van de minister of de staatssecretaris de toezegging horen dat we die norm behalen. Mijn fractie overweegt om op dit punt een motie in te dienen. De regio wil de doelstelling, een geluidsreductie van 35%, vertalen naar een structurele reductie van 35% van het maximumaantal vliegbewegingen, te weten van 3.600 naar 2.340. Vliegbewegingen zijn goed te tellen. Geluid meten is en blijft weerbarstig. Dat hebben we weer gezien aan het verschil in interpretatie tussen mijn collega aan mijn rechterzijde, de heer Jansen, en mij.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik kom kort terug op die meting van DGMR. We gingen natuurlijk niet voor niets meten. De Kamer heeft daarop namelijk steeds aangedrongen omdat er als het berekeningen betreft, altijd ruimte is voor creativiteit. Dat zal de heer Leenders ook weten. Als uit die meting van DGMR blijkt dat het aandeel echte herrieschoppers – ik doel op toestellen die geluid produceren boven het piekniveau van 100 dB(A) – is gestegen van 20% in 2008 naar 50% in 2013, vraag ik mij af of de heer Leenders met mij eens is dat dit een nieuw feit is en dat wij moeten vasthouden aan de in de motie vermelde norm van 35% aan geluidsreductie.

De heer **Leenders** (PvdA): Die vraag kan ik volmondig met ja beantwoorden. Wij hebben echter begrepen dat de metingen van Geluidsnet ook zijn gevalideerd. Die zijn gecontroleerd en ook uit die controle blijkt dat een geluidsreductie van 35% is behaald. Mocht uit andere metingen van wanneer dan ook blijken dat dit anders is, dan hebt u ons en waarschijnlijk ook andere partijen aan uw zijde. Laat dat duidelijk zijn. Ik zei al dat vliegbewegingen goed te tellen zijn en dat het doen van geluidsmetingen weerbarstig is. Dat blijkt hier ook wel weer. Als we het vertrouwen van de bevolking in Zuid-Limburg echt willen laten toenemen, moeten we streven naar een vermindering van het maximum aantal vliegbewegingen tot minimaal 2.600, maar eigenlijk zouden het er 2.340 moeten zijn. Ik vraag de minister – ik denk dat ik in dit geval bij haar moet zijn – of we niet naar dat getal zouden kunnen streven. Daarmee verwacht de regering namelijk de reductie van 35% werkelijk structureel te maken. Ik zeg nogmaals dat het gaat om de geluidsreductie en niet om het aantal vliegbewegingen. Het laatste is namelijk een middel. Belangrijk in dit dossier is de geloofwaardigheid. Het is dan ook vervelend dat er allerlei foutjes zijn geslopen in en onduidelijkheden zijn ontstaan over de manier waarop er gemeten en berekend wordt. Er zijn overschrijdingen geconstateerd bij drie meetpunten. Twee van die meetpunten zijn in woonwijken.

Wat gaat de minister doen om in die wijken ook die norm van 35% reductie te realiseren?

Er worden piekbelastingen van bijna 100 dB(A) gemeten. Dat is een bizar hard geluid. Is er aan die piekbelastingen iets te doen?

We horen dat verspreiding van de geluidsoverlast over jaar, maand en dag in de regio een punt is. We begrijpen dat het met name in de zomermaanden nogal stevig tekeer kan gaan, juist op die momenten waarop mensen op hun terras genieten. Wij snappen dat dit zo is. Is er onderzoek gedaan naar het moment waarop vluchten in de regio als het meest storend worden ervaren en is een maximum aantal vluchten per dag of een maximum aantal vluchten in de zomer een optie? Met andere woorden; is het een optie zijn om te maximaliseren?

Tot slot kom ik op de communicatie met bewoners. We lezen in brieven van vooral actiegroepen dat bewoners zich onbegrepen en niet gehoord voelen. Wij vinden dat wij er vanuit Den Haag alles aan moeten doen om mensen in Limburg de komende jaren op een goede manier bij een en ander te betrekken. Hoe stellen de bewindspersonen zich dit voor?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wilde het gehele betoog beluisteren, maar ik heb een vraag over de aanplant van het bos. Er is in 1988 een convenant gesloten. In de brief lees ik dat het project in 2013, nu dus, en 2014 in een stroomversnelling komt. Het is de bedoeling, in ieder geval die 3 hectare bosgebied aan te planten. Hoe beoordeelt de PvdA-fractie dat?

De heer **Leenders** (PvdA): Dat dit er uiteindelijk van gekomen is, beoordeel ik als heel positief. Ik heb zelfs begrepen dat het geen 3 hectare bos zullen zijn maar dat het 6 hectare zullen worden. Defensie zal die aanleggen in een nieuw aan te leggen natuurgebied. Ik heb begrepen dat de agrarische gronden daarvoor zijn aangekocht en dat dit in 2014 gaat gebeuren. Dat vinden wij heel positief.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben daarover een tikkeltje verbaasd, want er zijn verschillende afspraken die gestapeld zijn. Oorspronkelijk, in 1988, was de bedoeling dat er 3 hectare zouden komen, maar daarvan is in 2013 nog steeds geen sprake. Na alle oproepen en moties van de Kamer is het oordeel van mijn fractie dat het sjoeren is aan een dood paard.

De heer **Leenders** (PvdA): Vraagt u mij wat ik vind van de termijn? Zo ja, dan ben ik het met u eens; dit had inderdaad sneller gekund. Mijn oordeel over die 6 hectare die er volgend jaar komt, is echter wel heel positief.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vind het bijna ongelooflijk dat we een dergelijke misstand zo lang laten bestaan. Mensen worden immers in hun basis, in hun leven, aangetast. Zoveel geluid heeft namelijk direct effect op de gezondheid van mensen, al zeggen ze dat het best oké gaat. In een Zwitsers onderzoeksrapport over de omgeving van een vliegveld staat onomstotelijk vast dat dit effect heeft op het hart en de bloeddruk, dus op de gezondheid en de levensverwachting. Ik vind het dus bijna ongelooflijk dat we zoiets zo lang laten bestaan, terwijl de Kamer zo veel moties heeft ingediend en de ene na de andere staatssecretaris en minister heeft gezegd en zegt dat hij of zij er iets aan gaat doen. Ik wil dan ook vooral van beide bewindspersonen horen waar de Kamer en de mensen daar het geloof uit moeten halen dat er dit keer wel echt iets gaat gebeuren op de terreinen van het herplanten van bos, het niet aftoppen van het bos en het echt komen tot verbetering van de levensomstandigheden van de mensen daar.

Ik stel soortgelijke vragen als die van de heer Jansen. Waarom lukt het verplaatsen niet? Wat zijn de mogelijkheden daar?

De heer **Leenders** (PvdA): Ik denk dat onze meningen op dit punt helemaal niet zo verschillend zijn. Het verbaast mij wel een beetje dat, als je kijkt naar de afspraken die er naar aanleiding van de gepasseerde moties zijn gemaakt en die zijn nagekomen, het aantal klachten met 60% is afgenomen. Op dit moment doet het RIVM een eerste faseonderzoek. De resultaten daarvan zijn dus nog niet bekend. Dat onderzoeksrapport schijnt binnenkort uit te komen. Ik begrijp niet dat u toch zo negatief oordeelt. Die algemene uitgangspunten zijn ons wel bekend, maar we hebben de laatste jaren toch ook behoorlijk wat bereikt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn fractie beoordeelt dit inderdaad anders, want van piekbelastingen boven de 100 dB(A) kun je in theorie onmiddellijk permanent doof worden. Ik vind het dus onacceptabel dat dit überhaupt voorkomt. Ik heb weer eens een hele stapel oude moties opgezocht en uitgedraaid. Er worden steeds oproepen gedaan. De ene motie hierover wordt verworpen en de andere wordt aangenomen, maar het maakt eigenlijk niet uit of die wordt aangenomen of niet; die AWACS-toestellen vliegen daar nog steeds. Het lijkt er eerder op dat dit als een permanent iets geaccepteerd wordt. Ik zie, als ik kijk naar het materiaal dat aan de Kamer gezonden is, namelijk nog niet gebeuren dat die toestellen worden verplaatst naar de plaatsen waar ze meer nodig zijn en ook niet dat die reductie van 35% structureel wordt behaald. Ik ben daar dus ronduit ontevreden over.

Ik ga verder met mijn betoog. Een van de vele dingen waar de Kamer om gevraagd heeft, betreft de doorstartoefeningen. Worden die wel consequent meegenomen in de berekeningen, of zijn het alleen zaken die als normale vluchten worden aangemerkt? Bij tijd en wijle werden de doorstartoefeningen mijns inziens niet meegeteld. De mensen die daar wonen, horen het echter wel degelijk als er een doorstartoefening plaatsvindt, want een dergelijke oefening heeft enorm veel herrie tot gevolg. Dat heb ik mij althans laten vertellen.

Ik kom op de metingen van Defensie. De heer Jansen zei al dat de vervuiler betaalt. Ik sluit mij volledig bij zijn woorden aan. Moet Defensie dat niet gewoon doen?

Ik kom op de oproep met betrekking tot de aftopping. Als je in 1988 iets afsprekt en je dit misschien in 2014 gaat realiseren, vraag ik mij af of de bewindspersonen dit beoordelen als een project dat in een stroomversnelling komt of dat zij vinden dat dit iets is wat je uiteindelijk met het schaamrood op de kaken gaat realiseren.

Nu een vooruitblik en misschien een klein uitstapje naar een ander onderwerp. Hoe kijkt de minister van Defensie naar de JSF? Krijgen we daar niet precies dezelfde saga over geluidsoverlast, over problemen met omwonenden en over problemen met begroeiing om die locatie heen? Voorkomen is beter dan genezen. Zijn er al uitgebreide plannen over hoe we daar gaan meten, hoe we daar de gezondheidsrisico's kunnen inschatten en hoe we ervoor kunnen zorgen dat niet nog meer bewoners met dezelfde problematiek te maken krijgen als deze bewoners?

Ik stel een andere vraag aan de staatssecretaris over Eijsden-Margraten. Limburg wordt wel flink getroffen, daar waar sprake is van een soortgelijke problematiek met de burgerluchtvaart en waar een keerlus komt van het Duitse vliegveld met laag overvliegende vliegtuigen met enorme geluidsoverlast tot gevolg. Moet deze regering niet in eerste instantie zorgen voor het waarborgen van een goede gezondheid van de eigen bevolking en moet zij niet alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat het geluid van de AWACS-toestellen en dat van ander vliegverkeer zodanig is dat dit niet harder is dan het maximaal aantal dB(A) dat is toegestaan om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast?

De heer **Geurts** (CDA): Voorzitter. De regio Zuid-Limburg en de AWACS-vliegtuigen zijn al ongeveer 30 jaar met elkaar verbonden. De Kamer heeft

regelmatig gesproken over de geluidshinder van de AWACS-vliegtuigen op en in de omgeving van de NAVO-vliegbasis. Diverse moties hebben het licht gezien en diverse kabinetten hebben de moties uitgevoerd. In de laatste Kamerbrief konden we lezen dat er voor omwonenden concreet geluidsreductie bereikt is. In 2012 is het aantal geluidsklachten afgenomen. Het CDA begrijpt dat de regio graag tot verdere reductie wil komen. In 2014 zal als gevolg van baanonderhoud waarschijnlijk minder worden gevlogen. Ook de inzet in andere delen van de wereld vermindert de druk op Zuid-Limburg op dit moment. Het lijkt er echter op dat de afname van het geluid niet structureel is en dat deze met name toegeschreven kan worden aan externe factoren. Daarom stel ik de volgende vragen aan de minister en de staatssecretaris.

Welke mogelijkheden zien zij nog om het geluidsniveau structureel te verlagen? Is het kabinet bereid om zich in te zetten voor een maximum van 2.340 vliegbewegingen per jaar? Zo ja, is dit in NAVO-verband te bewerkstelligen? Zo nee, waarom niet? Zijn er andere alternatieven in Europa, bijvoorbeeld op de Pápa Airforce Base in Hongarije?

De CDA-fractie is van mening dat de 35%-geluidsreductie voor Zuid-Limburg behouden moet blijven. Het kabinet moet zeer serieus naar het verzoek van de regio Zuid-Limburg kijken om het aantal vliegtuigbewegingen vast te zetten. Dat zijn er 2.340; ik heb dat zojuist al genoemd. Mijn tweede en laatste punt betreft de aanplant. Mijn voorganger, de heer Michiel Rooijackers heeft hierover al diverse keren gesproken. Het nakomen van de toezegging over de aanplant van het bos is voor mijn fractie heel belangrijk. Ik las in een brief dat begin 2014 de handtekeningen worden gezet. Dan resteert de vraag voor de minister c.q. de staatssecretaris wanneer de eerste boom wordt geplant.

Voorzitter: Paulus Jansen

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik begrijp dat er omwonenden zijn van de vliegbasis die al 35 jaar geluidsoverlast ervaren. Het is niet niks als er een antieke Boeing uit de jaren vijftig opstijgt boven uw woontoppen, uw dak en uw tuin. Dat levert dus een behoorlijk aantal decibellen op en overlast voor mensen op de grond. Het is geen pretje. Tegelijkertijd stellen de omwonenden zich realistisch op. Zij beseffen dat het voor vrede en veiligheid belangrijk is dat er radarvliegtuigen zijn. Zij begrijpen ook dat de luchtbasis vlak over de grens belangrijk is voor de werkgelegenheid. De basis hoeft ook niet te sluiten, zeggen zij. In mijn ideaal worden de vliegtuigen op redelijke termijn vervangen door geluidsarmere types. In mijn ideaal – ik begrijp dat dat ver weg is – blijft de basis in ieder geval functioneren voor vrede en veiligheid overal ter wereld, maar blijft ook de economische component behouden, evenals de werkgelegenheid voor de Limburgse regio.

Ik heb in de aanloop naar dit algemeen overleg de brieven goed gelezen en ik heb goed geluisterd in de telefoongesprekken en naar de persoonlijke inbreng uit de regio van de mensen die speciaal daarvoor naar Den Haag zijn afgereisd. Ik waardeer dit zeer. Ik leg al die informatie naast de politieke en andere argumenten, en naast de mogelijkheden en meningen van Defensie. Wij moeten wel nagaan wat realistisch is.

De informatie waarover ik nu beschik, is duidelijk en roept geen politieke vragen op. Ik bespeur wel een wens en die komt overeen met mijn wens. Als ik de stukken goed lees, is het een feit dat de geluidsoverlast voldoende is gedaald conform de moties die de Kamer heeft aangenomen. Dit wordt weliswaar veroorzaakt door de tijdelijke afwezigheid van toestellen, maar ook door aanpassingen in de vliegbewegingen, het aantal toestellen en bijvoorbeeld het gebruik van een simulator.

Tijdens het vorige algemeen overleg is gesproken over de financiering van het geluidsmetnet. Ik ben blij dat dit nu op orde is en voorlopig ook blijft. Nu wordt in samenwerking met de NAVO gewerkt aan het reduceren

van het aantal vliegbewegingen. Het bosgebied wordt inmiddels goed beheerd zodat de bomen niet te hoog worden en de vliegveiligheid niet in gevaar komt. Tot slot doet het RIVM onderzoek naar de effecten van geluid op de gezondheid van omwonenden.

Ik ben als Kamerlid op zoek naar de rol die de Tweede Kamer hierin nog kan spelen. Daarom luister ik aandachtig naar de vragen van mijn collega's en de antwoorden hierop van de minister en van de staatssecretaris.

Voorzitter: Dijkstra

De vergadering wordt van 12.20 uur tot 12.25 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef als eerste het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Jansen refereerde er al aan dat dit dossier een lange geschiedenis heeft. Bij de aanvang ervan was ik nog heel jong, hij iets ouder, maar mevrouw Hennis was zelfs nog niet geboren. Ik stel vast dat het niet eenvoudig is om nationale, internationale en regionale belangen met elkaar te verenigen. In andere omstandigheden zeg ik wel eens dat wij veel functies op een relatief klein oppervlak willen verenigen. Dit is er daar een van.

Ik denk dat ik ook namens de minister spreek als ik zeg dat wij dit dossier zeer serieus nemen. Ik ben op werkbezoek geweest. Het was een intrigerend bezoek en ik heb zeer open gesprekken gevoerd. Het was voor mij een openbaring te zien hoe open de regionale bestuurders praten over de manier waarop zij hierin staan en hoe zij hier naar kijken. Ik heb toegezegd dat ik volgend jaar september terugkom.

Hiermee geef ik indirect antwoord op de vraag van de heer Leenders wat ik hieraan zal doen. Ik ga er niet over, maar morgen de luchthaven verplaatsen, lijkt mij onmogelijk. Het is echter belangrijk dat wij de vinger aan de pols houden, dat wij blijven communiceren en dat het geluidsnet in stand wordt gehouden. Wij moeten daarover in gesprek blijven en mogen niet denken: wij hebben een geluidsreductie van 35% bereikt, dat is het dan.

In 2012 is in een aantal moties duidelijk de wens op tafel gelegd te komen tot een reductie met 35% van de geluidsbelasting ten opzichte van het geluid van het maximum aantal vliegbewegingen in 2008. In een aparte motie is gevraagd om validatie van die reductie met de meetgegevens. Ik heb de Kamer bericht dat die geluidsreductie is behaald. Ik heb verder laten weten dat de validatie dit bevestigt. Ik begrijp dat de heer Jansen over een ander rapport beschikt; hij heeft dit zojuist overhandigd. Ik zal dat bekijken en beoordelen en dan zal ik de Kamer mijn reactie laten weten. Of ik dan het gewenste antwoord zal geven, weet ik nu nog niet, maar ik ben van mening dat wij zo met elkaar moeten omgaan.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Deze rapportage is ongetwijfeld ook ontvangen op ambtelijk niveau op het ministerie. De rapportage is in opdracht van de gemeente opgesteld door Meetnet en de ministeries krijgen dergelijke rapporten blijkbaar ook. Ik dank de staatssecretaris voor haar toezegging. Kan zij aangeven op welke termijn die toezegging kan worden waargemaakt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb inmiddels geleerd dat wij de termijn «voor het kerstreces» al voorbij zijn. Ik ga ervan uit dat dit voor 1 maart moet lukken. Ik weet dat er door het kerstreces een aantal weken tussen uitvalt, ook ambtelijk, maar ik zal proberen dit in twee maanden te beantwoorden. Ik hoop dat de heer Jansen hiermee akkoord gaat.

Het feit dat wij de beoogde geluidsreductie hebben gehaald, betekent ook dat de maatregelen die de minister van Defensie met de NAVO heeft afgesproken, effectief zijn. Toch blijft de vraag bestaan, zowel uit de regio als uit de Kamer, of de bereikte geluidsreductie structureel is. Ik begrijp die zorg, want de wens is natuurlijk om de behaalde situatie te behouden. Sterker nog, de vraag is of er nog andere maatregelen zijn die tot verdere verbetering kunnen leiden.

Ik ben tijdens het werkbezoek ook naar de vliegbasis geweest en ik heb een zeer positieve indruk gekregen van het commitment bij de mensen van de vliegbasis. Dit biedt echter geen garanties. Ik bekijk dit vanuit mijn portefeuille. Een aantal andere vragen zal door de minister worden beantwoord en wij kunnen dan zien of de beantwoording volledig is. Ik heb wel het vertrouwen dat de bereikte geluidsreductie de komende jaren kan worden behouden. De vliegbasis kan echter geen garanties geven. Er zijn zaken die men uitgekristalliseerd wil zien, voordat men zich kan en wil binden. Misschien kan de minister daar nog op ingaan.

De **voorzitter**: Ik heb het nog niet gezegd, maar ik geef de leden twee keer de gelegenheid een aanvullende vraag te stellen als iets niet helemaal duidelijk is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik deel de wens van de staatssecretaris dat de bereikte geluidsreductie in ieder geval behouden blijft. Ik verwijs echter naar het staatje van het aantal vliegbewegingen waarop het aantal van 1.973 staat genoteerd. Als het aantal vliegbewegingen weer toeneemt, neemt de geluidsoverlast toch ook toe? Verwacht de staatssecretaris dat de geluidsreductie blijft bestaan ook al neemt het aantal vliegbewegingen toe?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga niet over de toekomst – ging ik daar maar over – maar ik weet niet wat het aantal vliegbewegingen wordt. Wellicht kan de minister daar zo op ingaan. Een aantal externe omstandigheden heeft invloed op het aantal vliegbewegingen. Ik kan dit aantal vliegbewegingen niet garanderen. Ik heb echter wel gezien dat er een structurele lijn naar beneden is en ik verwacht niet dat die lijn morgen weer torenhoog zal stijgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het lijkt mij zo simpel als ik weet niet wat. Als het aantal vliegbewegingen afneemt, wordt het geluid wat minder. De staatssecretaris kan toch niet garanderen dat het net zo stil blijft als het aantal vliegbewegingen daarentegen weer toeneemt? Het geluid wordt toch veroorzaakt door die vliegbewegingen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei al dat het de vraag is hoe wij de ondergrens op 35% kunnen houden. Ik heb gezegd dat ik het belangrijk vind dat die geluidsmetingen worden uitgevoerd; ik stel daar ook geld voor beschikbaar. De Kamer is van mening dat niet de gemeente maar het ministerie van Defensie daarvoor moet worden belast. Wij meten samen met de gemeente. Wij stellen daarvoor geld beschikbaar, maar ik heb al eerder gezegd dat dit gebeurt onder de voorwaarde dat er geen precedent wordt geschapen. Dit is uitgezocht en dit zal ook niet gebeuren. De verdeling is bekend. Er is gevraagd of hier ook het principe dat de vervuiler betaalt, moet worden toegepast. Ik denk dat het goed is als de gemeente en mijn ministerie, die staan voor de geluidsmetingen, de rekening betalen.

Het geluidsmeetnet wordt nog drie jaar voortgezet. Dat is belangrijk om de ontwikkeling van de geluidsreductie te kunnen vaststellen. De doorstartoefeningen worden meegenomen. Ik begrijp de zorg van mevrouw Van Tongeren want een doorstart geeft een andere geluidsbe-

lasting. Ik heb dat kunnen vaststellen toen tijdens een werkbezoek aan vliegveld Eelde een vliegtuig een doorstart maakte. De heer Jansen heeft gevraagd of het meten kan worden opgenomen in een wettelijk voorschrift. Het is nog niet mogelijk om dit op te nemen als handhavingsinstrument, want meten brengt een aantal onzekerheden met zich waardoor dit juridisch nog niet bruikbaar is. De techniek is ontwikkeld en de resultaten worden gevalideerd, maar het meten opnemen als een wettelijk voorschrift is ingewikkeld.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Er wordt nu vijf jaar gemeten op tien meetpunten in de nabijheid van het vliegveld. Het meten is speciaal voor dit doel ontwikkeld. Ik neem toch aan dat ook de staatssecretaris van mening is dat wij rekening moeten houden met de praktijk en dat wij niet alleen uitgaan van de theorie. Dan heb je toch een voorschrift nodig hoe die metingen kunnen worden omgezet in een bruikbare norm?

Staatssecretaris **Mansveld**: De techniek is er, de meetmethode ook en de check of dat goed gebeurt, is de validatie. Het sec opnemen van het Meetnet in de wet, geeft geen uitsluitel over de vraag of het goed gaat of niet. De validatie is de methodiek om de berekende waarden te bevestigen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De validatie laat ook zien dat er, naast het feit dat er geen meetvoorschrift is, sowieso een probleem is, omdat er geen rekening wordt gehouden met de specifieke mix op dit type vliegvelden. Schiphol heeft 400.000 starts en landingen per jaar met een relatief bescheiden geluidsniveau, bescheiden in deze context. In Geilenkirchen zijn er 2.500 starts en landingen met een heel hoog geluidsniveau. Met dat piekniveau wordt in de huidige berekeningsmethode geen rekening gehouden en een meetmethode is er niet. Is de staatssecretaris bereid om naar deze twee punten te kijken en zo snel mogelijk met een analyse te komen hoe wij hier wel iets aan kunnen doen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als je Schiphol en Geilenkirchen vergelijkt, vergelijk je twee totaal verschillende dingen. Ik ben altijd bereid om na te gaan hoe wij dingen verder kunnen optimaliseren, maar de vraag was of wij dit kunnen opnemen in een wettelijk voorschrift. Wij blijven meten door middel van het Meetnet en wij blijven in gesprek met de regio, ik zal daar jaarlijks op bezoek gaan. Er zal voortschrijdend inzicht ontstaan in de manier waarop wij daarmee omgaan. Ik wil met alle plezier schriftelijk reageren op de vragen van de Kamer, maar ik zeg er wel bij dat ik niet weet of ik dan ook het gewenste antwoord geef.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Dat zie we wel op dat moment. Ik wijs de staatssecretaris op de motie-Neppérus/Jansen (32 123-XII, 70) die door de Kamer is aangenomen. In de context van die motie lijkt mij een iets minder vrijblijvende toezegging van de staatssecretaris dat zij stappen zal zetten, aan de orde.

Staatssecretaris **Mansveld**: Volgens mij gaat die motie over een zuivere validatieprocedure. Dat hebben wij ook gedaan. Ik zal hier nog naar laten kijken en ik zal hier eventueel op terugkomen in tweede termijn. De heren Leenders en Jansen hebben gevraagd wat wij zullen doen om ook in de wijken van de meetpunten de geluidsreductie van 35% te behalen. Wij hebben afgesproken dat in de regio ten minste 35% geluidsvermindering zou optreden. Het beeld dat dit is bereikt, is naar voren gekomen uit het onderzoek en de validatie. Ook op de genoemde drie meetpunten is een substantiële reductie bereikt van tussen de 25% en 32%. Om voor deze punten een grotere reductie te kunnen realiseren,

moeten er meer zuidelijke routes worden gevlogen. Dit vraagt dus om een verlegging van de routes. Dan krijg je op andere punten meer belasting, dat is ook bij Schiphol gebleken. In dit geval zal dan de geluidsbelasting in Brunssum toenemen. Het huidige systeem is zo veel mogelijk geoptimaliseerd. Ik ben altijd bereid om na te gaan of systemen nog verder kunnen worden geoptimaliseerd. In dit geval is dit ook afhankelijk van een aantal externe factoren. Ik zie op dit moment echter geen mogelijkheden om precies op deze locaties de geluidsbelasting te sturen zonder dat dit elders een negatief effect heeft.

De heer Leenders heeft gevraagd of er iets kan worden gedaan aan de piekbelasting. 100 decibel is veel; daarover zijn de meningen niet verdeeld. Het kabinet heeft zich in het verleden ingezet voor vervanging van de motoren van de vliegtuigen. De NAVO en zijn lidstaten waren daartoe niet bereid. De minister zal daar meer over kunnen zeggen. In het gezondheidsonderzoek van het RIVM wordt specifiek gekeken naar de gezondheidsschade van de piekbelasting. Ik kom daar nog op terug. De heer Leenders heeft verder gevraagd of onderzoek is gedaan naar de vraag wanneer vluchten als het meest storend worden ervaren en of er een maximum is gesteld aan het aantal vluchten per dag, bijvoorbeeld in de zomer omdat mensen dan vaker en langer buiten zijn. Door middel van het zogenoemde dosis-effect relaties worden geluidsoverlast en hinder met elkaar in verband gebracht. Het dosis-effect relaties is bekend en het wordt ook regelmatig getoetst. In de operatie van de vliegbasis kunnen geen maxima worden opgelegd. Het kabinet zou dit met de NAVO kunnen bespreken, maar ik wijs erop dat je alles kunt bespreken zonder dat dit betekent dat anderen daarover gelijk afspraken willen maken. Dit ligt voor een deel buiten onze macht.

De Kamer heeft nadrukkelijk gevraagd om een gezondheidsonderzoek. Het RIVM heeft een voorstel gedaan voor een onderzoek in twee fasen. Een eerste fase van anderhalf jaar op basis van bestaande informatie en een tweede fase met een veldonderzoek van enige jaren. Dit is met de commissie AWACS besproken. Het RIVM is anderhalf jaar geleden aan de slag gegaan en thans wordt een rapportage afgerond. Die rapportage wordt eerst besproken met de stakeholders waaronder de commissie AWACS, maar met name met de vertegenwoordigende huisartsen, de bewonersorganisaties en de gemeenten. Ik vind het belangrijk dat de rapportage daar eerst wordt besproken. Het RIVM zal daarna de rapportage afronden. Ik hoop dat die er in februari is en dat het eindrapport dan aan de Kamer kan worden toegestuurd. Wij kunnen daarna specifiek over het gezondheidsonderzoek spreken.

Er zijn vragen gesteld over het besluit beperkingengebied. Zoals bekend wordt de regelgeving voor de vliegbasis overgeheveld van de Wet geluidhinder naar de Wet luchtvaart. Dat gebeurt via de Wet beperkingengebied buitenlandse luchthaven. Daarom sloeg ik ook aan op de naam van de luchthaven, maar daar wordt nog even naar gekeken. Het gaat dan met name om de beperkingen in de ruimtelijke ordening vanwege de geluidsoverlast en de externe veiligheid, zoals we ook doen bij binnenlandse luchthavens. De wet is per 1 januari in werking getreden. Dat geeft mij vijf jaar om een nieuw besluit beperkingengebied op te stellen ter vervanging van het huidige besluit. Ik ga dit doen samen met Defensie en met de Commissie AWACS Limburg, waarin in principe iedereen is vertegenwoordigd. Deze commissie zal ook onderdeel zijn van de transitie. Het wordt een commissie regionaal overleg, net als bij de binnenlandse luchthavens.

Ik kan nu nog niet overzien of het beperkingengebied kleiner mag worden dan de geluidszone in het huidige besluit. De geluidszone zou kleiner kunnen vanwege de vermindering van het maximale aantal vliegtuigen, maar bekeken moet worden of deze verbinding kan worden gelegd. Als we woningen gaan bouwen net buiten de kleinere zone, zullen weer meer mensen last ondervinden van de overvliegende vliegtuigen. Al deze

dingen moeten worden bekeken. Ik vind het belangrijk dat we dit, net zoals bij de Alderstafel, doen met de bewoners, de gemeenten, de provincie, I en M en Defensie, dus met alle betrokkenen. Op basis van de Wet beperkingengebied buitenlandse luchthaven wordt gekeken naar geluid en externe veiligheid, maar ook naar obstakelvlakken, vogelbeheergebieden et cetera. Daar wordt met iedereen alles besproken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de overgang naar de andere regelgeving. Kan de staatssecretaris toezeggen dat het nieuwe beperkingengebied in ieder geval niet leidt tot het ophogen van het aantal vluchten rondom de vliegbasis Geilenkirchen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoor de minister zeggen «ja, dat kan ik». Ik vertrouw de minister helemaal, dus mijn antwoord is ja.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik dank de staatssecretaris voor deze toezegging.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Leenders heeft gevraagd naar de communicatie met burgers. De vliegbasis communiceert intensief met bewoners in de regio. Dat heb ik de vliegbasis ook specifiek gevraagd, omdat ik denk dat dit belangrijk is. Als schoolvoorbeeld noem ik toch elke keer weer Schiphol, waar de bewoners structureel aan tafel zitten en er overleg is. Ik neem de zorgen ook heel serieus. Ik zal met hen in gesprek blijven waar het mijn portefeuille betreft. Er wordt gesproken over de Commissie AWACS Limburg. Volgend jaar ga ik terug om poolshoogte te nemen. Ik denk dat communicatie en openheid belangrijk zijn, ook als je het niet met elkaar eens bent.

De heer **Geurts** (CDA): Heb ik goed begrepen dat de minister gaat over het aanplanten van bomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is heel bijzonder, maar de minister van Defensie gaat over het aanplanten van bomen.

De **voorzitter**: Dan geef ik nu het woord aan de minister van «Groen».

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Met liefde ga ik over de aanplant van deze bomen.

Voorzitter. Als minister van Defensie vind ik het toch goed om het belang van de AWACS te onderstrepen. Ze worden heel erg als een burden ervaren. Als je in de regio woont, snap ik heel goed dat je soms hoorndol wordt van de herrie die wordt veroorzaakt. Daarvoor heb ik alle begrip. Samen met collega Mansveld en vele anderen ben ik zeer geëngageerd om daar structureel geluidsreductie te bewerkstelligen. Let wel, het betreft hier een heel belangrijke militaire operationele capaciteit die wordt ingezet voor belangrijke NAVO-operaties maar ook voor het beheer van ons luchtruim. Dat gebeurde nog tijdens de kroningsdag, een dag die we allemaal nog goed op het netvlies hebben staan. AWACS is daarnaast een heel concreet voorbeeld van multinationale samenwerking, waarbij landen nauw samenwerken om capaciteit beschikbaar te houden. We zijn lid van een bondgenootschap in het belang van onze vrijheid, veiligheid en welvaart. Dat bondgenootschap brengt ook een aantal verplichtingen met zich mee. Dat zijn niet altijd fijne verplichtingen, maar we doen ons best om de overlast zo goed mogelijk te beteugelen. Ik vraag de Kamer begrip voor het lidmaatschap van een belangrijk bondgenootschap waarmee Nederland al jarenlang zijn voordeel doet. Ik kom te spreken over de bosaanplant. Mevrouw Van Tongeren merkte terecht op dat Defensie en de gemeente Onderbanken in 1988 in een convenant hebben vastgelegd dat Defensie bij wijze van compensatie 3

hectare nieuw bosgebied zou aanleggen. In 2006 hebben we dat als gebaar van goede wil – ik hoop dat dit ook zo wordt opgevat – verdubbeld naar 6 hectare. Daar werd natuurlijk wel wat druk op uitgeoefend, maar we hebben dat met veel liefde gedaan. Het klopt dat er lang is gezocht naar een geschikte locatie. We hadden een perceel op het oog dat door de eigenaar vervolgens werd ingebracht in een landinrichtingsproject van Natuurmonumenten. Om de afspraak met betrekking tot de bosaanplant na te komen, heeft Defensie inmiddels met Natuurmonumenten afgesproken dat Defensie op dit perceel bos gaat aanplanten. Hierover zijn alle partijen het eens, inclusief de gemeente. De voorbereidingen zijn getroffen en het werk begint binnenkort. Ik breng op 24 januari een bezoek aan de gemeente en hoop dan eigenlijk dat we met zijn allen een boom kunnen planten.

Verder heeft de gemeente erop gewezen – ik vind dat ook terecht – dat Defensie op deze manier wel heel goedkoop van haar verplichtingen afkomt omdat hiermee geen nieuwe natuur wordt toegevoegd. Daarom heeft de gemeente tijdens het bezoek op 9 september, waarbij staatssecretaris Mansveld en ik aanwezig waren – ik moest helaas eerder weg maar maak dat goed op 24 januari – Defensie gevraagd om een vergoeding om elders nog 6 hectare grond te kopen en daarop natuur te ontwikkelen. Wij hebben gezegd dat wij de grond zelf zullen aankopen. Die mogelijkheid doet zich nu voor. We hebben sinds dit weekend een afspraak met een particulier om 6 hectare aan te kopen. Over de precieze details moet volgens mij nog worden overlegd met de gemeente. Zij is wel op de hoogte. Eigenlijk vind ik dat we in dit opzicht gewoon goed bezig zijn, ondanks alle strenge woorden die ik net voorbij hoorde komen en waarvoor ik ook veel begrip heb.

Naast alle strenge woorden hoorde ik erkenning voor het feit dat er wel degelijk serieus werk is gemaakt van het terugdringen van geluid. De overeengekomen geluidsreductie van 35% in 2012 is gehaald. Ik hoorde hier en daar wat verwarring, want de vliegbewegingen werden in één lijn doorgenomen met het te realiseren geluid. Die koppeling is niet een-op-een te maken. Ik zou daar ook voor willen waken. Het is van belang, te blijven wijzen op het pakket van maatregelen die een bijdrage hebben geleverd aan de behaalde geluidsreductie. Diverse maatregelen hebben dan ook meteen een permanent karakter. Ik noem het aanpassen van vliegroutes, waarbij je steeds blijft zoeken naar verdere optimalisatie, en de beschikbaarheid van een simulator, hetgeen wel degelijk resulteert in minder vliegbewegingen, maar ook het gebruik van stillere transport- en tankervliegtuigen. Er is al gesproken over verplaatsen. We hebben ook afspraken met de NAVO over het exporteren van oefenstarts, naderingen en landingen.

Terecht werd opgemerkt dat we nu veel operaties draaien en dat AWACS van huis is, om het zo uit te drukken. Op een gegeven moment keren het vliegtuig en de bemanning weer terug naar de thuisbasis Geilenkirchen. Vanuit die thuisbasis voeren ze vervolgens de werkzaamheden, trainingen en oefeningen uit. Dat kan inderdaad tot gevolg hebben dat het huidige aantal vliegbewegingen, dat lager ligt dan de afgesproken 2.996, toeneemt. Duidelijk is dat 2.996 het maximum is. Dat is het uitgangspunt en dat blijft het uitgangspunt. Hierover bestaat dan ook geen discussie. Tevens zijn er heel duidelijke afspraken gemaakt met de NAVO om te streven naar de doelstelling van 2.600 vliegbewegingen. Ook hier is geen discussie over. Ik heb een inspanningsverplichting om ook het komende jaar hierover verder te praten met de NAVO.

Ik concludeer met de Kamer dat de geluidsreductie van 35% voor 2012 is gehaald. Het is mijn verwachting dat dit percentage ook in 2013 en 2014 zal worden gehaald. Alle woordvoerders hebben gevraagd hoe het zit met het structurele karakter hiervan en hoe het zit na 2014. Hoe halen we die 35% structureel, ook als er geen grote operaties worden gedraaid of als er onderhoudsprogramma's zijn? Ik herhaal dat dit het streven is van zowel

Defensie als de NAVO. Als blijkt dat we meer dan 35% kunnen behalen, zullen we dat niet nalaten. Uiteindelijk is het ons heel veel waard dat de bewoners de nodige rust krijgen. De 35%-geluidsreductie die we momenteel door een samenloop van maatregelen bereiken, moet ook na 2014 worden geborgd. Dat ben ik van harte met de Kamer eens. Daar mag geen ruis op de lijn ontstaan. We gaan dus verder met het optimaliseren van de maatregelen waarvan ik er net een aantal noemde, zoals het gebruik van een tweede vliegsimulator. Er zijn discussies gaande over de AWACS-reorganisatie, de gevolgen daarvan en de definitieve besluitvorming. Dat speelt allemaal nog, dus ik kan daar niet op vooruitlopen. Ik heb die gegevens echter wel nodig om het structurele karakter nader te kunnen duiden. Ik hoop dat ik medio 2014 nieuwe informatie hierover krijg. Als dat zo is, deel ik die allereerst met de gemeente maar natuurlijk ook met de Kamer.

De heer **Leenders** (PvdA): De minister zei zojuist dat de 35% wat het kabinet betreft niet ter discussie staat. Ik hoorde haar echter ook het woord «streven» noemen. Zegt zij hiermee nu dat die 35% hard is of dat daarnaar wordt gestreefd?

Minister **Hennis-Plasschaert**: De 35% geluidsreductie is hard. We streven naar het verder terugdringen van de vliegbewegingen. Die zijn nu vastgesteld op maximaal 2.996. Wij willen die vaststellen op 2.600. De NAVO zegt dat de force reviews moeten worden afgewacht. We kunnen ook niet toveren. Er zijn grenzen aan wat je in een bondgenootschap met 28 landen in een keer kunt regelen; laten we daar ook eerlijk over zijn. Die 35% is echter gewoon hard, conform eerdere toezeggingen.

De heer **Geurts** (CDA): Ik hoorde de minister net zeggen dat in NAVO-verband wordt gesproken over reorganisatie. Ik heb in mijn inbreng duidelijk aangegeven dat de Pápa Air Base in Hongarije een mogelijkheid zou kunnen zijn. Is het ook de inzet van het kabinet om te bekijken of AWACS deels hiernaartoe verplaatst kan worden?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik kom straks nog even terug op vervanging en verplaatsing, maar op de basis die de heer Geurts noemt, staan inmiddels ook de heel grote transportvliegtuigen waarvan wij trekkingsrechten hebben. Daarmee doen wij ook ons voordeel; die hebben wij ook geëxporteerd. We kunnen niet alles exporteren. Ik zei zonet dat we lid zijn van een bondgenootschap. Dat brengt rechten met zich mee, maar ook de nodige verplichtingen. Alles zal echter worden meegenomen in het kader van de force reviews, ook een eventuele verplaatsing. Als niemand er last van heeft en het ook geen gedoe oplevert voor de NAVO, zal het de NAVO ook heel veel waard zijn. Ik vrees echter dat er in Europa meer plekken zijn waar mensen wonen die de nodige belangen nastreven. Ik snap het punt van de heer Geurts echter en het wordt zeker meegenomen. Op het maximaliseren van het aantal vluchten gedurende de zomer is mijn collega al ingegaan. Vanuit de vliegbasis hebben wij vernomen dat men daar zijn uiterste best doet om hiermee rekening te houden. Dat kan ik alleen maar toejuichen. De vliegbasis heeft inmiddels laten weten het aantal oefenstarts de afgelopen zomerperiode te hebben beperkt en dit beleid de komende jaren te willen doorzetten.

Ik kom te spreken over de modernisering van de AWACS-vloot. In theorie is dat een optie, maar de Kamer is al eerder geïnformeerd over de kosten van het vervangen van alleen de motoren. Dat levert helemaal geen positieve businesscase op, want anders waren we allang hiertoe overgegaan. We hebben het echt over miljarden dollars. Ik hoop dat de Kamer dit op het netvlies heeft staan. Het is geen kwestie van het eventjes vervangen van de vloot. Ik gaf eerder ook al aan dat Nederland niet alleen bepaalt hoe de gezamenlijke middelen van de NAVO-partners worden

besteed. Op dit moment geldt niet alleen voor Nederland, maar ook voor dit soort instituties dat de broekriem behoorlijk moet worden aangehaald met het oog op de financieel-economische kaders. We hebben herhaaldelijk met de NAVO gesproken over het vervangen van trainingstoestellen. Ik zal daarop blijven duwen, maar het zou echt misleidend zijn om nu de suggestie te wekken dat ik dit op korte termijn voor elkaar weet te boksen. Dat zou niet fair zijn.

Het verplaatsen van vluchten is al gebeurd. Zoals ik net zei, hebben we al behoorlijk wat geëxporteerd. Ik zal dit meenemen in het totaalplaatje van de besprekingen in de NAVO. Ook hiervoor geldt echter dat er ook in andere landen mensen wonen die bepaalde belangen hebben. Ook de NAVO heeft natuurlijk een bepaald plaatje voor ogen. Er zijn dus grenzen aan wat we kunnen. Als de kosten bijvoorbeeld enorm gaan stijgen, treden er operationele beperkingen op. Dat soort zaken moet allemaal worden meegenomen in het plaatje. Ik doe mijn best, zo zeg ik tot de CDA-fractie die deze vraag stelde, maar ik beschik helaas niet over een bosje toverstokken om het in een keer voor elkaar te boksen.

De heer Jansen en mevrouw Van Tongeren spraken over de hoge bomen. Het toppen van bomen is niet mijn favoriete hobby, maar het heeft wel te maken met de vliegveiligheid en met het hanteren van de meest efficiënte en effectieve vliegpatronen om de geluidsoverlast zo veel mogelijk te beperken. Ik hoop dat de leden een keer met mij meegaan naar de basis. Zij kunnen dan precies zien wat er gebeurt als de bomen sky high zijn. De vliegpatronen moeten dan in verband met de vliegveiligheid worden aangepast, waardoor er meer geluid wordt geproduceerd dan wenselijk is. Daar zit dus een link, die ik niet zomaar ongedaan kan maken. Het toppen van bomen doe ik niet met plezier. Het is niet mijn hobby, maar het is wel van belang voor het beperken van de geluidsoverlast en voor de vliegveiligheid.

Voorzitter. Volgens mij heb ik zo veel mogelijk vragen beantwoord.

De voorzitter: Dank u wel. De spreektijd in tweede termijn bedraagt twee minuten per fractie.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Ik zou graag wat meer ruimte krijgen, want volgens mij hebben we tijd zat. Ook hebben we vrij weinig interruptieruimte gekregen. Uiteraard zal ik proberen om het zo kort mogelijk te houden.

De SP-fractie blijft erop hameren dat de 35% reductie niet wordt gehaald. Ik verwijs daarvoor naar pagina 3 van het DGMR-rapport van oktober, waarin gewoon wordt aangegeven dat voor vijf van de zes meetpunten die erin meegenomen zijn, namelijk 173, 175, 184, 187 en 188, de 35% reductie niet wordt gehaald. Dat is gebaseerd op 2.127 vluchten in 2011. Bij dat aantal werd het dus al niet gehaald, laat staan bij de 2.340 die we hadden afgesproken als we zouden uitgaan van 35% minder vluchten. Daar zit dus echt een groot probleem. Noch de staatssecretaris, noch de minister is ingegaan op de analyse van DGMR dat het aandeel extra lawaaiige toestellen toeneemt. Met andere woorden, de oudste, slechtste toestellen blijven vanaf Geilenkirchen opereren en waarschijnlijk worden de modernste toestellen ingezet voor vluchten in het Midden-Oosten en Afrika. Dat betekent dat met minder toestellen de herrie naar verhouding toeneemt. Dat is volgens mij de verklaring van dit probleem. Ik krijg hierop graag een reactie.

Het is fijn dat de staatssecretaris schriftelijk terugkomt op de DGMR-rapporten, maar het zou handig zijn als haar reactie wat eerder komt. Ik wil op dit punt een motie indienen en zou het liefste de reactie van de staatssecretaris daarin meenemen. We kunnen het VAO natuurlijk uitstellen, maar het zou mooi zijn als de reactie iets eerder komt.

De minister heeft gesproken over de moderne toestellen. Ik krijg van haar graag de toezegging dat zij een lijstje aanlevert waarop staat hoe oud de

AWACS-toestellen zijn die op dit moment vliegen vanaf Duitsland. Volgens mijn informatie zijn die 45 jaar oud. Onze luchtmacht kan ook met Fokker-driedekkers gaan vliegen omdat die zo lekker goedkoop zijn, maar ik ga ervan uit dat ook de minister van Defensie wel erkent dat modern materieel voor Defensie grote voordelen heeft. De investering is weliswaar groot, maar de exploitatiekosten van de toestellen zijn veel lager. Er zijn minder starts en stops nodig en er zijn minder toestellen nodig. Alle voordelen van de JSF die de minister van Defensie aanvoert, gelden ook voor dit systeem. Als zij consequent zou zijn, ging zij op dit punt mee in de redenering van de SP-fractie dat je moderne toestellen nodig hebt als je wilt doorgaan met dit wapensysteem. Ik heb gevraagd of je niet zou moeten switchen naar bijvoorbeeld de combinatie van satellieten en drones. Daar hoeft de minister niet uitgebreid op in te gaan, maar er zijn natuurlijk andere opties denkbaar dan doorgaan met een nieuw vliegtuig.

Ik kom bij de wetgeving. In mijn eerste termijn verwees ik naar de motie op stuk nr. 70 (32 133-XI). Ik zei eerder 32133-XII, maar ik bedoelde XI. Daarin wordt gevraagd om een validatieprocedure die is gebouwd op een fundament van zo veel mogelijk meten. Daarop doelde ik met mijn verwijzing naar die motie.

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. Ik heb met belangstelling geluisterd naar het betoog van de minister over de belangrijke functie die de AWACS-vliegtuigen hebben in onze samenleving en de veiligheid ervan. Wat mij betreft is dat sowieso een voorwaarde. Als daarvan geen sprake zou zijn, hadden we een heel ander gesprek. We gaan natuurlijk niet een regio belasten met een enorme hoeveelheid geluid als dat belang er niet heel nadrukkelijk is. Dat wegen we en dat snappen we ook. Het feit dat we in Groningen gas winnen, heeft ook gevolgen voor de regio en we blijven dat toch ook doen, in ieder geval ten dele. Dus dat is wat ons betreft een voorwaarde en dat is tevens de reden dat we hard willen vasthouden aan de 35% die we een paar jaar terug hebben afgesproken. We willen voor de regio gegarandeerd hebben dat die 35% structureel is. Dat is voor ons dus een hard punt. Dat de minister aangeeft dat het streven erop is gericht om verder te gaan, is hartstikke mooi en dat verwachten we ook. Over een paar jaar als de techniek is voortgeschreden en we wellicht te maken hebben met nadere omstandigheden, zou het best kunnen zijn dat we afspreken om verder te gaan dan die 35%.

Over de geluidsmetingen zijn nog wel discussies. Ik ben erg benieuwd met welk antwoord de staatssecretaris komt met betrekking tot de metingen van DGMR. Daar moeten we dus toch nog even op wachten. Wat ons betreft gaat het om de 35% geluidsbelasting, dus om de belasting van de burgers en niet zozeer om het aantal vluchten. Als straks blijkt dat die metingen toch niet betrouwbaar of valide genoeg zijn, moeten we misschien toch naar dat getal van die vluchten toe. Wij zitten daar nu nog niet op, want het gaat werkelijk om de geluidsbelasting en niet om het aantal vliegbewegingen. Dus we wachten met belangstelling dat antwoord af.

Ik wil nog even iets zeggen over de piekbelasting in de wijken bij de twee meetpunten. De staatssecretaris heeft gezegd dat daar wel wat aan gedaan kan worden maar dat er dan een soort waterbedeffect ontstaat. Dat vind ik toch iets te gemakkelijk. Ook in die wijken moet die 35% wat ons betreft gehaald worden. Ook in die wijken hebben mensen er recht op dat we er alles aan doen om die harde grens te halen. Dus ik zou tegen de staatssecretaris willen zeggen: het kan best moeilijk zijn maar ga er dan toch maar naar op zoek, want wij vinden dat de burgers op die plek dat verdienen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Met nieuwe natuur en bosaanplant ben ik natuurlijk altijd blij, maar ik zal niet in al te veel gejuich

uitbarsten omdat het hier een afspraak uit 1988 betreft. Het is dus «about time», die bomen hadden al heel volwassen kunnen zijn. Dus fijn, maar een tikkeltje laat.

Dan een vraag over het aftoppen. Dat klinkt heel eufemistisch, alsof er aan de bovenkant een paar takjes afgehaald worden. Kan de «minister van bossen» mij vertellen op welke hoogte die bomen getopt worden?

Volgens mij is dat vrij laag en betreft het eigenlijk meer struikgewas dan bomen. Wat ik er ook van begrijp, is dat hoe lager je aftopt hoe lager die vliegtuigen kunnen, wat nu juist het geluid doet toenemen. Ik verneem hierover dus graag een nadere uitleg van de minister.

Uit de cijfers van DGMR komt helder naar voren dat de 35% geluidsreductie niet gehaald wordt bij 2.100 vluchten. Als leek zou ik dan zeggen dat je die norm zeker niet haalt bij het afgesproken aantal van 2.969 vluchten, ondanks de inzet van vluchtsimulators en stillere tankvliegtuigen en het kleine beetje tweaken dat nog kan op de vluchtroutes. De regering was de motie over een structurele reductie van 35% al aan het uitvoeren. DGMR laat zien dat we dat niet halen en we krijgen nu weer een toezegging. Hoe gaan de bewindslieden aan die motie en die toezegging ten aanzien van die 35% reductie uitvoering geven?

Hoe wordt er verder voor gezorgd dat er een geïkt meetsysteem is met een norm in de wet waarin ook de pieken goed vertaald zijn? Om te voorkomen dat de Kamer over 30 jaar rond de JSF dezelfde discussie moet voeren, is mijn vraag aan de minister wat haar plannen zijn om ervoor te zorgen dat op de locaties waar de JSF gestationeerd wordt, we niet precies dezelfde problemen krijgen als nu bij de AWACS waar het gaat om bijvoorbeeld de bossenaanplant en het aanpassen van de routes? Daar kunnen we nu nog op sturen want die JSF is nog nergens op een basis gestationeerd.

De heer **Geurts** (CDA): Voorzitter. Ik denk dat het goed is dat de minister van Defensie – laten we haar asjeblieft niet de minister van bomen gaan noemen – in haar inleidende woorden het belang van de AWACS en de verplichtingen die we als Nederland hebben als gevolg van het NAVO-lidmaatschap benadrukt. Er is ook absoluut geen discussie over met het CDA.

Ik ben blij dat de beloofde bomen nu worden aangeplant. Ook ben ik blij met de inzet van dit kabinet om vast te houden aan de afgesproken geluidsreductie. Ik heb beide bewindslieden dat klip-en-klaar horen uitspreken. Ik hoorde de minister van Defensie ook spreken over overleg binnen NAVO-verband. Bij het CDA leeft de wens om het aantal vluchten op een structureel maximum van 2.340 vast te stellen. Ik heb de heer Jansen van de SP-fractie zo-even een VAO horen aanvragen. Met de kennis van nu zal het CDA een motie op dit punt indienen.

Voorzitter: Paulus Jansen

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik heb wel veel informatie gehoord maar niet zo heel veel nieuwe informatie. Op zichzelf geeft dat niet, maar wat ik wel bespeur is dat we gezeten achter deze tafel redelijk op dezelfde lijn zitten. Ik vind ook dat we moeten oppassen met verwachtingen te scheppen die we vervolgens wellicht niet kunnen waarmaken. Dat zou triest en niet goed zijn. Ik denk dat we met elkaar voortdurend moeten streven naar verbeteringen. Als ik de antwoorden zo beluister, heb ik er wel vertrouwen in dat we allen op dezelfde grond bezig zijn en dat we proberen de juiste balans te vinden tussen alle belangen die hierbij aan de orde zijn.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**: Dan gaan we thans over tot de tweede termijn van de zijde van het kabinet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik heb begrip voor de vraag van de heer Jansen om een eerdere reactie. Ik kan mij voorstellen dat we het voor 1 februari regelen zodat eventueel gekeken kan worden of een combinatie gelegd kan worden met het RIVM-rapport. Voor 1 februari een reactie lijkt mij in ieder geval geen enkel probleem.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik denk dat we in de komende procedure-vergadering dan even moeten kijken wat dan een geschikt moment is voor het VAO, omdat we inderdaad zouden moeten overwegen om op dat rapport te wachten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Gevraagd is of bij de metingen ook piekniveaus worden gemeten. Als we het wettelijk zouden regelen, krijg je een gemiddelde van alle geluidsniveaus. Ik wijs erop dat de piekniveaus nu meegaan in de berekeningen.

De heer Jansen heeft gerefereerd aan de motie waarin staat dat de validatieprocedure is gebouwd op een fundament van zo veel mogelijk meten. Na die motie is een voorstel gedaan aan de Kamer over hoe we dit willen gaan doen en is dat ook besproken met de Kamer. De aanpak is, zoals die met de Kamer is besproken. In mijn optiek is de motie in die zin dus uitgevoerd.

Mevrouw Van Tongeren heeft verwezen naar een vliegveld in de buurt van Margraten. Wij kunnen haar opmerking hierover echter niet plaatsen, dus misschien dat zij er iets meer toelichting op kan geven. Ik ben alleszins bereid om dan schriftelijk te reageren.

De heer Leenders heeft gesproken over de piekbelasting in de wijken en het waterbedeffect. Ik heb begrepen dat er op de basis ruimte wordt gezien voor optimalisering. Zoals de heer Dijkstra zo-even terecht zei, moeten we echter geen verwachtingen wekken die we niet waar kunnen maken. Ik vind dat we stap voor stap moeten kijken of we verder kunnen optimaliseren. De basis denkt dat dit kan waar het gaat om de piekbelasting in de wijken, maar ik wil op voorhand geen garanties geven en niet te hoge verwachtingen wekken. Ik denk dat we met elkaar in gesprek moeten blijven en dat we stapje voor stapje verder moeten kijken. Ik heb wel het idee dat alle neuzen dezelfde kant op staan. Ik ben ook op de basis geweest. Iedereen heeft begrip voor elkaars positie. Het is een dossier dat al lang loopt. Ik denk dat we op de weg waarop we nu zitten, voort moeten gaan, zonder ons te binden aan onhaalbare ambities. Ik vind dat ambities haalbaar moeten zijn. Als de basis aangeeft wellicht ruimte te zien voor optimalisering, dan vind ik dat een uitermate positief signaal.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Voorzitter. Allereerst wil ik ingaan op het onderhoud van de bomen. Het betreft hier overigens veertien bomen en dus niet een heel bos. Onderhoud aan de bomen blijft nodig, vooral in de obstakelvrije zone. Dat is het gebied waar vanwege de vliegveiligheid geen hoge obstakels mogen voorkomen. Dat is niet iets wat ik verzonnen heb, maar is conform de internationale afspraken.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De minister zegt dat het om veertien bomen gaat. De vorige keer ging het echter om 6 tot 7 hectare wat volgens mij toch wel meer dan veertien bomen zijn.

Minister **Hennis-Plasschaert**: We hebben het nu over veertien bomen, niet te verwarren met de 6 hectare waar ik bomen ga planten. Deze maar ook andere bomen vereisen periodiek onderhoud om te voorkomen dat ze eindeloos de hoogte in gaan en daarmee een obstakel of een beperking gaan vormen voor de vliegveiligheid. Op dit moment worden we

geconfronteerd met die hoge bomen in de obstakelvrije zone. Het is overigens niet zo dat omdat de bomen getopt worden, de vliegtuigen dus lager gaan vliegen. Je topt ze omdat de vliegtuigen bijvoorbeeld minder steil behoeven op te stijgen waardoor ze minder kerosine mee kunnen nemen. Er zit dus wel degelijk een link tussen. Ik heb mij dat ook zo laten vertellen, en overtuigend. Als ik voor u niet overtuigend genoeg ben, nodig ik u uit om met mij mee te gaan naar de basis en u door experts te laten voorlichten. Niemand heeft er baat bij om voor de lol bomen te toppen of lager te vliegen. Waar het om gaat, is de vliegveiligheid waarbij er ook zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met de omgeving. Mij is in ieder geval duidelijk gemaakt dat het toppen van de bomen noodzakelijk is ten behoeve van de veiligheid en daarmee voor het voorkomen van extra geluidsoverlast voor de bewoners. Ik vind het dan ook belangrijk dat we fair het debat met elkaar daarover aangaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Kan de minister aangeven tot op welke hoogte die bomen getopt worden? Overigens, als het maar om veertien bomen gaat in plaats van een bos van 6 hectare, ben ik er al iets minder bezorgd over.

Minister **Hennis-Plasschaert**: Bij die veertien bomen gaat het om «absoluut laag». Er wordt hier al gesproken over struik- of boomstronkniveau. Dus dat verdient allemaal geen schoonheidsprijs. Kortom, geen bosonderhoud en het niet toppen leiden tot meer vliegbewegingen en meer geluid. Het heeft dus een relatie. Ik denk overigens dat het goed is als u dat eens met eigen ogen ziet.

De heer Jansen heeft nog gerefereerd aan de F-35. Dat is bepaald niet iets wat we gisteren hebben bedacht en vandaag hebben besloten. Er is een politiek debat van twaalf jaar in de Kamer overheen gegaan. Men kan zich voorstellen dat als het een nationaal besluit betreft en je dat moet vertalen naar de NAVO met 28 lidstaten, we er nog niet uit zijn als het gaat om de vervanging van de AWACS en het besteden van de NAVO-middelen, zeker niet in de huidige financieel-economische periode. Ik heb de inspanningsverplichting om de NAVO erop te wijzen dat vervanging op termijn aan de orde moet zijn. Ik ga hier geen sprookjes ophangen, want het is echt niet op de korte termijn aan de orde. Ik vraag ook de Kamer om enige realiteitszin als het gaat om de werkwijze van de NAVO en het partnerschap van 28 landen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De discussie over de JSF mag dan 12 jaar geduurd hebben, deze discussie loopt al vanaf 1989, namelijk al 24 jaar, dus twee keer zo lang. Vandaar mijn vraag aan de minister waarom zij namens de Nederlandse regering niet een pleidooi kan houden waarin ze aantoont dat modernere toestellen, zoals de Boeing 767 waar de Japanners al jarenlang mee vliegen, in exploitatie veel goedkoper zijn, en zij de Nederlandse positie op dat punt klip-en-klaar maakt in de richting van de NAVO?

Minister **Hennis-Plasschaert**: Ik wil de Nederlandse positie uiteraard klip-en-klaar maken richting de NAVO maar ik doe hier ook graag aan verwachtingenmanagement. Er zijn nog veel zaken die de NAVO wil aankopen, waarvoor de lidstaten overigens betalen; het is dus niet zo dat de NAVO over een apart geldboompje beschikt. Het wordt uiteindelijk allemaal vanuit de lidstaten opgebracht. Dus het wensenlijstje is buitengewoon lang. Ik zal de zaak dus bepleiten maar dat betekent niet dat ik u morgen een resultaat kan presenteren.

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter, misschien staat u mij nog een afsluitende opmerking toe over de 35%-norm. Daarmee doelen we niet op een gemiddelde tussen alle meetpunten maar op hantering van de

35%-norm bij alle meetpunten. Het heeft dus ook betrekking op de twee punten waar de 35% niet gehaald is. Wellicht komen we daar in het kader van het VAO nog op terug.

De **voorzitter**: Dan ga ik over naar de toezeggingen.

- De staatssecretaris reageert uiterlijk op 1 februari 2014 schriftelijk op de rapportage van meetresultaten rond vliegveld Geilenkirchen door de DGMR zoals door de heer Jansen overhandigd.
- De Kamer ontvangt het onderzoek naar gezondheid door het RIVM en de resultaten van gesprekken met betrokkenen hierover in het voorjaar van 2014.
- De staatssecretaris reageert schriftelijk op de vraag van het lid Van Tongeren over ... Waarover precies, mevrouw Van Tongeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat gaat over de nachtvluchten boven Eijsden-Margraten vanwege een keerlus van een Duits vliegveld. Het antwoord van het ministerie van Infrastructuur en Milieu was dat bewoners zich kunnen wenden tot het BAS, het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol. Die bewoners hebben daar natuurlijk niet zo gek veel aan. De staatssecretaris heeft mij toegezegd dat als ik de desbetreffende informatie aan de ambtenaren geef, ernaar gekeken zal worden. Het eerste antwoord was namelijk: wij gaan daar niet over want het is een buitenvlands vliegveld. Dit terwijl wij toch wel ons eigen luchtruim hebben en we dienen op te komen voor onze eigen bewoners. Het tweede antwoord was: meld u bij het BAS. Maar daar hebben ze in Eijsden-Margraten niet zo veel aan.

De **voorzitter**: Deze toezegging gaat dus over het schriftelijk rapporteren over deze specifieke nachtvluchten. Ik denk dat u daar samen wel uitkomt. Door de heer Jansen is een VAO aangevraagd. We zullen nog kijken hoe we dat kunnen inplannen.

Ik dank de minister van Defensie, de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en alle overige aanwezigen voor hun bijdrage aan dit algemeen overleg.

Sluiting 13.25 uur.