

8

Luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Luchtvaart (AO d.d. 25/04)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het VAO Luchtvaart. Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat ... sorry, van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Het was héél lang geleden dat het Verkeer en Waterstaat heette!

Ik geef mevrouw Kröger namens GroenLinks als eerste spreker het woord.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Van mijn hand twee moties en twee vragen. De eerste vraag gaat eigenlijk over het volgende. In de beantwoording van de feitelijke vragen rond de ILT gaf de minister aan dat er behalve voor Schiphol geen normen zijn voor de emissies van luchtvervuiling door luchthavens. Mijn vraag is: waarom is dat zo, en zouden we dat niet als nog moeten doen? Ik weet dat dit niet behandeld is in het AO. Ik kan me dus voorstellen dat de minister hier schriftelijk op reageert.

Ik krijg steeds meer klachten van omwonenden van vliegvelden die net iets verder weg wonen, zoals in Oegstgeest of Bodegraven, waar laag overgevlogen wordt. Vanochtend kreeg ik nog een e-mail van iemand die het heeft over 625 meter boven Bodegraven. Dat brengt mij tot het punt dat laag vliegen al de praktijk is in Nederland. Daar hebben we heel Lelystad Airport niet voor nodig; dan wordt het alleen maar nog erger. Vandaar de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat omwonenden van Schiphol veel overlast ervaren van vliegtuiglawaai en dat dit nadelig uitwerkt op hun gezondheid;

overwegende dat hierbij nachtvluchten het meest hinderlijk en schadelijk zijn;

overwegende dat met omwonenden eerder afspraken gemaakt zijn over een maximum van 29.000 nachtvluchten per jaar;

verzoekt de regering om voor het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol voor 500.000 vliegbewegingen op te nemen dat het maximaal aantal toegestane nachtvluchten wordt vastgelegd op 29.000;

verzoekt de regering tevens om in de Luchtvaartnota met verdere voorstellen te komen over het terugdringen van de overlast van nachtvluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Van Raan en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 616 (31936).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De volgende motie gaat over vlieghoogtes.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vliegtuigen om verschillende redenen soms afwijken van de vliegroutes, lateraal en/of in hoogte, en dan vaak lager over woonkernen vliegen;

overwegende dat hoe lager vliegtuigen over woonkernen vliegen, hoe meer overlast dit teweegbrengt;

overwegende dat de minister heeft aangegeven dat als onderdeel van de nieuwe Luchtvaartnota ook nieuwe normen rond geluidsoverlast zullen worden ontwikkeld;

verzoekt de regering om te verkennen hoe minimale vlieghoogtes ook handhaafbaar kunnen worden vastgelegd voor de verschillende Nederlandse vliegvelden, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Van Raan en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 617 (31936).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. De luchtvaart is belangrijk voor een klein land als Nederland met een zeer groot buitenland. Hij verbindt ons met de rest van de wereld, zowel zakelijk als voor heel hardwerkende inwoners die met familie op vakantie willen gaan of de wereld willen ontdekken. Het CDA wil een concurrerende en duurzame luchtvaart. We zijn ons ervan bewust dat dit zowel lusten als lasten met zich meebrengt, waaronder hinder en overlast voor omwonenden. Daar moeten we gewoon eerlijk in zijn. De vraag is hoe we dit beter in balans brengen.

Voorzitter. Dat begint met het wettelijk vastleggen van de huidige situatie van Schiphol en de handhaving hierop. Het CDA vindt het daarom goed dat de minister overtredingen van Schiphol niet meer wil gedogen, door het nieuwe normen- en handavingsbesluit wettelijk vast te leggen en het anticiperend handhaven te beëindigen. Het CDA is benieuwd welk tijdpad de minister voor zich ziet, zodat dit ook werkelijkheid gaat worden. Zou de minister dit kunnen schetsen?

Voorzitter. Het CDA vindt de Startbeslissing Luchtruimherziening een goede stap. Het is belangrijk om het Nederlandse luchtruim klaar te maken voor de toekomst, en dus veiliger, leefbaarder en duurzamer; hoe eerder, hoe beter, wat het CDA betreft. De minister heeft de Kamer toegezegd om ten behoeve van het AO over het selectiviteitsbeleid met betrekking tot Schiphol en Lelystad Airport dat er in juni aan komt de Kamer specifiek te informeren over de implicaties van het loslaten van de non-interferentie-eis en het flexibel gebruikmaken van het luchtruim van Defensie. Het CDA is benieuwd naar deze brief, zodat we daar in het AO verder over kunnen spreken.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. We hebben het tijdens het AO onder andere gehad over de Luchtvaartnota. Dat is een belangrijk richtinggevend document dat straks komt. De SP vindt dat de volledige maatschappelijke kosten en baten daarvan geanalyseerd moeten worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Luchtvaartnota 2020-2050 richtinggevend zal zijn voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland;

overwegende dat de Luchtvaartnota 2020-2050 gevolgen zal hebben voor de maatschappij;

van mening dat de maatschappelijke kosten en baten van deze Luchtvaartnota volledig en transparant moeten zijn;

verzoekt de regering een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) conform de richtlijnen uit te voeren voor de gehele Luchtvaartnota 2020-2050,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Kröger en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 618 (31936).

Gaat u verder.

De heer Laçin (SP):

Dan nog één punt: de vrachtluchten. We hebben al twee jaar achter elkaar een tijdelijke oplossing weten te vinden met een local rule, maar wij zijn van mening dat de positie van vrachtluchten structurele oplossingen vereist en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er meerdere keren een tijdelijke oplossing is gevonden voor de positie van vrachtluchten op Schiphol middels een local rule;

constaterende dat vrachtluchten een belangrijke factor zijn voor werkgelegenheid op en rond Schiphol;

overwegende dat er een structurele oplossing moet komen voor de positie van vrachtluchten op Schiphol;

verzoekt de regering om samen met relevante partijen tot structurele oplossingen te komen om de positie van vrachtluchten op Schiphol te waarborgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 619 (31936).

Mevrouw Kröger, een korte vraag over de motie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn vraag is eigenlijk: aan welke structurele oplossingen denken de SP en de VVD, gegeven het feit dat we ook de klimaatimpact van vrachtluchten naar beneden zullen willen brengen?

De heer Laçin (SP):

Dat klopt. Ik heb de VVD trouwens niet genoemd. Het was een SP-motie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Pardon. Excuus.

De heer Laçin (SP):

Wellicht dat de heer Dijkstra nog met een andere motie komt.

De voorzitter:

Of meetekent.

De heer **Laçin** (SP):

Wij proberen de klimaatimpact, net als GroenLinks, te beperken met die cap op 500.000 vliegbewegingen. We hebben ook de moties gesteund om in de Luchtvaartnota met heldere grenswaarden te komen voor het klimaat en de leefomgeving. Dat is hoe wij dat aanpakken. Wij willen geen groei, maar wij willen dat de positie van vrachtluchten binnen de huidige mogelijkheden, die 500.000 vliegbewegingen, een structurele oplossing krijgt, omdat we nu elk jaar zien dat de vrachtluchten in het gedrang komen en uitgeplaatst worden naar bijvoorbeeld België of Maas-tricht. We willen die op Schiphol behouden, maar wel met de kaders die we samen schetsen voor de Luchtvaartnota.

De **voorzitter**:

Heeft u nog een vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Sorry dat ik de heer Dijkstra erbij haalde. Bedoelt de heer Laçin dat er een bepaalde hoeveelheid aan vrachtluchten wordt gereserveerd? Is dat het type oplossing? Ik zoek even naar waar de heer Laçin op uit is. De vrachtluchtvaart is de meest vervuilende vorm van transport. Als je de klimaatimpact van het internationaal transport wilt aanpakken, dan wil je zo veel mogelijk vervoer naar het spoor en de binnen-vaart verplaatsen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat klopt. Ik vind het een grote uitspraak om de vrachtluchten de meest vervuilende te noemen. De informatie die ik heb, is dat vrachtluchten niet altijd de meest vervuilende vluchten zijn. Passagiersvluchten zijn soms vervuilender, maar volgens mij bedoelt mevrouw Kröger het vervoer van vracht. Dat kan ik me voorstellen. Wij pleiten ook altijd voor meer vervoer over spoor, maar dat gaat niet altijd, bijvoorbeeld als er vanuit Azië vracht hiernaartoe komt. Wij willen dat we vrachtluchten, voor zover mogelijk, ook gaan verduurzamen en dat we met 3,5% vrachtluchten op Schiphol toch tot bijna 20% werkgelegenheid komen. Dat is de SP ook heel veel waard. Dat willen we waarborgen. Dat hoeft misschien niet per se als percentage, maar we willen wel dat wat er nu is, niet elk jaar in het gedrang komt, en dat zagen we in de afgelopen jaren wel gebeuren. Daar willen we een oplossing voor hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel, dan geef ik nu het woord ... O, de heer Remco Dijkstra heeft nog een vraag.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, ik werd net genoemd, dus ik dacht: ik sta toch even op. Ik deel op zich de sympathie om cargo een goede plek te geven op Schiphol. Ik denk dat dat belangrijk is. Hoe denkt de heer Laçin over een soort benchmark, waarbij je Schiphol vergelijkt met Luik, Brussel, Frankfurt, Parijs en dergelijke als het gaat om de luchthaventarieven, specifiek voor vracht?

De **voorzitter**:

Korte vraag, kort antwoord.

De heer **Laçin** (SP):

Dat lijkt me prima. Ik heb er geen enkel bezwaar om uit te zoeken hoe het zit met concurrerende vliegvelden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het was een goed overleg. We zoeken ook de samenwerking op met alle partijen, want op deelvlakken kun je elkaar vinden. Ik heb de minister ook wel een beetje een hint gegeven dat we graag zo'n benchmark zien als het gaat om de cargo op Schiphol. Als zij dat kan toezeggen, hoef ik daar geen motie over in te dienen en kunnen we dat hopelijk meenemen bij de Luchtvaartnota of misschien wat eerder. Het strategisch belang van vracht is evident. Er zijn ook heel veel banen mee gemoeid: 20.000 in totaal. Denk aan de bloemenveiling, die natuurlijk in het vrachtruim van de passagierstoestellen kan vervoeren, waardoor die vluchten rendabeler worden. Maar vaak heb je ook volledige vrachtvliegtuigen nodig. En inderdaad, zoals de heer Laçin zegt: ze worden steeds schoner en stiller. Dat is wat we met elkaar willen.

Voorzitter. Het was een goed overleg. Ik denk dat het belangrijk is dat we de luchtvaart laten ontwikkelen en toekomstperspectief geven. Zeker als je wil verduurzamen en als je wil investeren in vlootvernieuwing, moet je ook wel geld kunnen verdienen. De marges zijn klein en de concurrentie is groot. Zeker buiten Europa hebben onze partijen daar last van. We willen die partijen behouden en koesteren vanwege de werkgelegenheid en de verbindingen die we met elkaar hebben. Tegelijkertijd zie je toch wel meer bewustzijn van mensen over vliegen, over uitstoot en over overlast die vliegen veroorzaakt. Dus alles wat we doen, moeten we betrouwbaar, stap voor stap en op een rustige manier doen. Ik denk dat het ook belangrijk is dat we als overheid, rijksoverheid en hier in de Tweede Kamer ook de regie terugpakken als het gaat om het luchtvaartdebat.

Voorzitter. Dan heb ik nog één verzoek. Dat gaat over Rotterdam Airport. We weten dat dit later op de agenda komt, maar we weten ook dat ongeveer een kwart van alle bewegingen nu wordt ingeruimd voor de politie- en traumahelikopters. Dat maatschappelijk verkeer willen we echt een goede plek geven. Ik vraag me af of het niet het mogelijk is om die geluidsruimte te splitsen. Misschien kan de minister daarop reageren, zodat we voor het eind van het jaar weten waar we aan toe zijn. Niemand wil natuurlijk een traumahelikopter of een politiehelikopter beletten om uit te vliegen, want die redden mensen en levens. Dat is van belang.

De **voorzitter**:

Was u klaar, meneer Remco Dijkstra?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja.

De voorzitter:

Meneer Laçin, korte vraag.

De heer Laçin (SP):

Een hele korte vraag op het tweede punt van de heer Dijkstra: de geluidszones en het maatschappelijk verkeer op Rotterdam The Hague Airport. Wat ons betreft is daar geen probleem. Traumahelikopters en politiehelikopters moeten altijd uitvliegen. Dat doen ze ook. Dan moeten we vooral kijken naar bijvoorbeeld het inperken van het commerciële verkeer. Daar zijn ook al plannen voor in Rotterdam en de provincie. Dus ik zie het probleem niet zozeer. Waar komt dit verzoek van de heer Dijkstra vandaan? Want wat is eigenlijk het probleem?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Je ziet op het voormalige Zestienhoven, tegenwoordig Rotterdam The Hague Airport, dat die helikopters daar staan. Ze blijven daar ook. Ik denk dat dit echt goed is; het is een centrale tussen twee grote steden. Je ziet dat ze steeds meer gaan vliegen omdat er gewoon vaker een beroep wordt gedaan op die traumahelikopters bij zware ongelukken. Maar ook bij terrorismebestrijding zal er zo meteen meer gevlogen gaan worden. Dat is nodig. Tegelijkertijd zie je dat commerciële partijen graag een extra Transavia-toestel zouden willen naar een vakantiebestemming. Ook mensen vinden dat leuk. Ook uw achterban gaat weleens op vakantie. Nu wringt dat een beetje en zie je dat we het maatschappelijke verkeer niet willen remmen terwijl er tegelijkertijd vraag is naar commercieel verkeer. We moeten dat een goede plek geven. Daar wil ik discussie over gaan voeren met elkaar. Ik vraag de minister om daarnaar te kijken.

De voorzitter:

Goed. Ik wil even een punt van orde maken. Dit is een VAO, een voortzetting van een algemeen overleg. Een VAO is vooral bedoeld om een laatste statement te maken en moties in te dienen. Ik zie allemaal Kamerleden bij de interruptiemicrofoon. Heeft u iets nieuws verteld wat niet in het algemeen overleg aan de orde is geweest? Want ik ga niet het algemeen overleg hier plenair dunnetjes overdoen. Daar is een VAO niet voor bedoeld. U knikt van ja, maar u staat wel bij de interruptiemicrofoon te wachten, meneer Laçin.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, ik heb niks nieuws verteld. Ik heb een vraag aangestipt op een punt dat we in het VAO kort besproken hebben. Maar het is altijd leuk dat als ik hier sta, er allemaal vragen komen. Daar hou ik wel van.

De voorzitter:

Ik wil het hierbij laten, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik heb één hele korte vervolgvraag. Héél kort.

De voorzitter:

Kijk eens, er staan ook nog allerlei andere leden. Ik zou het hierbij willen laten, want anders krijgen we echt ... Ik heb een hele lijst met VAO's. Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Dan ga ik naar de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb veel moties en weinig tijd, dus ik begin meteen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de reactie van het kabinet op de zienswijze Luchthavenbesluit Lelystad Airport nog niet is ontvangen en in sommige zienswijzen wordt verondersteld dat er fouten in de MER Lelystad uit 2018 kunnen voorkomen;

van mening dat nog onvoldoende helder is dat de geluidsoverlast van de aansluitroutes na luchtruimherziening verminderd ten opzichte van de situatie voor luchtruimherziening;

constaterende dat nog onvoldoende is gebleken hoe een door Brussel goedgekeurde VVR autonome groei op Lelystad kan voorkomen;

verzoekt de regering geen besluit te nemen over een openstelling van Lelystad Airport voor commercieel luchtverkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 620 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat diverse (oud-)piloten zorgen hebben over het risico op botsingen met vogels rond Lelystad Airport;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de (vertegenwoordigers van)(oud-)piloten over dit onderwerp en de Tweede Kamer hierover te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 621 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als gevolg van de aangenomen motie-Van Raan c.s. (29665, nr. 305, d.d. 15 mei 2018) alle klimaat-effecten zullen worden meegenomen in de Luchtvaartnota;

verzoekt de regering bijpassende volumescenario's op te nemen in de Luchtvaartnota, inclusief krimp,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 622 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gang naar de bestuursrechter in bepaalde gevallen is uitgesloten inzake luchthavenbesluiten, wat in de praktijk betrekking heeft op de luchthavens Schiphol, Lelystad, Rotterdam en Eindhoven;

van mening dat het burgers in alle gevallen vrij moet staan om naar de rechter te stappen;

verzoekt de regering om de gang naar de bestuursrechter inzake luchthavenbesluiten weer volledig open te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 623 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt bij berekeningen met het AEOLUS-model een plafond toe te voegen dat naar rato rekening houdt met de doelstelling om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 624 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Rotterdamse gemeenteraad een plan voorligt over het sluiten van Rotterdam The Hague Airport;

verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota rekening te houden met het sluiten van een of meerdere luchthavens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 625 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de minister voor het overleg dat we hebben gevoerd.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan geef ik nu het woord aan de heer Graus.



De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er duidelijkheid moet komen voor de luchtvaart en de omwonenden;

verzoekt de regering de door de luchtvaartsector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord, conform de afspraken aan de Alderstafel en in het regeerakkoord (de zogenoemde 50/50-regel), te benutten voor groei van onze mainport Schiphol;

verzoekt de regering voorts dit jaar, in lijn met het Aldersakkoord en het regeerakkoord, met een kabinetsbesluit te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 626 (31936).

De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter. De PVV wil meer dan hetgeen in het regeerakkoord stond en ook hetgeen wat allemaal aan de Alderstafels is bekostigd, maar minimaal dit moet echt worden uitgevoerd en we moeten dit jaar ook tot een besluit komen, zowel voor de luchtvaartsector als voor de omwonenden.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft een vraag voor u.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De PVV wil dit jaar tot een besluit komen. Als Kamer hebben we net een motie aangenomen met als strekking dat we eerst een volledige evaluatie van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV willen voordat wij als Kamer iets kunnen zeggen over de toekomst van Schiphol. Hoe ziet de heer Graus dit?

De heer Graus (PVV):

Dan moeten we hier allemaal snel zijn. Schiphol en KLM zijn van nationaal belang. Dat zijn bedrijven van nationaal belang. Ze behoren tot de grootste particuliere werkgevers en zijn sociaal-maatschappelijk en financieel-economisch gezien elkaars Siamese tweelingen. Dan moeten er maar ambtenaren worden vrijgemaakt en dan moet de turbostand maar aan worden gezet, maar ik ben zo langzamerhand wel een beetje klaar met de tijdrekkerij. Hier zijn de omwonenden én de luchtvaart ook niet mee geholpen. Voor allebei doe ik het dus goed op deze manier.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Dan ga ik naar de heer De Groot namens D66.



De heer De Groot (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik vervang vandaag Jan Paternotte als luchtvaartwoordvoerder.

Ik heb twee moties en een vraag aan de minister. De eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de kosten en heffingen voor de Nederlandse luchtvaart in kaart gebracht gaan worden ter uitvoering van de motie-Dijkstra;

overwegende dat een dergelijk overzicht een beperkt beeld creëert;

verzoekt de regering om samen met de kosten en heffingen voor de Nederlandse luchtvaart ook de kostenposten van het Nederlandse spoor in kaart te brengen met een benchmark van deze kostenposten voor beide sectoren in Duitsland, Groot-Brittannië en Frankrijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Groot en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 627 (31936).

De heer Remco Dijkstra over deze motie, neem ik aan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Het valt mij de laatste tijd op dat we veel onderzoeken en benchmarks vragen. Daar doe ik natuurlijk ook zelf aan mee, maar dat doe ik dan met een vraag in plaats van met een motie. Maar heeft u hier ook budget voor? Want we hebben natuurlijk tal van rapporten op luchtvaartgebied. Het wordt ook wel tijd dat we besluiten gaan nemen. Bent u dat met mij eens?

De heer De Groot (D66):

Volgens mij is dit een reactie op een door de heer Dijkstra per motie gevraagd onderzoek, maar dat moet dan wel een evenwichtig onderzoek zijn. Ik neem dus aan dat het kan worden meegenomen in het budget dat gepaard gaat met uw onderzoek. Nu hebben we een iets evenwichtiger vraagstelling.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer De Groot (D66):

De volgende motie is voor de inwoners van Aalsmeer, Nieuwkoop, Kudelstaart en voor alle andere mensen die gewoon last hebben van nachtvluchten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat nachtvluchten de nachtrust van veel omwonenden verstoren;

overwegende dat bij verschillende grote buitenlandse luchthavens strengere nachtregimes voor het vliegverkeer gelden om de nachtrust van omwonenden te ontzien;

van mening dat het wenselijk is om naar een forse reductie van het aantal nachtvluchten toe te bewegen in de Luchtvaartnota;

verzoekt de regering voor de zomer de brief over de toekomst van Schiphol naar de Kamer te sturen en daarin uiteen te zetten op welke wijze er een substantiële vermindering van het aantal nachtvluchten kan plaatsvinden, inclusief de lessen uit nachtregimes in het buitenland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Groot en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 628 (31936).

Een korte vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij dat D66 opkomt voor omwonenden in het tijdpad van 2020 tot 2050. Er zijn in het verleden afspraken met omwonenden gemaakt over 29.000 nachtvluchten. De motie van GroenLinks dient ook om dat wettelijk vast te leggen, dus om het aantal te reduceren. Dat kan gewoon deze zomer, zodra de minister met haar wetsvoorstel komt. Dus ik hoop van harte voor de omwonenden, die net genoemd werden, dat D66 deze motie gaat steunen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

We hebben het in het AO al uitgebreid gehad over de nachtvluchten, over een vermindering en dus ook over minder overlast in de nacht. We zijn daarbij ook tot de conclusie gekomen dat elke nachtvlucht in principe tien dagvluchten betekent. Hoe kijkt D66 daartegen aan? Het moet dadelijk wel een gebalanceerd iets zijn. Als we de nacht namelijk geforceerd gaan reduceren en alles naar de randen van de ochtend en de avond verplaatsen, heb je een ander probleem. Dat heb ik al eerder gezegd. Hoe kijkt D66 daartegen aan?

De heer **De Groot** (D66):

Ik zal met de laatste vraag beginnen. D66 is voor een substantiële reductie van nachtvluchten. Op het moment dat je nachtvluchten gaat schrappen, zul je ergens binnen de ruimte die er is voor Schiphol, plaats moeten vinden voor andere vluchten. Dat klopt. Dat betekent dat D66 ook voor stille en schone groei is, mocht daar al sprake van zijn. Voor nu is het, tot en met 2020, in ieder geval gedaan met de groei en zal er dus een zekere verdringing plaatsvinden, binnen de grenzen die het kabinet moet stellen.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer **De Groot** (D66):

Voor mevrouw Kröger had ik ook nog een reactie. Kijk, ik ben maar een invaller, en ik zag dat het Luchtvaartbesluit een vastlegging is van afspraken uit 2008. Nou gaat het in mijn portefeuille, Landbouw en Natuur, niet altijd even snel, maar hierover was ik wel zeer verbaasd. Ik zou nu dus ook niets willen veroorzaken waardoor het Luchtvaartbesluit nog langer op zich laat wachten. Want dat is helemaal niet in het belang van de omwonenden.

Voorzitter, dan heb ik nog een mededeling die ik ook bij de interruptiemicrofoon kan doen.

De voorzitter:

Ja?

De heer **De Groot** (D66):

Die gaat over het in stemming brengen van een motie-Bruins/Paternotte over knelpunten op de routes van en naar Lelystad (29665, nr. 313). Die motie zal in stemming worden gebracht.

De voorzitter:

Ja, dan zorgen we dat die motie voor volgende week op de lijst komt. Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De suggestie wordt nu gewekt dat het vastleggen van 29.000 nachtvluchten in het LVB waar de minister na de zomer mee komt, tot vertraging zal leiden. Ik vraag me eigenlijk af waar de heer De Groot dat op baseert, aangezien het hele LVB op dit moment door de minister wordt voorbereid en naar de Kamer wordt gestuurd. Die 29.000 is conform de afspraken uit 2008.

De heer **De Groot** (D66):

Dan lijkt het mij geen probleem. Maar de motie die D66 heeft ingediend gaat over een substantiële reductie van nachtvluchten.

De voorzitter:

Dank u wel. De laatste motie wordt nu gekopieerd en rondgedeeld. Er zijn dertien moties ingediend. Hoeveel tijd heeft de minister nodig? Tien minuten? Ik schors de vergadering.

De vergadering wordt van 14.47 uur tot 14.58 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.



Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst nog even ingaan op een paar vragen die gesteld zijn. Dan zal ik de moties een voor een langslopen. Mevrouw Kröger had vragen over de lokale emissies bij andere luchthavens. Zij gaf zelf al aan dat het

antwoord ook schriftelijk kan. Dat doe ik graag. Bij dezen zeg ik toe dat we daar schriftelijk op terugkomen.

De heer Amhaouch was ook blij met het stoppen van het anticiperend handhaven en vroeg hoe de planning er uitziet. Daarvoor moet Schiphol eerst de MER afronden. Ik hoop dat ik die snel kan ontvangen, want dan zal het ministerie die vanuit de rol van bevoegd gezag beoordelen. Daarna zullen wij de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. om advies vragen. Ik hoop snel na het zomerreces een en ander in procedure te kunnen brengen. Vervolgens krijgt u hier de voorhang, de zienswijzeprocedure, de advisering door de Raad van State en dan pas kunnen we dit echt vaststellen en in werking laten treden. Het eerste stapje zit nu bij Schiphol. Daarna is het ook een beetje afhankelijk van hoe snel wij de behandeling in de Kamer kunnen afronden. Maar het sterkt mij dat u eigenlijk allemaal de behoefte heeft uitgesproken om zo snel mogelijk een einde te maken aan het anticiperend handhaven.

De voorzitter:

Was dat een antwoord op een vraag van mevrouw Kröger?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, van de heer Amhaouch.

De voorzitter:

O, van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik dank de minister dat ze daarmee voortvarend aan de gang wil gaan. Ik kijk even naar het traject. Waar doelt u op? Komt het nog dit jaar aan de orde? Kunnen we het nog vastleggen voor het eind van het jaar? We willen natuurlijk zo snel mogelijk door dat proces heen. De Kamer is daar zelf ook bij. Waar target u op?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik pas precies zeggen op het moment dat ik de spullen van Schiphol krijg aangereikt, want dan kan het proces pas echt gaan lopen. Ik hoop natuurlijk dat we het nog eind van dit jaar met elkaar kunnen vaststellen, maar dat is ook weer afhankelijk van de hoeveelheid zienswijzen die daarop komen en hoeveel tijd je nodig hebt voor de beantwoording. Maar dat zou ik wel het liefste willen.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, tot slot.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik begrijp dat we spullen van Schiphol moeten krijgen, maar als de Kamer wil dat we zo snel mogelijk gaan handhaven, moeten we ook tegen Schiphol zeggen hoe snel het de spullen moet opleveren. We moeten het niet bij Schiphol laten liggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, zeker. Ik heb ze verzocht om dit met de grootst mogelijke spoed onze kant op te sturen. Daar wordt hard aan gewerkt, heb ik begrepen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het anticiperend handhaven speelt al jaren en jaren. Ik snap dus niet waarom we nu nog op spullen van Schiphol wachten. Op welke spullen wachten we? Wat is het opont-houd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We wachten op de MER van Schiphol. Zoals u weet, heb ik nu het besluit genomen om niet meer te wachten op de hele groeidiscussie, omdat ik vrees dat het te lang gaat duren. Daarom heb ik het initiatief genomen om dit te knippen. Daar bent u ook over geïnformeerd. Ik heb gezegd dat we niet kunnen wachten op de groeidiscussie. Ik wil nu echt 500.000 vluchten vastleggen met alles wat daarbij hoort. Daarom zijn er straks twee procedures.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is eerder geen sprake van geweest.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We wachten dus nog op de MER voor de 500.000. Wanneer is dat verzoek aan Schiphol gedaan? Welke indicatie heeft de minister van Schiphol gekregen? Wanneer komt die dan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, die verwacht ik in ieder geval in de komende maand.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even kijken. Dat was de vraag van de heer Amhaouch. Dan heeft de heer Dijkstra vragen gesteld, onder andere over het splitsen van geluidsruimte naar aanleiding van Rotterdam The Hague Airport. Eigenlijk moet de discussie daarover een plek vinden in de Luchtvaartnota. Dat geldt ook voor zijn andere vraag. Ik wil daar eigenlijk in het geheel van de Luchtvaartnota breder op terugkomen.

Dan kom ik bij de moties, voorzitter. De eerste motie op stuk nr. 616 is van de hand van mevrouw Kröger. Zij verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota met verdere voorstellen te komen over het terugdringen van de overlast van nachtvluchten. Zij gaat er daarbij van uit dat die 29.000 vast zouden liggen. Dat is niet het geval. Daar was binnen de ORS onenigheid over. Ik heb daar advies over gevraagd, maar heb dat niet gekregen. Deze motie ontraad ik dus. Daar komen we later op terug.

De voorzitter:

Ik zie dat u wilt interrumperen, mevrouw Kröger. Ik wacht heel even totdat de minister ook de andere motie heeft beoordeeld, en dan krijgt u het woord. De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 617 is ook van mevrouw Kröger. Daarin wordt de regering verzocht om te verkennen hoe minimale vlieghoogtes handhaafbaar kunnen worden vastgelegd voor de verschillende Nederlandse vliegvelden en de Kamer daarover te informeren. Dat is een traject waar ik graag naar wil kijken. Dat past ook bij de lange termijn. Die motie kan ik wel oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Goed. Mevrouw Kröger over de vorige motie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In de motie op stuk nr. 616 staan twee verzoeken. In het ene verzoek wordt de regering gevraagd om, als de minister de 500.000 vastlegt in het LVB — daar hadden we het net over — ook de 29.000 vast te leggen. Dat is in 2008 met de omwonenden afgesproken. In het tweede verzoek, dat daar los van staat, wordt de regering gevraagd om in de Luchtvaartnota verdere voorstellen te doen over het terugdringen van nachtvluchten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat begrijp ik, maar ik geef natuurlijk een oordeel op het totaal. En dan zeg ik: nee, die 29.000 is nog onderwerp van bespreking. We hebben met elkaar nog niet zo lang geleden de 32.000 vastgelegd, waar geen discussie over was. Dus deze discussie loopt nog. Uw tweede verzoek is: serieus bekijken hoe we om moeten gaan met nachtvluchten en de hinder daarvan verminderen. Daar sta ik positief tegenover, maar dat moet in de bredere discussie een plek krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer De Groot.

De heer De Groot (D66):

Als dat mag, voorzitter, want ik zit nog niet zo goed in het dossier.

De voorzitter:

Maar u gaat hier toch vragen stellen.

De heer De Groot (D66):

Als u dat toestaat, natuurlijk.

De voorzitter:

Ja.

De heer De Groot (D66):

Als je zoekt op die 29.000, dan zie je dat het aanvankelijk 32.000 was. In 2012 bleek het aantal glijvluchten op de een

of andere manier niet uitvoerbaar te zijn, en toen is uiteindelijk toch verzocht om 29.000 vluchten. Hoe zit het nou? Wat gaat u nu vastleggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De 32.000 hebben we al vastgelegd. In de discussie aan de Alderstafel is men nog niet uit het aantal nachtvluchten gekomen. Die discussie loopt dus nog. Hier wordt ervan uitgegaan dat daar toen overeenstemming over was, maar dat is niet het geval.

De heer De Groot (D66):

Dus u gaat het ergens tussen de 29.000 en de 32.000 vastleggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat weet ik nog niet. We moeten de discussie nog met elkaar gaan voeren. Vandaar ook de bredere verkenning: hoe kunnen we nou de overlast van nachtvluchten verminderen? De heer Amhaouch heeft daar ook iets over gezegd. Het maakt nogal wat uit. Je kunt het cosmetisch uit de echte nacht weghalen, maar als je vervolgens alles naar de randen brengt, dan krijgen mensen daar soms juist meer last van. Dat zie je bijvoorbeeld ook in Frankfurt. Dus al die aspecten moeten we goed wegen.

De motie op stuk nr. 617 had ik oordeel Kamer gegeven.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 618 van de hand van de heer Laçin. Hij verzoekt de regering een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren. Deze motie is overbodig, want de Kamer heeft al om een planMER gevraagd en daarin wordt ook een brede afweging gemaakt, inclusief de economische aspecten. Dus om die reden kan ik de motie overnemen, als de heer Laçin haar zo uitlegt, en anders moet ik haar ontraden. Dit krijgt gewoon een plek binnen de planMER.

De voorzitter:

Ik zie dat u wilt interrumperen, meneer Laçin, maar de minister gaat eerst in op de motie op stuk nr. 619 en dan krijgt u het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In die motie wordt de regering verzocht om samen met relevante partijen tot structurele oplossingen te komen om de positie van vrachtluchten op Schiphol te waarborgen. Er loopt nu een onderzoek naar de economische aspecten van luchtvracht. Mede op basis daarvan gaan we dit onderwerp een plek geven in de Luchtvaartnota. Ik zou daar de heer Amhaouch ... Och, de heer Amhaouch ... Nee, ik bedoel de heer Laçin!

De voorzitter:

Ze lijken heel erg op elkaar.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger haalde de heer Dijkstra erbij, en nu ga ik het weer compliceren.

Ik wil de heer Laçin verzoeken om deze motie aan te houden.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, ik heb eerst een punt van orde ... Nee hoor, grapje.

Ik ben bereid om die motie aan te houden. Daarbij maak ik nogmaals de kanttekening dat wij vinden dat de problemen van de afgelopen jaren gewoon opgelost moeten worden. Als dit dan terugkomt in de Luchtvaartnota, oké, dan zien we dat tegemoet.

De **voorzitter**:

Dit is de motie op stuk nr. 619?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, de motie op stuk nr. 619.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (31936, nr. 619) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Laçin** (SP):

Maar dan de motie op stuk nr. 618. De uitleg van de minister volg ik niet helemaal. We hebben een planMER-traject en we hebben gewoon een MKBA-traject. Die staan los van elkaar. Ik wil dat zo'n groot en richtinggevend document voor de komende 30 jaar wordt onderworpen aan de MKBA zoals wij die kennen in de richtlijnen, en niet met een economisch aspect in de planMER. Ik wil een volledige MKBA op de totale Luchtvaartnota en ik denk dat we dat in zo'n groot document richting de toekomst moeten doen. Dat is ook het verzoek aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan moet ik de motie ontraden, want de economische aspecten worden op het abstractieniveau van de planMER meegenomen. De MKBA gaat dusdanig in detail dat dat niet in die Luchtvaartnota thuisheert.

De heer **Laçin** (SP):

Hij hoort er niet in thuis? Volgens mij kunnen wij hier gewoon beslissen dat we een MKBA doen op de Luchtvaartnota. Ik vind het dus een heel raar antwoord dat hij er niet in thuisheert. Als wij dat willen, kan dat gewoon. Als de minister dus zegt dat hij er niet in thuisheert, is dat een heel raar antwoord.

De **voorzitter**:

Dan brengt u de motie gewoon in stemming.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Bij het abstractieniveau van de Luchtvaartnota hoort de planMER. Dat hebben we met uw Kamer afgesproken en

daar worden dus ook de economische aspecten volgens de systematiek van die planMER in meegenomen.

De **voorzitter**:

Dank. Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 620 is van de hand van de heer Van Raan en verzoekt de regering geen besluit te nemen over een openstelling van Lelystad Airport voor commercieel luchtverkeer. Het zal de heer Van Raan niet verbazen dat ik die ontraad.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 621, ook van de heer Van Raan. Deze motie verzoekt de regering om "in gesprek te gaan met de (vertegenwoordigers van) (oud-)piloten over dit onderwerp en de Tweede Kamer hierover te rapporteren". Deze motie wil ik ook ontraden, want het risico op vogelaanvaringen is uitgebreid onderzocht. Ik zie hier dus niet de toegevoegde waarde van.

De motie op stuk nr. 622 van de heer Van Raan verzoekt de regering bijpassende volumescenario's op te nemen in de Luchtvaartnota, inclusief krimp. Die motie wil ik ook ontraden, want we kijken naar alle hoeken van het speelveld via die planMER. Op basis daarvan zal ik dan komen met één voorkeursrichting in de Luchtvaartnota.

De motie op stuk nr. 623 van de heer Van Raan wil ik ook ontraden, want die verzoekt de regering om de gang naar de bestuursrechter inzake luchthavenbesluiten weer volledig open te stellen. Uw Kamer heeft er in het verleden bewust voor gekozen om dat anders te doen. Wij volgen gewoon de wet en de gang naar de civiele rechter staat open. Als u een hele stelselherzieningsdiscussie wilt, hoort dat thuis bij de collega van BZK.

De motie op stuk nr. 624 van de heer Van Raan verzoekt bij de berekeningen met het AEOLUS-model een plafond toe te voegen dat naar rato rekening houdt met de doelstelling om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C. Die motie ontraad ik ook, want we nemen gewoon meerdere scenario's mee en we kijken daarbij ook naar alle klimaataspecten waarvan u zelf al hebt aangegeven dat er door de Kamer moties over aangenomen zijn.

De motie op stuk nr. 625 van de hand van de heer Van Raan wil ik ook ontraden, want die verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota rekening te houden met het sluiten van een of meerdere luchthavens en daar zijn wij niet voor.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik heb een korte vraag. U ontraadt de motie op stuk nr. 622 omdat er uiteindelijk één scenario uitkomt, als we alles op een rijtje hebben gezet. De motie over 1,5°C ontraadt u omdat er al verschillende scenario's in de Luchtvaartnota worden meegenomen. Ik ben dus even in de war. Komt er nu één scenario met betrekking tot de aantallen, of diverse scenario's met aantallen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga de heer Van Raan duidelijkheid geven, denk ik. Er komen meerdere scenario's waarvan ik er over één mijn voorkeur zal uitspreken. Maar er worden meerdere scenario's in kaart gebracht en ik kom dan uiteraard met een voorstel naar uw Kamer. Maar we gaan natuurlijk wel meerdere scenario's afwegen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is een helder antwoord, maar daarmee vervalt eigenlijk de grond om de motie te ontraden. Dat is een beetje bijzonder. Maar ik begrijp wel dat de minister redenen zoekt om moties te ontraden die misschien op krimp kunnen wijzen. Dus ik vind het antwoord bijzonder.

De voorzitter:

Oké. Dan de motie op stuk nr. 626 van de heer Graus ... Ja, mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch een verduidelijkende vraag. Er worden meerdere scenario's in kaart gebracht. De minister kiest een voorkeurscenario. Wordt als onderdeel van de meerdere scenario's ook een krimpscenario in kaart gebracht?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, ik ben niet bezig met krimpscenario's. We gaan natuurlijk wel alle klimaateffecten in beeld brengen. De ene partij zal er andere conclusies aan verbinden dan de andere. Maar ik ga dit proces niet in met als doel tot krimp te komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nee, niet als doel, maar de minister schetst dat er meerdere scenario's in kaart worden gebracht. Dat zijn dus alleen scenario's van hetzelfde aantal vliegbewegingen of van groei? Er wordt dus niet een krimpscenario in kaart gebracht?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan wel degelijk alle klimaataspecten meenemen in dit verhaal, maar we zetten het natuurlijk ook af tegen het proces in de tijd. Dat maakt natuurlijk nogal wat uit. Ik sla het even plat. Neem elektrische auto's. Je had kunnen zeggen: we stoppen ermee en gaan het aantal auto's inkrimpen. Maar je kunt ook zeggen: nee, we gaan het elektrisch maken, dus we houden het aantal auto's wel gelijk maar gaan het op een andere manier bereiken. Ja, dat zijn verschillende scenario's.

De heer De Groot (D66):

Ik heb een verduidelijkende vraag over de motie op stuk nr. 621, die gaat over aanvaringen met vogels. Vorige week hebben we in een hoorzitting geleerd dat er eigenlijk een cirkel van zes kilometer getrokken moet worden rondom Lelystad, en dat daarbinnen maatregelen moeten worden genomen om de veiligheidsrisico's als gevolg van aanvaringen met vogels te verminderen. Nou liggen daar de Oostvaardersplassen. Zou de minister daar toch eens op

kunnen ingaan? Moet je gaan jagen in de Oostvaardersplassen om Lelystad mogelijk te maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zou de heer De Groot verzoeken om nog even de uitgebreide briefwisseling te lezen die ik daarover met de Kamer heb gehad. Daarin hebben we heel precies uitgelegd wat we allemaal aan onderzoek hebben gedaan omtrent vogel-aanvaringen. Ik zal niet zeggen dat de heer Van Raan er honderd vragen over heeft gesteld, maar het waren er toch heel veel. Die hebben we heel gedetailleerd beantwoord. Ik denk dat u daarin het antwoord op uw vraag kunt vinden. Anders zijn we nog een uur bezig met dit VAO.

De voorzitter:

En dat kan niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat kan niet.

De motie op stuk nr. 626, van de hand van de heer Graus, verzoekt de regering om dit jaar, in lijn met het Aldersakkoord en regeerakkoord, met een kabinetsbesluit te komen. Deze motie wil ik ook ontraden, want voor mij is het regeerakkoord leidend. Ik kom met een eigen voorstel, mede in reactie op het verslag van de heer Alders.

De heer Graus (PVV):

Er is iets heel raars aan de hand, want ik heb dit namelijk letterlijk uit het regeerakkoord gehaald.

De voorzitter:

Echt waar?

De heer Graus (PVV):

Het is dus een beetje alsof de minister het eigen regeerakkoord ontraadt, want dat was namelijk het foefje hierachter. Dat lijkt me heel raar. Ik hoop dus dat de Kamer, of in ieder geval de coalitiepartijen, wel achter het regeerakkoord staan. Dat zou wel erg fijn zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan voel ik me toch gedwongen om hier nog even op te reageren. Ten eerste staat in het regeerakkoord niet dat het dit jaar moet gebeuren. En u zegt: in lijn met het Aldersakkoord, volgend op en rekening houdend met ... Maar in deze situatie is er geen Aldersadvies, geen Aldersakkoord gekomen. We houden natuurlijk rekening met het oude akkoord, maar we hebben te maken met een nieuwe situatie. Daar heb ik natuurlijk rekenschap van te geven met het oog op de toekomst. Maar ik begrijp best dat de heer Graus heel graag wil dat ik nog dit jaar tot een besluit kom. Daar doe ik mijn uiterste best voor.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer **Graus** (PVV):

Kijk, dat is een toezegging, dus dan kan ik het tweede verzoek weghalen en dan blijft het regeerakkoord staan. Dan ben ik helemaal geholpen, want die motie moet het dan halen. Ik pak die toezegging en haal het tweede verzoek weg, en dan zijn we klaar. We hebben goede zaken gedaan vandaag.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, u kunt niet bij elke motie vragen stellen. Het is gebruikelijk dat alleen de indiener iets zegt over de eigen motie. U stelt bij elke motie allerlei vragen, maar het is echt aan de indiener zelf.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister zegt hier wel iets opmerkelijks: omdat er ...

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, ik heb net iets tegen u gezegd. Nou vooruit, heel kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister zegt hier wel iets opmerkelijks: omdat er geen afspraken zijn uit het Aldersakkoord, is deze passage uit het regeerakkoord eigenlijk niet meer conform de realiteit.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat er na het Aldersakkoord uit 2008 nog een paar vragen openstonden. Die antwoorden heb ik nodig om de vragen te kunnen beantwoorden. We hebben bijvoorbeeld net een gedachtewisseling gehad over de 29.000 vluchten. Daar zijn partijen, aan diezelfde Alderstafel, het niet over eens. We kunnen dus niet stellen dat je er bent met alleen de Alderstafel en het regeerakkoord. Er moet echt nog meer gebeuren.

De **voorzitter**:

Gaat u verder. Een moment, de heer Graus gaat een motie wijzigen. U wilt weten wat het oordeel van de minister is?

De heer **Graus** (PVV):

De minister heeft het tweede verzoek toegezegd, dus dat zal ik uit de motie fietsen. Het eerste verzoek blijft staan. Die motie moet dan oordeel Kamer krijgen, want zo staat het gewoon in het regeerakkoord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het wordt al van de andere kant van de zaal geroepen: dan is die motie overbodig. U kunt iedere zin uit het regeerakkoord in een motie vatten, maar het is zonde om de Kamer daarover te laten stemmen.

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 627, van de heer De Groot en de heer Bruins. Die verzoekt de regering om samen met de kosten en heffingen voor de Nederlandse luchtvaart ook de kostenposten van het Nederlandse spoor in kaart te brengen, met een benchmark van deze kostenposten voor beide sectoren in Duitsland, Groot-Brittannië en Frankrijk.

Die motie kan ik overnemen, want dat doen we al. Dat heb ik al in goed overleg met de staatssecretaris opgestart.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik of iemand bezwaar heeft tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 627 van de heer De Groot en de heer Bruins. Ik zie de heer Amhaouch bij de interruptiemicrofoon staan. Heeft hij bezwaar? Nee? Dan is de motie bij dezen overgenomen.

De heer Amhaouch, heel kort.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. De minister zegt dat de motie wordt overgenomen. Er wordt alleen gesproken over kosten. We weten dat er kosten komen kijken bij het spoor, maar dat er ook heel veel overheidssubsidie naartoe gaat, bijvoorbeeld voor ProRail. Worden deze aspecten meegenomen in de benchmark? Dan zou je namelijk een eerlijker vergelijk krijgen dan wanneer je alleen naar de kostenkant kijkt. Dat is even de vraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker, voorzitter. Wat hier in de moties staat, gaat over kosten en heffingen, maar daarnaast nemen wij uitdrukkelijk ook andere kosten mee. We hebben onlangs in de discussies over de vliegbelasting nog gezien dat het natuurlijk ook heel relevant is om je te realiseren dat de luchtvaart zijn eigen infrastructuur bekostigt, wat het spoor en het wegtransport niet doen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, was u wat vergeten?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik was vergeten te zeggen dat wij wel bezwaar hebben tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 627. Dat de luchtvaart zijn eigen infrastructuur bekostigt, is echt een mythe die hoognodig moet worden doorgeprikt.

De **voorzitter**:

Dan zal de motie op stuk nr. 627 in stemming worden gebracht. Dan de laatste motie, op stuk nr. 628.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laten we dat debat een andere keer verder voeren.

De motie op stuk nr. 628 is ook van de heer De Groot. Daarin wordt de regering verzocht om voor de zomer de brief over de toekomst van Schiphol naar de Kamer te sturen en daarin uiteen te zetten op welke wijze er een substantiële vermindering van het aantal nachtvluchten kan plaatsvinden, inclusief de lessen uit nachtregimes in het buitenland. Die motie kan ik oordeel Kamer geven, omdat het volgens mij heel goed is — dat heb ik net ook al geschetst — dat we in het hele proces naar de Luchtvaartnota en naar besluitvorming op Schiphol, alle ins en outs van nachtvluchten goed in kaart brengen met elkaar.

De voorzitter:

Even voor de helderheid: de motie-De Groot/Bruins op stuk nr. 627 wordt niet meer overgenomen, maar komt in stemming. Wat is dan uw oordeel daarover?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kan ik haar oordeel Kamer geven; anders is het ook een beetje gek.

De voorzitter:

De heer Remco Dijkstra stond bij de interruptiemicrofoon, maar loopt nu weer weg. Was dit wat u wilde vragen, meneer Dijkstra? Ik zie hem knikken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ben ik erdoorheen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik dank de minister en de Kamerleden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.