

9

Vliegveiligheid

Aan de orde is het **VAO Vliegveiligheid (AO d.d. 25/11)**.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom, en de leden en de kijkers thuis. Voordat ik het woord geef aan de eerste spreker, leg ik een verzoek over deelname aan het debat aan de leden voor. Dat is een nieuwe regel; het Reglement van Orde is gewijzigd. Die is dat mensen die niet hebben deelgenomen aan het commissiedebat of de schriftelijke inbreng, even de goedkeuring moeten hebben van uw Kamer om mee te mogen doen. Dat geldt in dit geval voor de heer Graus, en ook voor de heer Geurts, maar die heeft zich ingeschreven voor nul minuten. Is er bezwaar tegen dat beide leden hier aanwezig zijn en één lid ook meedoet aan het debat? Ik zie dat dat niet het geval is. Prima, dan kunnen we echt van start gaan.

Ik geef allereerst het woord aan de heer Alkaya van de SP voor zijn inbreng.



De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. Ik ben natuurlijk nieuw in deze commissie; ik heb volgens mij zojuist mijn eerste VAO in deze commissie gedaan. Maar de Kamerleden die mij van andere commissies kennen, zullen wel herkennen dat ik vaak opkom voor de rechten van werknemers, voor de emancipatie van de mensen op de werkvloer, die het alledaagse werk doen en het daardoor mogelijk maken dat ons land en onze economie draaiend blijven. Dan gaat het dus niet alleen om rechtvaardigheid, dat ze recht moeten hebben op een deel van de winst en zeggenschap moeten hebben over de koers van het bedrijf, maar het gaat er ook om dat zij vanwege dat alledaagse werk de beste ideeën hebben voor de weg voorwaarts. Dan gaat het ook over veiligheid. In dat kader heb ik ook een motie voor vandaag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de koepelorganisatie van verkeersvliegers nu niet structureel betrokken wordt bij de certificering van nieuwe vliegtuigtypen of varianten daarvan;

van mening dat de inzichten die opgedaan worden op de werkvloer van groot belang zijn, ook bij het opstellen van opleidings- en trainingsprogramma's;

verzoekt de regering om er bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart voor te pleiten om de koepelorganisatie van verkeersvliegers structureel te betrekken bij de training- en opleidingseisen voor vliegers bij (her)certificering van vliegtuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 850 (31936).

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Bouchalikh. U staat in ieder geval op mijn ... O, voor nul minuten. U heeft geen bijdrage. Dan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. Excuus.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. De minister en ik wisselden al even informeel uit: daar zijn we weer. Dat klopt: daar zijn we weer. Misschien is het goed om dit VAO aan te grijpen als een soort nulmeting, omdat er ook een nieuwe periode begonnen is. Het VAO dat we voeren, gaat over vliegveiligheid, maar tegelijkertijd voeren we ook een debat over een onderwerp, luchtvaart, in tijden van een klimaatcrisis en in het licht van alle aanbevelingen die de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft gedaan om de vliegveiligheid te vergroten.

We hebben het in de afgelopen periode ook gehad over de enorm gegroeide overlast van de luchtvaart. We hebben het ook gehad — dat is ook goed om te markeren — over het geweldige verlies aan vertrouwen in het bestuur, de overheid, en de wijze waarop die besluit over de opening van vliegvelden, bijvoorbeeld Lelystad Airport.

Het is denk ik ook goed om even te memoreren, misschien als nulmeting, waar we staan in de discussie over het fair share aan CO₂-budget dat de luchtvaart naar rato mag uitstoten als je gewoon de lijn volgt van Parijs en van het Klimaatakkoord. Dan kom je eigenlijk tot een CO₂-budget voor de luchtvaart van rond de 2,5 of 3,5 megaton in 2030, terwijl de sector zelf, en de overheid in haar nota, staat op 12 megaton. Dus houd dat als nulmeting in de gaten, zou ik de Kamer willen adviseren: 2,5, 3,5 megaton vanuit Parijs, als fair share en naar rato, terwijl de sector zelf 12 megaton denkt uit te stoten. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een krimp van de luchtvaart onvermijdelijk is voor klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier;

verzoekt de regering het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Nederland en Nederlandse luchthavens te verminderen tot maximaal 300.000 per jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 851 (31936).

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

Ik zag de minister bij de constatering al knikken ter herkenning. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de laatste spreker, de heer Graus van de PVV.



De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik heb geen motie, maar wel een verzoek. Ik kon niet bij dat AO Vliegveiligheid zijn op 25 november vorig jaar, omdat op die dag ook de begrotingsbehandeling van LNV was. Die waren niet exact op hetzelfde moment, maar ik moest het wel doen en voorbereiden.

Ik heb een vraag. Ik ben er al een paar keer over begonnen. Het heeft te maken met een soort "toxic air"-toestanden in de cabine, waar vooral piloten last van schijnen te hebben. Ik heb een arts gesproken die piloten obduceert, die dus overleden piloten openmaakt en van binnen bekijkt. Het schijnt dat er weleens stoffen worden gevonden die waarschijnlijk af komen van vliegtuigen die er in een lijn voor vliegen. Dat zegt hij. Dat komt dan naar binnen. Het schijnt allemaal heel eenvoudig op te lossen te zijn. De luchtvaartmaatschappijen geven daar geen gehoor aan. Ik heb al diverse luchtvaartmaatschappijen gevraagd of we kunnen samenwerken om dat eens te onderzoeken. Dus ik wil het nu bij de minister neerleggen om te kijken of wij dat kunnen onderzoeken en om die arts die die piloten heeft geobduceerd daar zeker bij te betrekken. Hij weet immers welke stoffen worden aangetroffen, bijvoorbeeld in longen of andere lichaamsdelen. Het zou heel fijn zijn als de minister dat zou kunnen toezeggen. Dan zorg ik dat de betreffende arts, de patholoog-anatoom, in contact komt met het ministerie van de minister.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar de minister. Zij heeft de moties nog niet.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de minister.



Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Deze keer zijn de luchtvaartwoordvoerders bij elkaar. Ook hier zie ik wat vertrouwde gezichten en wat nieuwe gezichten. Mevrouw Bouchallikh heb ik nog niet eerder in een debat meegemaakt. Ik zie nog meer nieuwe gezichten. De heer De Hoop is ook nieuw. Allemaal van harte welkom. Heel fijn om met u over deze belangrijke onderwerpen verder van gedachten te gaan wisselen. Ik wens u heel veel werkplezier in de Kamer.

Voorzitter. Het aantal vragen is overzichtelijk, namelijk alleen die van de heer Graus. Hij stelde de problematiek van de cabinelucht aan de orde. Daar is ook een commissie voor in het leven geroepen: de Nationale Adviesgroep Cabinelucht, oftewel NAC. Misschien is dat wat makkelijker te onthouden in verband met de voetbalclub met dezelfde naam. Ik stel voor dat de heer Graus inderdaad even de gegevens doorgeeft. Maar ik zal in de verzamelbrief, die ik voor elk AO Luchtvaart stuur, sowieso rapporteren wat de laatste stand van zaken is van die Nationale Adviesgroep Cabinelucht.

Dan kom ik bij de moties. De heer Alkaya verzoekt de regering in zijn motie op stuk nr. 850 om bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart te pleiten om de koepelorganisatie van verkeersvliegers structureel te betrekken bij de training- en opleidingseisen voor vliegers bij (her)certificering van vliegtuigen. Dat is natuurlijk allemaal meer pregnant naar voren gekomen naar aanleiding van de vreselijke ramp met de 737 MAX. Om u niet al te lang verder van het werk te houden: oordeel Kamer. Ik kan het dus ondersteunen.

Sommige dingen veranderen ook niet na de verkiezingen. De inbreng van de heer Van Raan klonk mij dus zeer vertrouwd in de oren, ook zijn pleidooi voor krimp, gekoppeld aan het getal van 300.000. Maar, meneer Van Raan, ook aan deze kant van de tafel is dat niet veranderd, dus ik ga ook deze keer de motie, die op stuk nr. 851, ontraden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De motie op stuk nr. 850 krijgt oordeel Kamer en de motie op stuk nr. 851 wordt ontraden. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van deze beraadslaging.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik dank de minister. Ik dank de Kamerleden en de kijkers thuis.

De vergadering wordt van 14.04 uur tot 14.38 uur geschorst.