

4

Aantallen vluchten zaken- en privéjets Schiphol

Aan de orde is het **tweeminutendebat Aantallen vluchten zaken- en privéjets Schiphol (29665, nr. 477)**.

De **voorzitter**:

Ik ga gelijk door met het volgende tweeminutendebat. Dat is met dezelfde bewindspersoon en gaat ook over vliegen. Dat is namelijk het tweeminutendebat Aantallen vluchten zaken- en privéjets Schiphol. De eerste spreker zal de heer Koerhuis zijn. Nee? Dan kijk ik naar de heer Alkaya. Die wil wél spreken. Hij doet dat namens de Socialistische Partij. Gaat uw gang.



De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik kan het kort houden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal vluchten met privéjets explosief is gestegen;

van mening dat privévluchten onnodig vervuilend zijn en er bovendien voldoende reisalternatieven beschikbaar zijn;

verzoekt de regering om privévluchten vanaf Nederlandse luchthavens per direct te verbieden en ook in Europees verband te pleiten voor een algeheel verbod hierop,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 483 (29665).

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer Alkaya doet alsof privévluchten het kwaad zijn in deze wereld, maar er zijn bijvoorbeeld ook medische vluchten en medicijnen, organen en patiënten die vervoerd moeten worden. Ik weet niet wat er nog meer met privévluchten gaat. Het is alsof het een of ander kwaad is, maar er gebeuren dus ook hele goeie dingen met privévluchten. Of is de SP heel rücksichtslos: alle verbieden?

De heer **Alkaya** (SP):

Goed dat de heer Koerhuis deze vraag stelt. Het gaat mij om commerciële privévluchten, dus niet om medische vluchten. Als de heer Koerhuis besluit om met een privévlucht ergens heen te gaan, moet dat niet meer mogelijk zijn.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan komen we een beetje in willekeur terecht. Als ik in een privévlucht wil stappen, dan mag het niet, maar de heer Alkaya wel. Dat klinkt toch een beetje als willekeur. Deze motie gaat toch een beetje richting wensdenken.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat is een beetje een karikatuur. Ik heb gezegd: commerciële privévluchten.

De heer **Graus** (PVV):

Onze grote held Max Verstappen reist ook, en vaak noodgedwongen, met een privéjet. Valt hij daar ook onder? Ziet u dat ook als een commerciële vlucht?

De heer **Alkaya** (SP):

Ja. Max Verstappen is geen medische vlucht volgens mij, tenzij hij als patiënt moet worden gerepatrieerd en dat niet met een lijnvlucht kan. In dat geval kan ik mij er iets bij voorstellen, maar als hij vanuit Monaco hierheen wil vliegen met een privéjet, dan zal hij, als de motie wordt aangenomen en uitgevoerd, voortaan businessclass met KLM moeten vliegen of iets dergelijks. Om eerlijk te zijn denk ik niet dat hij daar heel erg mee zit.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. Dan mevrouw Kröger. Zij spreekt namens GroenLinks en waarschijnlijk ook weer namens de Partij van de Arbeid. Er wordt instemmend geknikt.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, vanaf nu spreek ik altijd ook namens de Partij van de Arbeid. Op dit dossier vervang ik even mijn collega. Ik heb ook een motie over privéjets. Ik wil vooral op tafel krijgen wat de mogelijkheden zijn, zodat een nieuw kabinet daar stappen in kan zetten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat privéjets en zakenjets per passagier een onevenredig hoge belasting voor klimaat, milieu en de omwonenden van luchthavens zijn;

verzoekt de regering om aan de Kamer te rapporteren met welke middelen, wetswijzigingen, verdragswijzigingen, AMvB's, belastingregels of anderszins, het gebruik van privé- en zakenjets van en naar Nederlandse luchthavens effectief ingeperkt zou kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en De Hoop.

Zij krijgt nr. 484 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dat is ook het einde van de termijn van de zijde van de Kamer. De minister heeft beide moties nog niet, dus we schorsen een enkel ogenblik.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het tweeminutendebat Aantallen vluchten zaken- en privéjets via Schiphol. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.



Minister Harbers:

Voorzitter. De motie op stuk nr. 483 ontraad ik. Ik ben er niet voor om het allemaal per direct te verbieden. Zoals in het debat ook al duidelijk werd, is het één categorie, die General Aviation heet. Daarin zitten zowel vluchten van privépersonen of bedrijven, maar ook, zoals al werd genoemd, voor orgaandonaties en medische evacuatievluchten. Dat is allemaal anders dan de andere categorie, van politie en hulpdiensten. Daarin zou je wellicht nog een knip kunnen maken. Maar dit vergt echt veel meer precisie dan zomaar even deze motie uitvoeren. Er is gewoon geen juridische basis om die privéjets op dit moment te verbieden. Zoals ik eerder heb gemeld, speelt in Europa al wel de discussie om ook in Europees verband meer handvatten te krijgen, maar dat is allemaal nog geen gelopen race.

De heer Alkaya (SP):

Die categorisering is toch niet uit de hemel neergedaald op ons? Als de politieke wil er zou zijn, kan dit toch prima aangepast worden? De minister geeft aan dat hij die politieke wil niet heeft. Ik zou het gewoon daarbij houden; dat is duidelijk.

Minister Harbers:

Neeneenee, wat deze motie vraagt, kan gewoon op geen enkele manier op dit moment. Het zal echt nog wel een tijd duren voordat we in Europees verband dat hele verhaal helemaal zuiver op een rij hebben.

De motie op stuk nr. 484, die door mevrouw Kröger als een soort aanmoediging voor de kabinetsformatie werd gepresenteerd, wil ik toch ontraden. In de Kamerbrief over privéjets van april is het nationale en internationale regelgevingskader reeds beschreven. De juridische onmogelijkheden en mogelijkheden zijn ook meermaals in debatten en via schriftelijke vragen aan de orde gekomen. Ook zijn er geen wettelijke gronden om privéjets in te perken. Ik herhaal dat wij ons als Nederland in Europees verband blijven inzetten voor meer handvatten om te sturen op privéjets. Daarin trekken we op met gelijkgestemde landen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb toch bijna de neiging om de heer Alkaya aan te halen: die wetten zijn niet vanuit de hemel op ons neergedaald.

Daarom is de vraag: welke wetswijzigingen zouden nodig zijn? Welke verdragswijzigingen zouden nodig zijn? Als wij als Kamer dat inzicht hebben, kan vervolgens deze Kamer of een nieuw kabinet daar knopen over doorhakken.

Minister Harbers:

Maar precies deze informatie is al eerder op diverse momenten met de Kamer gedeeld. Het gaat over de Europese slotverordening. De Europese Commissie heeft gesuggereerd die te gaan veranderen. Maar er is niets wat erop wijst dat het in de resterende ambtstermijn van deze Europese Commissie nog gaat gebeuren. Vervolgens hebben we de Nederlandse Wet luchtvaart. De kern van de discussie in Europa is dat het ontwikkelen van een juridisch instrument niet te verenigen lijkt met EU-regelgeving op het gebied van vrijemarkttoegang. Wij stellen dat ter discussie. Oostenrijk heeft met steun van Nederland in de Transportraad van afgelopen juni de Europese Commissie opnieuw gevraagd om handvatten te ontwikkelen om te kunnen sturen op privéjets. Daar moet de Europese Commissie nog op reageren. Als gevolg van het stoppen met anticiperend handhaven en de experimenteerregeling op Schiphol — dat is dan weer nationaal — wordt op Schiphol de ruimte voor General Aviation, en daarbinnen privéjets, begrensd. Het heeft dus al invloed op het aantal privéjets dat op Schiphol kan vliegen.

De voorzitter:

Afrondend, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar net werd in het antwoord op de vraag van de heer Alkaya gesteld dat General Aviation één categorie is. Dan zou dat toch een wetswijziging zijn die wij kunnen maken om daar een onderverdeling in aan te brengen? Dat is niet wat in de eerdere Kamerbrief stond. Dat is precies wat ik aan de minister vraag.

Minister Harbers:

Maar ook dat zal dan wel in overeenstemming moeten zijn met de Europese slotverordening. Ik kan het niet mooier maken, hoewel ik het gevoel deel dat er best meer sturingsmogelijkheden nodig zijn. Maar daar pleit ik dus al anderhalf jaar voor in Europa.

Dank u.

De voorzitter:

Dank. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit tweeminutendebat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de beide moties zal op 3 oktober, aanstaande dinsdag, worden gestemd.