

4

Luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Luchtvaart (AO d.d. 25/01)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het VAO Luchtvaart. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom, en geef de heer Laçin namens de SP-fractie het woord. Ik dacht dat u al klaarstond, meneer Laçin. Nog niet helemaal? Ik zie u in uw papieren zoeken. Heeft u alle moties?



De heer Laçin (SP):

Ik hoop het. Dank, voorzitter. We hebben een AO Luchtvaart gehad en we gaan wat moties indienen. Gisteren hebben we besloten dat we nog een plenair debat over Lelystad gaan voeren, gekoppeld aan het maximale aantal vluchten op Schiphol, dus die moties komen later. Ik wil nu een drietal moties indienen. Ik ga ze even op de goede volgorde leggen. Er is er wel eentje over Lelystad.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er is afgesproken dat het maximale aantal vliegbewegingen op Luchthaven Lelystad 45.000 is;

constaterende dat daar inmiddels veel onduidelijkheid over is ontstaan;

verzoekt de regering te bevestigen dat het maximale aantal vliegbewegingen op Luchthaven Lelystad zoals afgesproken 45.000 is, zonder onderscheid te maken in het type vlucht of vliegbeweging,

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. 442 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister met een brief op 5 december 2017 de Kamer heeft ingelicht dat er vanaf 6 december 2017 grotere en zwaardere vrachtvliegtuigen mogen landen op en stijgen vanaf Maastricht Aachen Airport;

constaterende dat dit grote gevolgen heeft voor omwonenden van Maastricht Aachen Airport in de vorm van

geluidsoverlast en extra uitstoot van bijvoorbeeld ultra fijnstof;

overwegende dat omwonenden geen inspraak hebben gehad bij het nemen van dit besluit;

verzoekt de regering om de gedoogconstructie waardoor grotere en zwaardere vrachtvliegtuigen kunnen landen op en stijgen vanaf Maastricht Aachen Airport ongedaan te maken en het proces opnieuw te starten met inspraak van omwonenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 443 (31936).

De heer Laçin (SP):

En dan de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat is aangetoond dat er een verband is tussen schijnzelfstandigheid, pay-to-fly en nulurencontracten bij luchtvaartmaatschappijen en de lagere veiligheidsbeleving bij piloten;

constaterende dat in diverse Europese landen, waaronder Duitsland, door de nationale autoriteiten acties zijn ondernomen in het bestrijden van pay-to-fly en schijnzelfstandigheid;

constaterende dat in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen zich over het algemeen goed houden aan de sociale wetgeving;

verzoekt de regering om inspectie en beleidscapaciteit vrij te maken om sociale misstanden zoals onder andere schijnzelfstandigheid en pay-to-fly, bij luchtvaartmaatschappijen met een basis, of die gestationeerd zijn in Nederland, dan wel met personeel wonend in Nederland die hun dienst in Nederland beginnen en eindigen, op zowel nationaal als Europees niveau aan te pakken,

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. 444 (31936).

Dank u wel. De heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



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

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vijf moties, dus ik begin meteen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alleen hinder in de vorm van geluid als criterium niet voldoende is om alle schade die de luchtvaart teweegbrengt te bepalen;

verzoekt de regering hinder als criterium breder te definiëren dan alleen geluidshinder en hiervoor voorstellen te doen ten behoeve van de Luchtvaartnota (2020-2040),

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 445 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door onduidelijkheid over verschillende definities en de juridische status van de grens van 500.000 vliegbewegingen wettelijke handhaving niet mogelijk lijkt;

verzoekt de regering vooruitlopend op het wettelijk vastleggen van deze afspraak, dit daadwerkelijk als uitgangspunt te nemen voor handhaving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 446 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onduidelijkheid bestaat over het maximale aantal van 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol;

verzoekt de regering het aantal vliegbewegingen op Schiphol te maximeren op 500.000 per jaar tot en met 2020,

al het vliegverkeer mee te tellen van en naar Schiphol, en dit zo spoedig mogelijk wettelijk vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 447 (31936).

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

Nog twee stuks.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de klimaatimpact van de luchtvaart momenteel niet consequent wordt meegenomen in de milieueffectrapportage (MER);

verzoekt de regering in ieder geval de verwachte uitstoot van CO₂ (equivalenten) voortaan verplicht in de MER te laten opnemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 448 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de groei van de luchtvaart sneller gaat dan de innovatie in de luchtvaartsector op het gebied van geluids- en emissiereductie;

overwegende dat de groei van de luchtvaart het halen van de klimaatdoelen op deze manier onmogelijk maakt;

verzoekt de regering scenariovoorstellen te doen in de Luchtvaartnota (2020-2040) waarbij de luchtvaart in Nederland teruggaat naar 300.000 vliegbewegingen per jaar,

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. 449 (31936).

De heer **Graus** (PVV):

Welke referentiepunten hanteert de Partij voor de Dieren bij haar uitgangspunt dat de innovatie minder snel zou gaan dan de luchtvaartgroei? Ik begrijp dat niet goed. Waar baseert de Partij voor de Dieren zich dan op?

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

Er zijn een aantal rapporten die aantonen dat de innovatie in de luchtvaart ongeveer 15% is. Dat afgezet tegen de gemiddelde levensduur van vliegtuigen van 20 tot 30 jaar, kom je ten aanzien van innovatie in termen van stilte, energiegebruik et cetera uit op ongeveer 1%, terwijl de luchtvaart sneller groeit, ook wereldwijd. Dus daar baseren we ons op. Dat is ook terug te lezen in een rapport van CE Delft dat ik met alle plezier aan de heer Graus zal doen toekomen.

De heer **Graus** (PVV):

Maar heel veel van die rapporten zijn al achterhaald, juist omdat de innovatie binnen de airlines heel snel gaat.

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

Mag ik dan een tegenvraag stellen?

De **voorzitter**:

Nee, dat mag niet.

De heer **Graus** (PVV):

Nee, dat mag niet. Ik ga maar lekker zitten.

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

Het was een brij van moties. In een van de middelste moties had de heer Van Raan het over 500.000 vliegbewegingen op Schiphol. Mijn vraag is dan wat we doen met een helikopter. Blijkbaar wilt u helikopters ook meetellen die af en toe vliegen vanaf Schiphol, bijvoorbeeld om mensen op te sporen of te vervoeren.

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

Dat is een terechte vraag. Ik heb begrepen dat we dat op de luchthaven van Rotterdam ook doen. Op het moment dat zich een levensbedreigende situatie voordoet die een helikopter vereist, zal die helikopter voorrang krijgen boven een vakantievlucht naar Barcelona. Ik denk dat de heer Dijkstra het wel eens is met die prioriteit.

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

Dat betekent dat mensen die in de lucht zitten vanuit Barcelona dus even niet mogen landen omdat de ruimte gebruikt is? Dat zijn dus de woorden van de heer Van Raan?

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

Ik laat het hierbij, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Allereerst wil ik de mensen op de publieke tribune, bewoners vanuit verschillende hoeken van Nederland, welkom heten, want de overlast van vliegverkeer raakt mensen in heel Nederland. Daarom heb ik de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de uitstoot van de luchtvaart in belangrijke mate bijdraagt aan de klimaatverandering;

overwegende dat naast de stappen die gezet worden binnen EU ETS en ICAO er ook nationaal stappen gezet kunnen worden, zoals een grotere inzet op snelle internationale treinverbindingen die, al dan niet direct, een neerwaartse invloed op de uitstoot van de luchtvaart kunnen hebben;

verzoekt de regering om te bevorderen dat er aan de Mobiliteitstafel in het kader van de onderhandelingen over een nieuw energie- en klimaatakkoord tevens gesproken wordt over maatregelen die, al dan niet direct, bijdragen aan de uitstootreductie van de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 450 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat recente speculaties over maximale aantallen vliegbewegingen op Lelystad Airport tot veel onrust bij omwonenden hebben geleid;

overwegende dat deze onzekerheid en onrust niet bijdraagt aan het vertrouwen in de overheid;

verzoekt de regering om de Kamer en de omwonenden ondubbelzinnig te informeren over het maximale aantal vliegbewegingen dat met het voorliggende besluit mogelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 451 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de milieu-impact van verschillende vliegtuigtypen fors kan verschillen;

overwegende dat een sterke incentive luchtvaartmaatschappijen over kan halen om in Nederland de schoonste en stilste vliegtuigen in te zetten;

overwegende dat Schiphol plannen heeft om zijn resterende slots aan de hoogstbiedende te veilen en hiermee een mogelijk effectief sturingsmiddel dreigt te verdwijnen;

verzoekt de regering om niet akkoord te gaan met de veiling en te onderzoeken hoe de verdeling van slots zo kan worden georganiseerd dat slots op Nederlandse luchthavens uitsluitend naar de schoonste en stilste vliegtuigen gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 452 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister internationaal treinverkeer wil meenemen als een component van de nieuwe luchtvaartnota;

verzoekt de regering om een aantal scenario's uit te werken voor het verbeteren van de modal shift van vliegtuig naar trein (intercity's, nachttrein en high speed) en te bezien welke beleidspraktijken hiervoor nodig zijn, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 453 (31936).

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

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Paternotte namens D66.



De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Schiphol is tegen zijn grenzen aangelopen en als de luchtvaart in de toekomst überhaupt ooit nog wil groeien, zal de luchtvaart veel schoner en veel stiller moeten. Daarom is D66 ook zeer tevreden over het feit dat het kabinet nu al voorbereidingen treft voor het invoeren van een vliegbelasting, zodat er een meer gelijk speelveld ontstaat met alternatieven zoals de trein. Maar dat is niet genoeg. Er moet ook innovatie plaatsvinden, want de luchtvaart zelf moet schoner en stiller worden en elektrisch en hybride vliegen komt eraan. Andere landen zetten al de eerste stappen om te zorgen dat zij zo snel mogelijk de infrastructuur klaar hebben om voor korte afstanden elektrische en hybride vliegtuigen in te zetten. Ik vind dat Nederland daar een koplopersrol in moet spelen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de techniek voor hybride en elektrisch vliegen in volle ontwikkeling is en, zoals de hyperloop, in de toekomst de manier waarop mensen zich verplaatsen over korte en middellange afstanden in hoge mate kan beïnvloeden;

overwegende dat de Noorse regering onlangs aankondigde vanaf 2040 al haar binnenlandse vluchten 100% elektrisch te gaan vliegen, te beginnen met de eerste commerciële vluchten in 2025;

overwegende dat de Europese Commissie in haar "Flightpath 2050 - Europe's Vision for Aviation" uit 2011 de potentiële voordelen van hybride en elektrisch vliegen al inschatte op 75% minder CO₂, 90% minder NO_x en 65% minder geluidshinder;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met alle Nederlandse vliegvelden om te inventariseren welke investeringen er nodig zijn om hybride en elektrisch vliegen ruim baan te geven zodat Nederland vanaf 2025, of zoveel eerder als de techniek dat toestaat, een koplopersrol kan innemen, en de Kamer daar voor de zomer over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 454 (31936).

De heer Paternotte (D66):

Dan ben ik klaar met mijn termijn, maar ik zie dat ik nog een vraag mag beantwoorden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Paternotte geeft aan: als de luchtvaart ooit nog wil groeien, is dit nodig. Ziet D66 ook een scenario waarbij groei niet mogelijk is omdat op korte termijn de innovaties in de luchtvaart geen garanties bieden voor de omwonenden, het klimaat en het milieu?

De heer Paternotte (D66):

In algemene zin zie je dat de luchtvaart in de meeste landen in de wereld, met name in Azië, in zo'n enorm tempo groeit dat innovatie gewoon keihard nodig is. Wij kunnen in Nederland het goede voorbeeld geven en dat moeten we ook doen, door middel van een vliegbelasting, ook om de innovatie aan te jagen. Zonder innovatie krijgen we nooit een schonere luchtvaart, omdat die in bijna alle andere landen door blijft groeien.

De voorzitter:

Ik zie dat er leden willen interrumpen, maar het is niet de bedoeling om het algemeen overleg hier dunnetjes over te doen. Dit is echt bedoeld voor moties of vragen die betrekking hebben op de moties. Bovenstaand staat er ook een groot debat over dit onderwerp op de lijst.

Dank u wel. Dan ga ik nu naar de heer Remco Dijkstra namens de VVD.

□

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank je wel. We hebben 25 januari een heel goed algemeen overleg over luchtvaart gehad. Heel veel onderwerpen zijn de revue gepasseerd. We zijn ook nooit uitgepraat over luchtvaart, want dat is op dit moment gewoon een hot item in alle discussies die we met elkaar hebben. Dat is ook logisch, want we staan voor bepaalde belangrijke keuzes.

Vandaag heb ik geen moties, voorzitter, alleen op Valentijnsdag zo meteen hopelijk wat emoties, maar dat moet ik nog zien.

Wat ik belangrijk vind — dat is een serieus onderwerp — is dit: maandag stond het artikel in de Stentor en het AD over de schijn van belangenverstrengeling. Dat helpt gewoon niet als we vertrouwen willen terugwinnen. Ik heb ook een eerste reactie gezien van de minister, die zojuist in de mailbox is binnengekomen. Deze Kamer heeft denk ik ook nog een hele waslijst aan vragen die op u af gaan komen. Ik hoop dat u die ook snel kunt beantwoorden, want als er schijn is over deze belangenverstrengeling, moet die snel uit de wereld worden geholpen. Want we moeten erop

kunnen vertrouwen dat als zo meteen die MER-toetsing plaatsvindt, die dan onafhankelijk is en we moeten ook geen twijfel hebben over de uitslag daarvan.

Daarnaast ten slotte, staat er inderdaad een luchtvaartdebat gepland. De heer Graus heeft daarvoor het initiatief genomen dat we allemaal breed hebben gesteund. Dan gaat het met name over de aantallen vluchten op Schiphol, die eigenlijk ook nopen tot de uitbreiding van Lelystad om dat zo snel mogelijk in gebruik te nemen. Dat leidt tot één vraag.

Ik heb het regeerakkoord heel goed bestudeerd en ik ken alle zinnen uit mijn hoofd die daarin staan als het gaat om de luchtvaart. Dan zie je dat daar zo'n zin in staat dat de geboekte milieuwinst sinds de ingang van het Aldersakkoord — dat is in 2008 geweest — voor de helft kan worden gebruikt voor milieuwinst ten gunste van omwonenden en voor de andere helft voor duurzame groei van de luchtvaart. Ik ben heel erg benieuwd — ik heb daar geen motie voor nodig — wat nou die geboekte milieuwinst sinds 2008 is, hoe kunnen we dat nou inzichtelijk maken? Ik weet dat er ook gesproken wordt over een MER voor Schiphol. Kunt u dat in die brief dan ook meenemen, zodat we richting de zomer, als we een volgend overleg hebben, weten waar we aan toe zijn, wat voor ruimte we hebben en hoe we die zo meteen ook kunnen gaan gebruiken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Wat belangenverstrengeling betreft, ook dat onderwerp maakt deel uit van het debat dat straks wordt gevoerd. Het woord is aan de heer Graus namens de PVV.

□

De heer Graus (PVV):

Voorzitter. Inderdaad, belangenverstrengeling. Ook ik wil toch nogmaals de Kamerleden allemaal danken voor hun steun voor dat grote debat. Ik vind het altijd fijn als de partijpolitiek weleens aan de kant wordt gezet en we ons samenvakken om een goed debat te kunnen voeren met de betrokken bewindspersoon.

Mevrouw de voorzitter. Ik ga hier één motie voorlezen die niemand zal verbazen omdat dit eigenlijk al acht jaar een beetje de lijn van mij is als woordvoerder luchtvaart.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering voorlopig te stoppen met de ontwikkeling van Lelystad Airport om de aldaar geplande vliegbewegingen ten goede te laten komen aan Schiphol,

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. 455 (31936).

De heer **Graus** (PVV):

Dat heeft er ook mee te maken, mevrouw de voorzitter, dat we het probleem van de overlast van mensen ook gaan verplaatsen naar mensen die überhaupt niet hebben gekozen om in de buurt van een luchthaven te wonen. Dus dat is nog veel erger. Daarom zijn ook diverse provincies en gemeenten zich er terecht tegen gaan verzetten. Want sommige mensen zijn in de buurt van Schiphol gaan wonen terwijl Schiphol daar lag. Die weten dat ze enigszins overlast kunnen krijgen, en dat moeten we ook zo veel mogelijk beperken. Ik denk dat de Kamer daar unaniem over is, als het gaat om de overlast voor mensen zo veel mogelijk te beperken. Ik kan dat niet bij andere mensen in de schoot gaan werpen die überhaupt niet hebben gekozen om in de buurt van een luchthaven te gaan wonen. Ik zou persoonlijk graag in de buurt van een luchthaven wonen, moet ik eerlijk vertellen. Ik hoop het op mijn ouwe dag ook nog een keer te kunnen doen.

Dan wens ik tot slot — ik zal niet iedereen gaan opnoemen — ook u, mevrouw de voorzitter, een heel liefdevolle Valentijnsdag toe.

De **voorzitter**:
Wat lief!

De heer **Graus** (PVV):

En ook iedereen hier aanwezig, de mensen op de publieke tribune en de mensen thuis. En ook mijn trouwe beleidsmedewerker en PA, iedereen een liefdevolle Valentijnsdag!

De **voorzitter**:

Dank u wel, mijnheer Graus, heel fijn dat u daaraan denkt! Dan ga ik naar de heer Bruins namens de ChristenUnie.



De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank mijn collega's dat ze mij eraan herinnerd hebben dat het vandaag Valentijnsdag is. En ik dank de minister voor haar antwoorden tijdens het algemeen overleg. Goed dat we ook een algemeen overleg Luchtvaart hebben gehad, want we praten ook heel veel over Lelystad. We houden binnenkort een groot debat over Schiphol. Maar we moeten niet vergeten dat ook de langere termijn belangrijk is en dat we er dus ook met elkaar over nadenken waar nou wel en niet de grenzen liggen van de luchtvaart, in Nederland en ook wereldwijd, zeker ook in het licht van het klimaatakkoord van Parijs. Ik beperk me daarom in dit VAO tot één motie, die ook meer algemeen van karakter is. Die motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geluids- en milieuhinder ervaren wordt van de meest vervuilde en lawaaiige vliegtuigen;

overwegende dat het wenselijk is om de vliegtuigen met de meeste geluids- en milieuhinder minder aantrekkelijk te maken;

verzoekt de regering de mogelijkheden te onderzoeken om vliegtuigen met de meeste geluids- en milieuhinder te ontmoedigen, bijvoorbeeld door een heffing, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bruins en Pater-notte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 456 (31936).

Dank u wel, meneer Bruins. Tot slot de heer Amhaouch namens het CDA.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, hier staat "afroden", maar ik moet nog beginnen.

De **voorzitter**:

Ja, dat is preventief bedoeld.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Oké. Dank u wel.

Voorzitter. We hebben inderdaad een heel goed AO Luchtvaart gehad. We hebben daarin gesproken over de toekomst van de luchtvaart, die grote uitdagingen kent. Hoe kunnen we de luchtvaart op een verantwoorde wijze laten groeien? Maar ook: hoe kunnen we het luchtruim op een verantwoorde manier opnieuw herindelen, opdat er minder overlast is? Dat is ook heel belangrijk en daar zitten heel veel mensen op te wachten in Nederland.

De Bewonersdelegatie Aansluitroutes Lelystad Airport constateert in haar advies dat de procesvoering naar het Luchthavenbesluit meerdere gebreken heeft getoond en dat de huidige Nederlandse wet- en regelgeving voor het openstellen van nieuwe luchthavens onvoldoende is en toe is aan een evaluatie. Op basis daarvan adviseren ze onder meer het Nederlandse luchtvaartbeleid integraal aan te passen aan nieuwe inzichten op het gebied van governance, structuur en beleid. In het AO is verschillende keren aangedrongen op een nieuwe structuur. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verschillende "tafels", raden en andere organisaties zinvolle bijdragen hebben geleverd aan het

debat en de besluitvorming rondom de grote vliegvelden van Nederland, maar inmiddels aan herziening toe zijn;

overwegende dat het noodzakelijk is dat een nieuwe structuur wordt ontworpen inzake overleg, participatie, advisering, governance en besluitvorming, waarbij rolduidelijkheid, rolvastheid en een afweging van algemene belangen worden vastgelegd;

verzoekt de regering in het kader van de bedoelde nieuwe overleg- en besluitvormingsstructuur voor de luchtvaart, in overleg met betrokkenen, verschillende varianten te ontwerpen en deze aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 457 (31936).

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. In een kort debat met twee minuten spreektijd per fractie zijn zestien moties ingediend. Dat betekent dat de minister ook de gelegenheid moet krijgen om die moties te bestuderen. Dus ik schors de vergadering tot vijf over half twee. Is dat voldoende, minister? Ik zie haar knikken. Ik schors de vergadering voor vijftien minuten.

De vergadering wordt van 13.19 uur tot 13.33 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb weinig vragen gekregen; het waren voornamelijk moties, dus daar zal ik gewoon een voor een op reageren.

De eerste is de motie op stuk nr. 442, van de heer Laçin. Die gaat over het maximale aantal vluchten op Lelystad. Er wordt geconstateerd dat er onduidelijkheid over is ontstaan. Nou, dat vind ik ook heel vervelend. Ik zou eigenlijk willen zeggen dat ik deze motie kan overnemen en dat ik u daar de precieze bewoordingen van kan meegeven in de brief die ik over Lelystad Airport naar u zal toesturen. Mijn inzet is daar ook echt om alle onduidelijkheid weg te nemen, dus ik wil de motie overnemen en dat gaat u dan hopelijk zeer binnenkort in de brief netjes opgeschreven meekrijgen.

Dan de motie op stuk nr. 443. Die gaat over Maastricht Aachen Airport.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, even over de eerste motie: heeft iemand bezwaar tegen het overnemen van de motie van de heer Laçin op stuk nr. 442? Nee.

De motie-Laçin (31936, nr. 442) is overgenomen.

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 443 van de heer Laçin gaat over Maastricht Aachen Airport. Er wordt verzocht om de gedoogconstructie te stoppen. Daar krijgt u hetzelfde antwoord dat ik tijdens het AO heb gegeven: wat we hier doen past binnen de gebruiksruimte zoals die is afgesproken. Deze motie zal ik dus ontraden.

De voorzitter:

Meneer Laçin, korte opmerking.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, dat heeft de minister ook tijdens het AO gezegd, dat klopt. Dat over de geluidsruimte is waar, maar andere elementen, zoals de uitstoot van ultrafijnstof, beleving van bewoners en overlast, zijn niet meegenomen hierin. Ik zou de minister dus toch willen oproepen om daar ook meer oog voor te hebben en deze motie dus nogmaals nader te bekijken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp dat de heer Laçin dat verzoekt, maar we hebben hier heel zorgvuldig naar gekeken en alle belangen afgewogen. Dat heeft ertoe geleid dat we voor dit beleid gekozen hebben en dat ga ik niet wijzigen.

De voorzitter:

Nee, mevrouw Kröger, het gaat echt over de motie van de heer Laçin. Alleen de eerste indiener mag daar iets over zeggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zal ik doorgaan met de derde motie van de heer Laçin, de motie op stuk nr. 444.

De voorzitter:

Meneer Laçin, gaat u de motie aanhouden?

De heer **Laçin** (SP):

Nee.

De voorzitter:

Intrekken?

De heer **Laçin** (SP):

Ook niet.

De voorzitter:
In stemming brengen?

De heer Laçin (SP):
Nee, ik heb nog een verduidelijkende vraag over de motie op stuk nr. 443. Kunnen wij als Kamer de belangenafweging die volgens de minister is gemaakt ontvangen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Daar heb ik in een brief over Maastricht Aachen Airport naar mijn idee voldoende onderbouwing voor gegeven.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan ga ik verder met de motie op stuk nr. 444. Die gaat over schijnzelfstandigheid, pay-to-fly en nulurencontracten. Dat is echt het beleidsterrein van de collega's van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Dus om die reden wil ik deze motie ontraden en u verwijzen naar de woordvoerders SZW.

De heer Laçin (SP):
Dat begrijp ik. Ik zou de minister willen vragen om het dan te bespreken met de minister van Sociale Zaken en als het kan daarbij ook de vraag mee te nemen hoeveel fte nou bezig is met schijnzelfstandigheid en pay-to-flyconstructies in de luchtvaart. Dat zou ik de minister willen verzoeken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik ben altijd bereid om met collega's over van alles en nog wat te spreken, maar het is eigenlijk wel een beetje gek dat ik dan als boodschapper hierin wordt getrokken. Het lijkt me eigenlijk toch zinniger dat u gewoon via de woordvoerders Sociale Zaken en Werkgelegenheid de bewindslieden daarop aanspreekt en dat dat niet met een U-bocht via mij gebeurt.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 445, van de heer Van Raan. Die verzoekt de regering om hinder als criterium beter te definiëren dan alleen geluidshinder en daarvoor voorstellen te doen ten behoeve van de luchtvaartnota. Dat zal ik graag doen in het kader van de opstelling van de Luchtvaartnota. Hier kan ik dus oordeel Kamer op geven.

Dan de motie op stuk nr. 446 van de leden Van Raan en Kröger. In de motie wordt de regering verzocht, vooruitlopend op het wettelijk vastleggen van de afspraak van 500.000 vliegbewegingen dit als daadwerkelijk uitgangspunt te nemen. Nou, daarvan kan ik zeggen dat er wel handhaving plaatsvindt op basis van die gemaakte afspraken. Schiphol geeft tot en met 2020 ook niet meer slots uit dan de afgesproken 500.000. Daar wordt dus gewoon op gehandhaafd. Deze motie ontraad ik dus.

Dan de andere motie van de heer Van Raan, die op stuk nr. 447. Daarin wordt de regering verzocht, het aantal vliegbewegingen op Schiphol te maximeren op 500.000. Nou, dat is dus al gedaan, maar dat is gedaan voor het handelsverkeer. De heer Van Raan vraagt nu om al het vliegverkeer

mee te tellen, dus ook wat in het debat net naar voren kwam: de helikopters et cetera. Dat ga ik dus ontraden, want de afspraak is niet meer dan 500.000 bewegingen handelsverkeer. Daar houd ik mij aan.

De motie op stuk nr. 448 is ook van de heer Van Raan. Daarin wordt de regering verzocht, in ieder geval de verwachte uitstoot van CO₂-equivalenten voortaan verplicht in de MER te laten opnemen. Die motie wil ik ook ontraden, want ze is overbodig. Want CO₂ zit al in de MER-systematiek. Dat wordt dus al bekeken.

Dan de motie op stuk nr. 449, die ook van de heer Van Raan is. Die wil de luchtvaart in Nederland terug hebben naar 300.000 vliegbewegingen. Nou, daar heb ik al eerder over gezegd dat ik me daar niet bij voorbaat op ga vastleggen. U hebt in het regeerakkoord gezien dat we daar heel andere afspraken over hebben gemaakt, dus die wil ik ontraden.

De heer Van Raan (PvdD):
Twee verduidelijkende vragen over de twee eerste moties. De minister zegt: bij die 500.000 gaat het alleen om handelsverkeer. In de nieuwe definitie zal dat het geval zijn, maar die gaat nog niet in. De vraag is daarom of de 500.000 gehandhaafd kan worden bij de definitie zoals die nú geldt en zoals die in de motie is weergegeven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Kijk, de slots worden uitgegeven voor het handelsverkeer, en dat zijn er niet meer dan 500.000, dus daar wordt op gehandhaafd. Meer kan ik er ook niet van maken. Ik geloof dat hier een een-tweetje voor nodig is!

De heer Van Raan (PvdD):
Dan met betrekking tot de CO₂: dat klopt, dat zit voor een deel in de MER, daar heeft de minister gelijk in. Maar dat gaat tot 900 meter. Mijn verzoek in de motie is om daar geen hoogte in mee te nemen, want juist de uitstoot boven de 900 meter heeft nogal wat effect. Het verzoek is dus om verder te gaan dan 900 meter.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nu komt er een hele nadere precisering van de motie. Ik neem kennis van de motie zoals ze is ingediend en die gaat over uitstoot van CO₂ en dat zit er al in. Dus ik blijf haar ontraden.

De voorzitter:
Tot slot.

De heer Van Raan (PvdD):
Dan hebben we daar een verschil van mening over.

De voorzitter:
Dat is mij ook opgevallen. Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie van mevrouw Kröger op stuk nr. 450. Daarin wordt de regering verzocht, te bevorderen dat er aan de Mobiliteitstafel in het kader van de onderhandelingen over een nieuw energie- en klimaatakkoord ook wordt gesproken over maatregelen, die al dan niet bijdragen aan de uitstootreductie van de luchtvaart. Ik moet zeggen dat ik dat een zeer sympathieke motie vind. Ik ben ook bereid om haar, als ik dan toch boodschappen moet overbrengen, warm aan te bevelen bij de collega van EZK. Maar het is collega Wiebes die over het energie- en klimaatakkoord gaat. Dus in die zin wil ik haar ontraden en stel ik voor dat u haar daar indient. Maar nogmaals, het idee ondersteun ik. Ik zal in de contacten met de heer Wiebes dat ook zo uitdragen. Maar het is niet aan mij om daarover een oordeel uit te spreken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb dan toch een verduidelijkende vraag. Ik neem aan dat de minister en ook de staatssecretaris die verantwoordelijk is voor spoor, betrokken worden bij de Mobiliteitstafel in het energieakkoord en dat de heer Wiebes als coördinerend minister wel degelijk met zijn collega-ministers, die voor specifieke onderwerpen verantwoordelijk zijn, afspraken maakt over hoe dat ingericht gaat worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard. Dat is zeker het geval. Daarom zal ik deze boodschap, met een positief advies — dat durf ik zonder overleg ook wel te doen namens collega Van Veldhoven — graag aan de heer Wiebes overbrengen. Maar uiteindelijk gaat hij erover. We moeten de formaliteiten wel in acht nemen.

Dan de motie-Kröger op stuk nr. 451, waarin de regering wordt verzocht om de Kamer en omwonenden ondubbelzinnig te informeren over het maximale aantal vliegbewegingen. Daarop kan ik eigenlijk hetzelfde zeggen als ik bij de eerste motie van de heer Laçin heb gezegd. Dat nemen we mee in de brief over Lelystad die komt. Ik heb gezegd dat ik de motie over kan nemen. Ik zal in de brief duidelijkheid verschaffen. Ik verzoek u dus ook om de motie tot dat moment te beschouwen als overgenomen. Als u dan nog niet tevreden bent, hebben we uiteraard weer een ander gesprek. Maar ik neem het principe over.

De voorzitter:

Heeft iemand bezwaar tegen het overnemen van de motie-Kröger op stuk nr. 451? Mevrouw Kröger zelf, denk ik.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mevrouw Kröger houdt de motie aan, aangezien de vorige keer dat de minister ondubbelzinnig duidelijkheid gaf, het niet zo duidelijk was. Ik houd daarom de motie aan tot na de brief.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (31936, nr. 451) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 452, die ook is ingediend door mevrouw Kröger. In die motie wordt de regering verzocht om niet akkoord te gaan met de veiling van slots en te onderzoeken hoe het zo kan worden georganiseerd dat slots op de Nederlandse luchthavens uitsluitend naar de schoonste en stilste vliegtuigen gaan. Ik heb eerder al gezegd dat ik bijzonder veel sympathie heb voor deze inzet, maar ik wil de motie toch ontraden, omdat ze vooruitloopt op wat ik bij het AO heb toegezegd, namelijk dat ik zal kijken wat er wel en niet kan. Ik ben nu bezig om dat goed te inventariseren. Misschien kunt u deze motie ook aanhouden als u dat wilt afwachten. Als u dat niet doet, wil ik haar ontraden.

De motie op stuk nr. 453 is ook van mevrouw Kröger. Er waren er een heel stel. In deze regering staat: verzoekt de regering om een aantal scenario's uit te werken voor het verbeteren van de modal shift van vliegtuig naar trein en welke beleidsprirrels daarvoor nodig zijn. Ook dit vind ik te vroeg. Ik wil die aspecten uiteraard graag meenemen in de Luchtvaartnota en in het brede mobiliteitsbeleid waar we mee bezig zijn. Ik kom daar zeker op terug, maar er wordt nu expliciet gevraagd om nog voor de zomer de Kamer daarover te informeren. Daar kan ik me op dit moment nog niet op vastleggen, maar we zijn er zeker mee aan de slag. Ik ontraad de motie dus.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is het aspect in de motie dat de Kamer voor de zomer moet worden geïnformeerd, het probleem? Het belangrijkste is dat we als Kamer die scenario's zien voordat we een gedetailleerd gesprek over de Luchtvaartnota gaan voeren en over wat er mogelijk zou zijn. Het gaat erom dat die scenario's geschetst worden en met de Kamer gedeeld worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is geen enkel probleem. Collega Van Veldhoven, die natuurlijk over de spoor kant van dit verhaal gaat, heeft ook al aan de Kamer toegezegd dat ze erop terug gaat komen en zal kijken wat zij kan doen om het internationale treinverkeer te bevorderen. Zoals ik al zei: we nemen dat mee in de Luchtvaartnota en collega Van Veldhoven neemt dat ook mee in haar beleidsstukken over spoor. Dus als de woorden "voor de zomer" uit de motie worden gehaald, heb ik er verder geen problemen mee.

Dan de motie-Paternotte op stuk nr. 454. De potentiële positieve effecten van elektrische aandrijving zijn evident. Ik denk dat we daar allemaal positief over zijn en dat we ook allemaal hopen dat het snel zal gaan. Mijn ministerie is al in gesprek met vliegvelden en vliegscholen, maar vooral ook met de maakindustrie, om te verkennen wat er voor nodig is om dergelijke toepassingen te verleiden om specifiek naar Nederland te komen. Ik kan bij deze motie het oordeel aan de Kamer laten, want ik vind haar positief geformuleerd. Dan de heer Dijkstra van de VVD, die nog iets over belangenverstrengeling heeft gezegd. Ik heb een brief naar u gestuurd vandaag, maar eigenlijk begreep ik uit zijn pleidooi: als daar nou nog meer vragen over komen die we nog zouden willen stellen, zou de minister dat dan ook zo snel mogelijk willen beantwoorden? Uiteraard wil ik dat zo snel mogelijk beantwoorden, en natuurlijk zeker voordat we dat debat voeren dat door de heer Graus is

geïnstigeerd. Dan kan ik alle vragen die u voor dat debat heeft van tevoren beantwoorden.

Dan nog over de op Schiphol geboekte milieuwinst, waar de heer Dijkstra vragen over heeft gesteld. Daar wil ik graag op terugkomen als de MER van Schiphol straks klaar is, want daar past dat natuurlijk heel erg bij. Op dat gebied zijn we natuurlijk afhankelijk van Schiphol, want wij zijn niet de leidende partij bij de MER.

Dan kom ik bij de heer Graus. Het zal geen verrassing zijn, en ik gun de heer Graus, die zelf ook heel lieve woorden voor iedereen had, best een cadeautje op Valentijnsdag, maar dat gaat niet een positief advies op deze motie opleveren. Helemaal stoppen met de ontwikkeling van Lelystad Airport gaat namelijk in tegen alle afspraken die we hebben gemaakt, dus die motie ontraad ik.

De heer **Graus** (PVV):

Ik had niet anders verwacht, maar soms wint de aanhouder, dus vandaar dat ik het altijd consequent en consistent blijf proberen. Mijn vraag is: ik had heel duidelijk "voorlopig" in die motie gezet — alhoewel ik persoonlijk denk dat we er echt helemaal mee moeten stoppen — en dat is wel iets anders dan "helemaal" stoppen. Ik heb dat woordje er extra aan toegevoegd, want Schiphol kan voorlopig die vliegbeveiligingen opvangen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik bewonder de vasthoudendheid van de heer Graus, maar ook het woordje "voorlopig" leidt er niet toe dat ik mijn advies wijzig, dus het blijft bij ontraden.

Dan kom ik bij de motie van de heer Bruins. O, ik zie hem even niet.

De **voorzitter**:

Hij heeft andere verplichtingen, samen met de heer Amhaouch.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, er zijn vaak heel veel debatten tegelijkertijd in de Kamer aan de gang.

De **voorzitter**:

Precies.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Hij krijgt toch het volledige antwoord op zijn motie, waarin hij de regering verzoekt de mogelijkheden te onderzoeken om vliegtuigen met de meeste geluids- en milieuhinder te ontmoedigen, bijvoorbeeld door een heffing, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren. Nu ben ik een beetje gehandicapt omdat hij er niet is, want ik had eigenlijk de vraag willen stellen — daar heb je 'm weer: "voor de zomer" — of ik dat verzoek iets ruimer kan interpreteren, zodat ik dat kan meenemen in de brief over luchtvaart en milieu die ik heb toegezegd voor "dit jaar". Ik zou graag de belofte dat die brief "dit jaar" komt gestand willen doen, maar niet "voor de zomer". Dus het is lastig als hij er niet is, want dan

kan hij ook niet zeggen of hij bereid is tot aanpassing van die motie.

De **voorzitter**:

Ik kijk even in de richting van de heer Paternotte, want die staat er ook onder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie is medeondertekend door de heer Paternotte, die ik al met zijn telefoon bezig zie om contact te zoeken met de heer Bruins. Kijk, als ik de motie zo zou mogen opvatten dat het past bij de belofte die ik al gedaan heb van "dit jaar", dan neem ik dit graag mee. Dus ik weet niet of er snel "appcontact met Eppo" is geweest?

De **voorzitter**:

Meneer Paternotte, u heeft tot dinsdag voor de stemmingen de tijd. Dan kunt u alsnog de motie aanhouden of eventueel aanpassen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dus als die motie niet wordt aangepast, dan ontraad ik haar en als ik haar zo mag interpreteren als ik net gedaan heb, dan kan ik "oordeel Kamer" geven.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zie in ieder geval dat de app die ik aan de heer Bruins heb gestuurd belangstellend gelezen is en dat er geen negatieve reactie op komt. Dus laten we ervan uitgaan dat, tot er een tegenbericht komt, de interpretatie van de minister akkoord is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan wordt het dus "oordeel Kamer".

Dan kom ik bij de laatste motie, die van de heer Amhaouch, die de regering verzoekt in het kader van de bedoelde nieuwe overleg- en besluitvormingsstructuur voor de luchtvaart, in overleg met betrokkenen, verschillende varianten te ontwerpen en deze aan de Kamer voor te leggen. Nou, ik heb al vaker gezegd dat ik ook van harte wil werken aan een nieuw participatieplan, en aan de evaluatie van de ORS en de Alderstafels. Ik vind dit dus een positieve motie, waarover ik "oordeel Kamer" kan geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit korte debat. Ik dank de minister, de mensen op de publieke tribune en de Kamerleden. Over de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen. Ik schors nu de vergadering tot 14.20 uur.

De vergadering wordt van 13.52 uur tot 14.20 uur geschorst.