

7 Luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Luchtvaart (AO d.d. 11/09)**.

De **voorzitter**:

Dit VAO is aangevraagd door de heer Laçin. We schorsen even totdat de leden aanwezig zijn.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heet de leden van harte welkom in dit VAO Luchtvaart naar aanleiding van het AO van 11 september. De heer Laçin heeft het VAO aangevraagd, dus ik geef hem als eerste het woord namens de SP.



De heer **Laçin (SP)**:

Dank u wel, voorzitter. We hebben een goed AO gehad. Ik heb een aantal punten aangestipt, en bijvoorbeeld gevraagd om de tweede fase onderzoek ultrafijnstof uit te breiden naar werknemers, omdat juist zij langdurig aan ultrafijnstof worden blootgesteld. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) op dit moment onderzoek doet naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol;

constaterende dat in dat onderzoek het grondpersoneel in de luchtvaart niet meegenomen wordt, terwijl zij continu en vaak jarenlang blootgesteld worden aan ultrafijnstof;

overwegende dat het RIVM heeft aangegeven dat het voor de hand ligt om deze groep werknemers mee te nemen in deze fase van het onderzoek;

overwegende dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdrachtgever is van dit onderzoek;

verzoekt de regering het RIVM opdracht te geven werknemers op Schiphol mee te nemen in het lopende onderzoek naar effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol,

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. 665 (31936).

De heer **Laçin (SP)**:

Dan de staking op Schiphol en onze invloed op KLM. Daarover gaat deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister-president onlangs een oproep heeft gedaan voor hogere lonen;

constaterende dat tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen de motie-Marijnissen c.s. over verhoging van de lonen in het bedrijfsleven met minimaal 5% met algemene stemmen is aangenomen;

overwegende dat er momenteel cao-onderhandelingen lopen bij KLM, waarbij het loonbod voor werknemers op 2% blijft steken terwijl de CEO 9% loonsverhoging heeft gekregen;

overwegende dat dit lijnrecht ingaat tegen de breed gesteunde oproep om de beloningsverschillen tussen de werkvloer en de top terug te dringen;

overwegende dat de Nederlandse Staat aandeelhouder is van KLM en daarmee invloed kan uitoefenen binnen het bedrijf;

verzoekt de regering om als aandeelhouder de directie van KLM op te roepen met een beter loonbod te komen dat recht doet aan eisen van de werknemers en de vakbonden, de aangenomen motie-Marijnissen en de maatschappelijke discussie,

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. 666 (31936).

De heer **Laçin (SP)**:

Dan nog een hele korte motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat momenteel gesproken wordt over de modernisering van de slotverordening;

overwegende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich op Europees niveau hard maakt voor een eerlijkere behandeling van werknemers in de luchtvaart;

verzoekt de regering om bij de modernisering van de slotverordening te pleiten voor de mogelijkheid om sociale vestigingseisen op te kunnen nemen,

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. 667 (31936).

De heer Laçin (SP):

Er komen nog een aantal moties van andere partijen, waar ik ook onder sta, bijvoorbeeld over het ultrafijnstof- en stikstofbeleid.

De voorzitter:

Dat gaan we afwachten. Dan is het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Ik begin met het bericht dat Nederlandse vliegvelden natuurvergunningen zouden missen. Hierover hebben we schriftelijke vragen gesteld. Is de minister bereid om toe te zeggen ons binnen een maand een brief te sturen waarin wordt weergegeven hoe het staat met natuurvergunningen en andere vergunningen voor alle vliegvelden in Nederland en waarin ook wordt aangegeven wat dit betekent voor de continuïteit van de luchtvaart en de natuur en wat het tijdspad is voor eventueel te nemen maatregelen?

Dan heb ik nog twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor Schiphol na 2020 voor de middel-lange termijn de systematiek zal worden gehanteerd waarbij groei alleen kan worden verdiend door aantoonbare hinderbeperking;

overwegende dat aantoonbare hinderbeperking bijvoorbeeld gerealiseerd kan worden door meer rustmomenten te creëren;

overwegende dat, naast vermindering van het aantal nachtvluchten, rustmomenten zouden kunnen worden gecreëerd door beperking van vroege ochtendvluchten in het weekend of het dan alleen gebruik mogen maken van de stille toestellen;

verzoekt de regering om de mogelijkheid om meer rustmomenten te creëren in de vroege ochtend in het weekend te onderzoeken en de Kamer hierover bij de uitwerking van de nieuwe systematiek te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 668 (31936).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag over het eerste punt van de heer Amhaouch: zijn vraag aan de minister over de ontbrekende natuurvergunningen voor al onze vliegvelden. Hij vraagt om een reactie binnen een maand. Ik had zelf dezelfde vraag staan, maar met het verzoek om voor de begrotingsbehandeling lenW, dat is over drie weken, die informatie te krijgen, aangezien ik denk dat het ook binnen de begrotingsbehandeling wel een onderwerp zal zijn. Sluit de heer Amhaouch zich bij deze tijdspanne van drie weken aan?

De heer Amhaouch (CDA):

Daarvoor moet ik even het antwoord afwachten. Ik weet niet of dat daarmee een directe relatie heeft. We weten met z'n allen hoe groot de impact is van de natuurvergunningen en de PAS. Om daar nou drie of vier weken ... Wij willen gewoon zo snel mogelijk antwoord en zeggen: een maand is een redelijke termijn. Als het van tevoren kan, zou dat heel fijn zijn, maar ik wacht even het antwoord van de minister af.

De voorzitter:

Ik dacht even dat de heer Van Raan een vraag wilde stellen, maar hij heeft geen vraag. U kunt dan ook vervolgen met uw tweede motie.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor Schiphol na 2020 voor de middel-lange termijn een systematiek zal worden gehanteerd waarbij groei alleen kan worden verdiend door aantoonbare hinderbeperking;

constaterende dat in het verleden onderzoek naar betere informatievoorziening over baangebruik heeft geleid tot actuele informatievoorziening over baangebruik, maar nog niet tot voorspellingen van baangebruik;

overwegende dat voorspelbaarheid van baangebruik van belang is en het voor bewoners zichtbaar is wanneer welke banen worden ingezet;

verzoekt de regering de sector te vragen te onderzoeken in hoeverre voor de inwoners een "vliegweerbericht" kan worden ontwikkeld met daarin in ieder geval het te verwach-

ten baangebruik, en de Kamer uiterlijk bij de uitwerking van de nieuwe systematiek hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 669 (31936).

Dan dank ik de heer Amhaouch en gaan wij luisteren naar de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Een zevental aanmoedigingen voor de minister.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat alle Nederlandse luchthavens moeten beschikken over de juiste natuurvergunningen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 670 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de commissie-Remkes pas in mei 2020 gaat adviseren over het aanpakken van stikstofuitstoot van de luchtvaartsector;

verzoekt de regering tot die tijd geen beslissing te nemen over het openen van Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 671 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van IenW een krimp van de luchtvaart niet langer uitsluit als gevolg van het respecteren van de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier;

verzoekt de regering een krimpscenario op te nemen in de Luchtvaartnota,

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. 672 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering met meer concrete maatregelen te komen die tot een aantoonbare vermindering zullen leiden van de in Nederland veroorzaakte overlast door Luchthaven Luik-Bierset,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Kröger, Laçin, Amhaouch, Graus, Bruins, Van Brenk en Paternotte.

Zij krijgt nr. 673 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het emissieregistratiesysteem slechts luchtvaartgerelateerde stikstofuitstoot tot 3.000 voet registreert;

constaterende dat informatie over stikstofuitstoot boven 3.000 voet relevant is voor het toekomstige Nederlandse stikstofbeleid;

verzoekt de regering stikstofuitstoot boven 3.000 voet zo volledig mogelijk in beeld te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 674 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Rli adviseerde om het ALARA-beginsel toe te passen op milieuhinder;

verzoekt de regering het ALARA-beginsel toe te passen in relatie tot milieuhinder door de luchtvaartsector,

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. 675 (31936).

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

En dan alweer de laatste aansporing.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat de leveringsplicht van vliegvelden om hinderbeperking te realiseren niet afhankelijk mag zijn van de bereidheid van omwonenden om in te stemmen met de groei van het aantal vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 676 (31936).

Daarmee kom ik op een getal van zeven. Knap in een minuut tijd! De heer Paternotte heeft nog een vraag.

De heer **Paternotte** (D66):

De heer Van Raan heeft een voorstel ingediend om het ALARA-beginsel te gaan hanteren. Kan hij nog in enkele zinnen overtuigend vertellen waarom we dat ALARA-beginsel moeten hanteren en tevens wat het is?

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

Zeker. De Raad voor de leefomgeving heeft geadviseerd om de luchtvaart te behandelen als een normale sector. Dat weet de minister. De minister heeft ook min of meer erkend dat dat misschien wel een goede zaak is, zeker gezien haar nieuwe manier van aanpakken. Een van de zaken die daarbij hoort, is een principe dat ALARA heet: as low as reasonably achievable. Dus: zo laag mogelijk als bereikbaar is. Dat principe zouden we toe moeten passen

op milieuhinder en van de milieuhinder rondom Schiphol is fijnstof de op dit moment meest bekende exponent. Het is ook mogelijk om die hinder zo laag als mogelijk te laten zijn. Dat is eigenlijk heel eenvoudig, bijvoorbeeld door minder vluchten toe te staan. Omdat dat beginsel omarmd is, zou het mooi zijn als ze daar rekening mee hield.

De voorzitter:

Dank voor de uitleg.

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

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



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

Voorzitter. Dank u wel. We hebben een goed algemeen overleg gehad. Ik wil een tweetal vragen stellen aan de minister. De eerste is dit. We hebben allemaal gesproken met mensen en met bestuurders in de omgeving van Schiphol. Dan zie je dat sommige huizen of bedrijfspanden een beetje onhandig staan, of dat de bestemmingsplannen misschien wat ingewikkeld zijn. Soms wordt iets verbouwd of gesloopt, en als ze dan te maken hebben met de oude bestemmingsplannen — daar gaan ze natuurlijk zelf over — dan kan dat ervoor zorgen dat de hinder beperkt kan worden. Ik wil de minister vragen of zij in gesprek kan treden met die gemeentes en eventueel ook de provincie, om te bezien of maatwerk mogelijk is in bepaalde plaatsen rondom sloopzones. Dat kan de kwaliteit van het gebied ten goede komen en betrokkene kan ergens anders bijvoorbeeld gaan herbouwen. Wil ze daarnaar kijken? Ik begrijp dat ruimtelijke ordening natuurlijk echt een afweging is van provincies en gemeentes, maar als wij Schiphol echt verder willen ontwikkelen, moeten wij daarin ook keuzes maken en kijken waar het knelt. Kan de minister daar een bemiddelende rol in spelen?

Ten tweede wil ik vragen om een toezegging. We weten dat Schiphol op slot staat. Er is groeiruimte, maar die is nu beperkt tot 540.000 vliegbewegingen vanwege veiligheidsissues. Ik wil echter wel graag dat we goed op de hoogte worden gehouden van de investeringen die nu gedaan worden, ook met het zicht op de toekomst, om de veiligheid van Schiphol te verbeteren en een langeretermijnperspectief te bieden voor na die 540.000 vluchten, die de huidige beperking zijn. We moeten Schiphol ook toekomstgericht een perspectief kunnen bieden.

De voorzitter:

Van Raan heeft daar een vraag over.

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

Dat heb ik zeker. De heer Dijkstra spreekt over de veiligheid van Schiphol die gegarandeerd zou zijn tot 540.000. Dat is niet correct. Het veiligheidsconcept als zodanig zou geschikt zijn tot 540.000, maar de Onderzoeksraad voor Veiligheid

heeft duidelijk aangegeven dat de veiligheid van Schiphol bij verdere groei na 500.000 in gevaar is. De gedachte die de heer Dijkstra hier neerlegt, als zou het veilig zijn bij 540.000, is niet correct en het zou hem sieren ... Nee, ik zou hem willen vragen om dat terug te nemen en om hier niet incorrecte zaken te verspreiden.

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

Garanties over veiligheid ga ik niet geven. Ik ben eenvoudig Kamerlid. Ik weet wel wat het OVV heeft gezegd, namelijk: Schiphol is niet onveilig, maar als je meer wilt, moet je investeringen doen. We hebben ook het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum daarnaar laten kijken en daar komt dat getal van 540.000 vandaan. Als je echt meer zou willen, stel je voor dat je richting hogere getallen gaat, dan moet je echt forse investeringen doen. Ik vraag de minister om ons op de hoogte te houden van alle stappen die nu genomen worden richting die 540.000, maar ik wil ook daarna perspectief kunnen geven. De veiligheid staat natuurlijk voorop, maar die kunnen wij allebei niet garanderen, denk ik.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, heel kort.

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

Het klopt dat de heer Dijkstra een eenvoudig Kamerlid is. Dat ben ik zelf ook. Wij gaan niet over de veiligheid. Dat is ook helemaal niet de issue. De issue is dat er door het ene instituut gesproken is over een veiligheidsconcept dat veilig zou kunnen zijn tot 540.000. Dat is een hypothetische zaak. Maar er ligt een concreet onderzoek dat zegt: tot 500.000 is het niet onveilig; over alles wat daarboven is, kunnen wij geen uitspraak doen. Dat moet de heer Dijkstra toch toegeven?

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra nog kort.

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

Ik zou zeggen: lees de conclusies van de OVV nog een keer. Als we daar een andere interpretatie aan geven, dan mag dat, maar daarvoor zitten we hier niet in de Kamer.

De **voorzitter**:

Dan dank ik u en geef ik het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, een drietal moties en een vraag. Om te beginnen een motie aan de hand van het advies van de commissie-Remkes van gisteren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om onze Natura 2000-gebieden te beschermen de stikstofdepositie moet afnemen;

overwegende dat ook het vliegverkeer bijdraagt aan de stikstofemissies;

overwegende dat de commissie-Remkes in een tweede advies zal ingaan op het stikstofbeleid in relatie tot de luchtvaart;

spreekt uit het nadere advies van de commissie-Remkes af te willen wachten voordat er besluiten genomen kunnen worden die de uitstoot van de luchtvaart verder doen toenemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin, Van Raan, Van Brenk en Stoffer.

Zij krijgt nr. 677 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit de resultaten van het RIVM-onderzoek blijkt dat ultrafijnstofuitstoot van de luchtvaart leidt tot gezondheidsschade;

overwegende dat het kabinet erkent dat de gezondheidsschade van ultrafijnstof voorkomen moet worden, hetgeen blijkt uit het feit dat de luchtvaartsector om een actieplan wordt gevraagd en de Gezondheidsraad om advies omtrent normering;

overwegende dat het vaststellen van handhaafbare normen nog enige tijd zal duren maar dat een standstill of gelijkwaardigheidsprincipe in de tussentijd van toepassing kan zijn;

verzoekt de regering om als beleidsvoornemen vast te stellen dat de uitstoot van en de blootstelling aan ultrafijnstof door de luchtvaart in ieder geval niet verder toe mag nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 678 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het verleden milieueffectrapportages geen ultrafijnstofemissies en slechts een deel van de CO₂- en NO₂-emissies beschreven door alleen de emissies op de grond en de LTO-cyclus mee te wegen;

overwegende dat hiermee de milieu-, klimaat- en gezondheidseffecten van luchthavenoperaties en luchtvaart onvoldoende beschreven en gewogen worden;

verzoekt de regering aan de Kamer inzichtelijk te maken hoe er een vollediger beeld kan worden gegeven van de totale CO₂-, NO₂- en (ultra)fijnstofemissies van luchthavenoperaties en luchtvaart ten behoeve van de MER,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 679 (31936).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Tot slot een vraag aan de hand van deze laatste motie. De Commissie voor de m.e.r. heeft een advies uitgebracht over de plan-MER voor de Luchtvaartnota. Daarin zegt zij: neem nou alle CO₂-uitstoot mee in die plan-MER voor de Luchtvaartnota. Ik wil heel graag een reactie van de minister daarop.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Het is bijzonder hoe je terug kan kijken op een debat, want wij waren helemaal niet zo enthousiast. Wij vonden het een uitsteldebat. In de antwoorden werd steeds gezegd: het komt in de toekomst, daar kunnen we het nu nog niet over hebben, het is nog te vroeg en het kan niet eerder dan de Luchtvaartnota er is, eind dit jaar. Misschien zijn wij wel te ongeduldig. Dat kan. We zien de minister wel heel snel acteren als deze Kamer met reces is, maar voor de rest moeten we maar even afwachten.

Er is ons toegezegd dat er informatie komt voor het debat over Schiphol op zee. Wij willen een antwoord op onze vraag. De heer Hendrik Postma van de waterbouwer Boskalis heeft aangegeven dat een Schiphol op zee in vijftien jaar mogelijk is. De minister noemt een veel langere periode. Kan ik nu in deze toegezegde brief verwachten dat ik het antwoord krijg op de vraag hoe het kan dat iemand die ervaring heeft, zegt dat het in vijftien jaar mogelijk is en dat

de minister zegt dat heel lang gaat duren? Dat antwoord wil ik echt in die brief terugzien.

Verder zou ik graag gebruik willen maken van dit moment om duidelijkheid te krijgen over het incident dat zich voerde op 6 september, toen er een vliegtuig bijna gestart zou zijn van de taxibaan. Ik hoop dat de minister daar iets over kan zeggen. We hebben net gehoord dat de VVD er heel veel vertrouwen in heeft dat als er uitgebreid wordt, het allemaal nog veilig is. Veiligheid staat op een, twee en drie, werd gezegd. Wij houden ons hart vast bij doorgroeiplannen en de Onderzoeksraad voor Veiligheid waarschuwt toch echt. Kan de minister hierop reflecteren?

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Van Raan heeft nog een vraag voor u, mevrouw Van Brenk.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zou mevrouw Van Brenk eigenlijk ook moeten aanraden om de conclusies van het OVV-rapport nog eens beter te lezen, zoals de heer Dijkstra zei. Eigenlijk verwoordt u precies waar mijn interruptiedebatje met de heer Dijkstra over ging. Het is toch inderdaad zo dat er wellicht een veiligheidsconcept ligt waar in staat dat dat veilig is tot 540, maar dat in concreto, in de praktijk, volgens de OVV, die het onderzocht heeft, Schiphol niet onveilig is tot 500.000? Dat klopt toch? Die conclusie hebben wij toch samen gelezen in dat rapport?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Zeker. Daarom maak ik mij zorgen over die uitbreiding tot 540, of nee, 400.000 erbij. De VVD zegt dat dat makkelijk kan en dat het dan nog verder kan gaan. Wat ons betreft is het: njet. Eerst veiligheid.

De voorzitter:

Helder. Wij gaan luisteren naar de heer Graus. Hij spreekt namens de PVV.



De heer Graus (PVV):

Dank je wel, meneer de voorzitter. Ik heb geen motie. Dat is tijdens een luchtvaartdebat voor mij vrij uniek. Ik weet dat er momenteel onderhandelingen plaatsvinden tussen de regering en de Fransen over de borging van de belangen van KLM, en daarmee ook de belangen van de Siamse tweeling Schiphol. Ik weet ook dat je een kip rustig moet laten broeden, want anders kan het goed fout gaan. Maar er liggen ook slimme vossen op de loer om het ei te pakken. Daar moet wel tegen worden opgetreden.

Al die jaren dat ik woordvoerder luchtvaart ben, heb ik gewaarschuwd voor de Fransen en de mentaliteit van de Fransen, zeker naar ons toe, Hollandse kaaskoppen. Kijk naar wat er gebeurt als het om schilderijen gaat. Kijk naar wat er gebeurt als het om de pulskorvisserij gaat. Dat is de beste manier van vissen, waarbij dieren ook nog verdoofd raken. Het is de beste en meest diervriendelijke manier van vissen die er bestaat, voor zover je hier van "diervriendelijk"

kan spreken. Alles wordt door de Fransen eigenlijk onderuit geschoffeld. Wij zijn gewoon geen goed bevriend land van Frankrijk: daar moeten we heel eerlijk in zijn.

Hetzelfde gebeurt nu met KLM. Jarenlang heb ik hier achter het spreekgestoelte keer op keer gezegd: wij laten ons de oer-Hollandse kaas van het kurkdroge, vieze Franse stokbrood vreten. Ik maak me ernstig zorgen over wat er nu allemaal gebeurt. We zijn inmiddels weer wat meer aandeelhouder. Dat is terecht. Wat de PVV betreft hadden we helemaal aandeelhouder van KLM moeten zijn, had KLM gewoon een staatsbedrijf moeten zijn. Ik maak me heel ernstige zorgen over wat er gebeurt, ook het redden daar met een vakantievlieger. We moeten afwachten hoe dat allemaal gaat lopen. De minister is ook bij die onderhandelingen betrokken. Ik wens haar daarbij veel wijsheid toe, maar ik wil haar ook vragen om harder te gaan optreden. Zorg ervoor dat dat MoU, dat die afspraken in het memorandum of understanding niet leiden tot overheveling van banen of van de kas. En we moeten de hubfunctie en werkgelegenheid behouden. Dat is van nationaal belang. Koester dat en onderhandel daarover met de vuist op tafel. Want dan krijgen we mogelijk enig respect, iets wat we nu al jarenlang niet van de Fransen krijgen. Er zal harder moeten worden opgetreden. Bij de NOS heb ik ook al gezegd: desnoods moeten we de koning en de premier inzetten. We moeten hier veel harder tegenin gaan en we moeten ons niet de kaas van het brood laten vreten.

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Bruins. Hij spreekt namens de ChristenUnie.



De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden die zij gaf tijdens het AO Luchtvaart. Ik verwacht nog één brief met antwoorden op een aantal ingewikkelde technische vragen die ik stelde tijdens het debat. Mijn vraag aan de minister is of ik die antwoorden zo mogelijk nog voor de stemmingen zou kunnen krijgen. Of gaat dat misschien langer duren? Ik hoor graag wat ongeveer de timing van die brief zal zijn.

Ik heb één motie overgehouden aan het AO. Die dien ik graag nu in. De constatering in de motie is een citaat van wat de minister tijdens het AO heeft gezegd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een onafhankelijk bureau een alternatieve MKBA voor Lelystad Airport heeft opgesteld;

constaterende dat de recente discussie heeft aangetoond dat op het gebied van luchtvaart de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's niet op alle punten compleet en eenduidig zijn;

verzoekt de regering de verschillen te duiden en te onderzoeken hoe de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's, inclusief de leidraad OEI, op het gebied van luchtvaart concreet kunnen worden verbeterd en gespecificeerd, en hierover aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 680 (31936).

We gaan ten slotte luisteren naar de heer Paternotte. Hij spreekt namens D66.



De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Ik heb slechts één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vliegverkeer op, van en naar Schiphol voor slechtere luchtkwaliteit zorgt voor werknemers en omwonenden;

verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota met een ambitieuze aanpak te komen om de luchtkwaliteit significant te verbeteren rondom Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 681 (31936).

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Ik heb nog een aantal vragen. Het is volgens mij nog niet genoemd, maar de minister is vanochtend geland na een buitengewoon nuttig bezoek aan Montreal, waar ze bij het ICAO-congres was. Ik wil haar vragen om ons een verslag daarvan te doen toekomen met de eventuele behaalde resultaten. Nu het geheugen nog vers is, lijkt mij dit een heel goed moment om alvast een paar vragen te stellen, ook omdat de minister bij een klimaatadaptatie-event en marge van de General Assembly van de Verenigde Naties is geweest.

Kan zij ons vertellen wat de vorderingen zijn op het gebied van verduurzaming van de luchtvaart? Mijn specifieke belangstelling gaat uit naar de vorderingen op het gebied van het voor elkaar krijgen dat de hele wereld gaat praten over de invoering van kerosine-accijns, of in ieder geval het opheffen van het verbod daarop. Dat is vraag één.

Vraag twee is of de minister ons een nieuwe planningsbrief kan sturen ten aanzien van het vaststellen van Luchthavenverkeersbesluit 1 en 2 voor Schiphol, gezien het feit dat hier enige vertraging zal optreden door de huidige situatie rondom stikstofoxide.

Dat waren mijn vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dan komt hiermee een einde aan de termijn van de Kamer. De minister heeft aangegeven dat ze tien minuten wil schorsen vanwege de zeventien moties die zijn ingediend. We gaan dus tien minuten schorsen en daarna gaan we luisteren naar de antwoorden van de minister.

De vergadering wordt van 19.04 uur tot 19.18 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat om te reageren op de zeventien moties.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja voorzitter, en ook nog op een behoorlijk aantal vragen. Als u het mij toestaat, wil ik die eerst even beantwoorden en dan de moties een voor een langslopen. Ik zal proberen het zo kort mogelijk te doen. Ik kan het niet in het staccato, in het mitrailleurtempo van de heer Van Raan afraffelen, maar ik ga proberen het snel te doen.

Een vraag van de heer Amhaouch: wilt u binnen vier weken een brief sturen over vliegen en de natuurvergunningen? Het antwoord daarop is: ja.

De vraag van mevrouw Kröger: de Commissie voor de m.e.r. heeft gevraagd alle uitstoot van CO₂ mee te nemen in de plan-MER ...

De voorzitter:

Maakt u uw zin af. Misschien komt er nog een goed antwoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ze wil daar graag een reactie op. Het antwoord daarop is dat het advies van de Commissie voor de m.e.r. over CO₂ is overgenomen. Dat ziet u terug in de voorbereiding van de Luchtvaartnota.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, kort.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Op het eerste punt was de vraag eigenlijk of wij de brief over het ontbreken van de natuurwetvergunningen voor alle luchthavens voor de begrotingsbehandeling lenW tegemoet kunnen zien.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat gaan wij proberen, maar ik weet niet helemaal of dat lukt. Die vier weken moet haalbaar zijn. Drie is misschien net krap. Maar we gaan ons uiterste best doen.

De voorzitter:

U ...

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Fijn. Op het tweede punt begrijpen we dus van de minister dat alle CO₂-uitstoot in de planMER voor de Luchtvaartnota conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. in beeld wordt gebracht?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat de Commissie m.e.r. ons adviseert over CO₂ wordt meegenomen in de aanloop naar de Luchtvaartnota. Dat advies nemen we over.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Dijkstra heeft vragen gesteld over de sloopzones, over ingewikkeldheden met bestemmingsplanningen in de omgeving rond Schiphol. Hij vroeg of we daar ook een rol in zouden kunnen spelen. Dat doe ik graag. We hadden natuurlijk ook een adviesaanvraag aan de ORS gestuurd over de relatie wonen-vliegen. Het gaat breder dan alleen wonen, maar ik ben inmiddels met de collega van BZK, ook in goed overleg met de gemeenten aldaar, aan het kijken of we niet meer kunnen focussen op wat er wel kan, in plaats van alleen maar op wat er niet kan. We zijn dus in gesprek over de vraag of daar maatwerk mogelijk is.

De heer Van Raan (PvdD):

De heer Dijkstra had het over een veiligheidsconcept van 540.000. We hadden daar net een debatje over. In het OVV-rapport staat dat Schiphol niet onveilig is tot 500.000. Dat was een van de conclusies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Onderschrijft de minister de conclusie dat het niet onveilig is tot 500.000? En onderschrijft zij dat het veiligheidsconcept waar de heer Dijkstra het over had weliswaar tot 540.000 gaat, maar dat dat niets te maken heeft met de veiligheid in concreto, waar de OVV-rapportage over ging?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het NLR-rapport heeft aangegeven dat je inderdaad binnen het huidige concept niet verder kunt gaan dan 540.000. De OVV heeft aangegeven dat de situatie op Schiphol niet onveilig is. De OVV heeft daar geen keiharde grens van 500.000 als such aan verbonden, zo van "als je er maar één boven zit, dan is het gelijk onveilig". Zo hebben wij het rapport niet gelezen.

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

Dan concludeer ik dat dat voor een heel groot deel correct is, behalve het laatste stukje. Het ging namelijk wel degelijk tot 500.000. Het is goed als we daar dan misschien een apart debat over hebben, want het is zeker niet zo dat het boven de 500.000 was.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daaraan was door de OVV een heel aantal voorwaarden verbonden, die allemaal eerst opgelost moeten zijn voordat er van verdere groei sprake zou kunnen zijn. Maar het is niet zo dat Schiphol nu meteen onveilig is als er maar één vlucht meer is. Die keiharde grens wil ik eruit halen. Maar u hebt gelijk — volgens mij zijn we het helemaal niet oneens — als u het zo bedoelt dat er allemaal aanbevelingen opgevolgd moeten worden voordat je tot verdere groei over kunt gaan. De OVV heeft niet voor niks die hele rij aanbevelingen gedaan. Ik zie de heer Paternotte al bij de interruptiemicrofoon staan. Ik heb de Kamer meerdere keren toegezegd dat dat eerst ook geëvalueerd en beoordeeld moet zijn en dat het dan pas aan de orde is.

De voorzitter:

We gaan nu niet het debat overdoen of een hele discussie over cijfers voeren, want we hebben hier maar een halfuur voor staan. Kort.

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

Maar er heeft ook niemand beweerd dat het bij één extra niet veilig zou zijn. Dat maakt de minister er nu van, maar dat is helemaal niet im Frage.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan neem ik dat terug. Ik dacht dat u suggereerde dat het dan meteen helemaal mis zou gaan — dat wilde ik ook wegnemen — maar dan zijn we het gelukkig eens hierover.

De heer Bruins heeft gevraagd wanneer de Kamerbrief komt waarin al zijn technische vragen worden beantwoord. Dat kan niet voor de stemming, zoals u had gevraagd. Dat is echt te snel. Daarvoor is het toch te ingewikkelde materie. U wilt uiteraard ook een zorgvuldig antwoord, u kennende. Dat heeft dus toch echt een week of twee, drie nodig, maar we gaan in ieder geval proberen om dat voor de begrotingsbehandeling bij u te krijgen.

Mevrouw Van Brenk heeft een vraag gesteld over het incident met het toestel van Transavia dat van de taxibaan wilde opstijgen. Gelukkig heeft de luchtverkeersleiding op tijd ingegrepen en heeft het toestel daarop kunnen reageren. Het voorval is ook gemeld bij de OVV. Ik wacht het onderzoek van de OVV af. De ILT heeft ook contact met alle partijen.

Dan heeft mevrouw Van Brenk nog een vraag gesteld over Schiphol in zee. Ter voorbereiding op het debat daarover vroeg zij: kunt u aangegeven hoe het kan dat aan de ene kant gesteld kan worden dat het in vijftien jaar kan, terwijl wij denken dat dat veel langer zal duren? Ik zeg u graag toe om in de brief ik u daarover heb toegezegd, specifiek toe te lichten waar dat verschil door komt, waar 'm dat in zit.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik zou ook graag van de minister willen weten of zij er enig inzicht in heeft wanneer de ILT en de OVV dat incident bekeken hebben en wanneer wij dan wat horen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als ik daar informatie over krijg, zal ik die graag met u delen. Maar dit weet ik op dit moment niet, want de OVV heeft het erg druk op dit moment. De OVV heeft gewoon heel veel onderzoeken onderhanden. Ik kan daar geen antwoord op geven.

De heer Paternotte heeft gevraagd naar de planning van LVB-1 en LVB-2, omdat daar door de huidige problematiek wat verschuiving in gaat plaatsvinden. Ik zeg u graag toe dat ik u daarvan een nieuwe planning zal doen toekomen, maar wel met de kanttekening dat ik dat niet morgen kan doen. We hebben natuurlijk nog breed in het kabinet besluitvorming over de stikstofproblematiek. Die kan erop van invloed zijn. We kunnen u dat in ieder geval binnenkort op hoofdlijnen doen toekomen.

De heer Paternotte heeft ook gevraagd naar de resultaten van de ICAO Assembly. Zoals u weet, is die nog niet afgelopen. Ik heb daar wel de plenaire vergadering toegesproken en heb daar een warm pleidooi gehouden voor verduurzaming in brede zin. Ik kan nog niet het resultaat melden of bijvoorbeeld onze Nederlandse kandidaat in de board komt. Dat is pas zaterdag aan de hand.

U vroeg specifiek naar versterking van CORSIA. Daar hebben we in ons pleidooi echt goed de nadruk op gelegd. We zullen u later wel wat uitgebreider informeren, maar ik heb bijvoorbeeld ook met de Zweedse collega gesproken en we hebben daar samen afgesproken dat Zweden en wij een pioniersgroepje gaan vormen. Dus de eerste samenwerking is er. We zijn nu al met z'n tweeën. We gaan samen verder kijken, ook in de richting van de nieuwe Eurocommissaris als die er is, hoe we dat in Europees verband verder kunnen brengen. Maar we hebben daar in ieder geval al afspraken over gemaakt met Zweden om dat op te gaan pakken.

Dan waren dat de vragen, dacht ik.

De heer Paternotte (D66):

Dat pioniersgroepje klinkt als een mooi begin. Dat is dus een pioniersgroepje op het gebied van beprijzing van het verbruik, dus kerosineaccijns?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, specifiek zoals u hebt gevraagd: wat kunnen we doen op het terrein van Chicago 1944?

De heer Paternotte (D66):

Oké, mooi.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben daar overigens ook aan alle aanwezigen een mooi boek overhandigd over de historie van ICAO en waar het eigenlijk allemaal voor bedoeld was. Ik denk dat dit ook

wel weer wat goodwill geeft bij de mensen om met ons dat gesprek aan te gaan.

De heer **Paternotte** (D66):

Mooi. Ik lees later natuurlijk graag in het verslag over de successen van uw contact met de president van de Marshall-eilanden bij de Verenigde Naties, maar dat komt wat mij betreft later.

De **voorzitter**:

De heer Graus nog.

De heer **Graus** (PVV):

Meneer de voorzitter, nog even. Dan heeft u de rest van de avond geen last meer van mij, want ik heb geen motie ingediend. Wel heb ik gevraagd om alles wat is afgesproken in het MoU wettelijk te borgen. "MoU" staat voor "memorandum of understanding". Voor de mensen thuis: dat is een vodge, een bierviltje. Zo is dat; meer stelt het niet voor. Toen ik in de commissie-De Wit zat, bleek ook wel dat een MoU helemaal niks voorstelt. Ik heb dus gevraagd — dat doe ik al jarenlang, en nu vraag ik dat weer — om er nou voor te zorgen dat alles wettelijk wordt geborgd en juridisch wordt verankerd. Borg wettelijk het nationaal belang: geen overheveling van banen en van de kas, het behoud van de hubfunctie, en de belangen van KLM en daarmee ook van Schiphol.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Graus heeft gelijk: ik was vergeten om daarop te reageren. Ik herken zijn pleidooi, want hij hamert daar echt sterk op. Hij noemde zelf ook al iets over een broedende kip. Als het gaat over de governance, kijkt vooral collega Hoekstra daarnaar. Waar het gaat om de staatsgaranties, kijk ik ernaar. Maar daar zijn we nog steeds over in gesprek. Ik hoop u daar natuurlijk goede resultaten over te kunnen melden.

Voorzitter. Ik denk dat ik nu wel de vragen beantwoord heb. Ik kom bij de moties. De eerste motie, die op stuk nr. 665, is van de hand van de heer Laçin. Hij verzoekt ons om het RIVM opdracht te geven werknemers op Schiphol mee te nemen in het lopende onderzoek naar de effecten op de gezondheid van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof. Ik heb in het AO al aangegeven dat ik die gedachte zeer ondersteun. Ik zou wel aan de heer Laçin willen vragen om deze motie nog even aan te houden lopende het onderzoek, want ik moet het eerst even checken bij het RIVM en Schiphol is er ook al mee bezig. Dus als u daar nog even geduld mee hebt, dan kan ik u daar zo snel mogelijk antwoord op geven.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is niet het antwoord waarop ik hoopte, omdat ik dacht dat we dit in het AO al een beetje hadden afgetikt. Ik dacht dat de minister zei: daar heb ik geen bezwaar tegen. Het RIVM heeft de week daarvoor al in de technische briefing gezegd dat het voor de hand ligt om werknemers mee te nemen in het onderzoek. Deze motie vroeg alleen om het RIVM de formele opdracht te geven. Het onderzoek loopt

nog twee jaar. Dus waarom kan dit nu gewoon niet gebeuren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als ik de motie zo mag uitleggen dat u mij vraagt om het verzoek over te brengen ... Maar het moet natuurlijk wel kunnen. Het RIVM moet zelf beoordelen of ze dat in hun lopende onderzoek erin kunnen schuiven. Dus als ik de motie zo mag uitleggen, wil ik wel oordeel Kamer geven, maar ik ga hiervoor niet een aparte, losse opdracht geven.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is ook niet de bedoeling. Het RIVM heeft zelf tijdens de technische briefing tegen ons gezegd dat het kan. Vandaar dit verzoek. U mag het zo interpreteren. Als u het overbrengt aan het RIVM komt het helemaal goed, denk ik.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, prima. Dan kan ik er ook mee leven en met die interpretatie kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan niet voor het RIVM beoordelen of dat wel kan.

De motie op stuk nr. 666 is ook van de heer Laçin. Daarin verzoekt hij de regering om als aandeelhouder de directie van KLM op te roepen met een beter loonbod te komen. Ja, dan krijgt u het antwoord dat u elke keer van mij hebt gekregen: die motie ga ik ontraden, want cao-onderhandelingen worden tussen sociale partners gevoerd en daar mogen wij ons als overheid niet in.

Ook de motie op stuk nr. 667 is van de heer Laçin. Hij verzoekt de regering om bij de modernisering van de slotverordening te pleiten voor de mogelijkheid om sociale vestigingseisen op te nemen. Die motie wil ik ook ontraden, niet omdat ik het met het doel niet eens ben, maar omdat de slotverordening hier niet het juiste instrument voor lijkt te zijn. Ik zet samen met de minister van SZW in op afspraken in de EU ten aanzien van de arbeidsregelgeving. De slotverordening is echt gericht op verdeling van capaciteit en daar past dit niet in.

Dan de motie op stuk nr. 668 ...

De **voorzitter**:

De heer Laçin nog kort.

De heer **Laçin** (SP):

De vraag in de motie op stuk nr. 667 aan de minister is om daarvoor te pleiten. Als zij dat doet en het blijkt niet te kunnen, dan begrijp ik het. Alleen om bij voorbaat al te zeggen ... Het is eigenlijk een vervolg op de motie die de heer Paternotte en ik een tijdje terug hadden ingediend. Ik weet dat de minister daarmee bezig is. Dan ligt het toch bij deze minister om dit in ieder geval te proberen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de slotverordening hier niet het geëigende instrument voor is. Nogmaals, ik ben zeer bereid om daar bij een nieuwe Eurocommissaris of bij collega-lidstaten voor te pleiten. We willen in de slotverordening al de netwerkkwaliteit en duurzaamheid opnemen. De slotverordening is echt op capaciteitsverdeling gericht. Hoe kun je de capaciteit inrichten? Het is echt iets heel anders om daar eisen ten aanzien van arbeidsregelgeving aan toe te voegen. Dat zit ook weer bij heel andere ministers. Ik denk dat onze zo gewenste herziening van de slotverordening voor duurzaamheid en netwerkkwaliteit daardoor misschien alleen maar verder weg komt te liggen, juist doordat we het onnodig gecompliceerd maken. Hier zijn andere instrumenten geschikter voor.

De voorzitter:

Ik denk dat we niet verder bij elkaar komen over dit onderwerp. Dus dan zullen we de stemming moeten afwachten.

De motie is ingediend door de heer Laçin, die als eerste indiener onder de motie staat. U staat geeneens onder de motie, meneer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik stond wel onder de motie waar de heer Laçin naar verwees, een eerdere motie. Dus ik wil even een poging doen. We hebben voorlopig ook nog geen Transportcommissaris, maar als die er straks eenmaal is, zal de minister daarmee in contact treden, niet alleen over de slotverordening maar ook over onze wens om op grotere schaal dan nu een verkeersverdeling mogelijk te maken in Europa. Dus mijn vraag zou zijn, aangezien het gaat om modernisering van het Europees luchtvaartbeleid, of de minister in het kader van de modernisering van het Europees luchtvaartbeleid wil pleiten voor de mogelijkheid om sociale vestigingseisen op te nemen. Het lijkt mij inderdaad logisch om het buiten de slotverordening te doen. Zou de minister er dan wel voor pleiten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als de motie zo aangepast wordt, zou ik oordeel Kamer geven. Het past gewoon niet in de slotverordening, dat is het punt.

De voorzitter:

Dan wordt de motie aangepast, begrijp ik?

De heer Laçin (SP):

Ik ga er nog met de heer Paternotte over overleggen, maar de kans is heel groot dat ik deze ga wijzigen naar die woorden en dan weer indien.

De voorzitter:

Dan wachten we dat af. Zoals die er nu ligt, is het ontraden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan wordt het ontraden.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie-Amhaouch/Bruins op stuk nr. 668. Deze verzoekt de regering om de mogelijkheid om meer rustmomenten te creëren in de vroege ochtend in het weekend te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De motie-Amhaouch op stuk nr. 669 verzoekt de regering de sector te vragen te onderzoeken of een vliegweerbericht mogelijk is om mensen wat meer inzicht te geven over het baangebruik. Ik ben het met hem eens dat dat erg van belang is voor mensen, dus die motie kan ik ook oordeel Kamer geven.

Dan de motie-Van Raan op stuk nr. 670. Deze spreekt uit dat alle Nederlandse luchthavens moeten beschikken over de juiste natuurvergunningen. Ja, dat lijkt me logisch. O, "spreekt uit", dus dat had ik niet mogen zeggen.

De motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 671 verzoekt de regering, totdat de commissie-Remkes in mei 2020 gaat adviseren, geen beslissing te nemen over het openen van Lelystad Airport. Ik zou aan de heer Van Raan willen vragen om die motie aan te houden, want we gaan ons als kabinet nog beraden op de hele aanpak; hoe we verdergaan met het rapport van de commissie-Remkes. Ik vind het niet gepast dat ik als enige minister hier al op vooruit zou lopen, terwijl we daar als kabinet nog over gaan spreken, dus ik vraag hem om deze motie aan te houden.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik snap dat verzoek. Als de minister hier kan garanderen dat zij geen beslissingen neemt over de opening van Lelystad Airport tot dat moment, dan is daar zeker over na te denken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik toezeggen, want we gaan er als kabinet eerst verder over spreken. Daar gaan we ook niet eindeloos mee wachten, dus dat is geen probleem.

De heer Van Raan (PvdD):

Even zodat ik het goed begrijp: totdat de heer Remkes zijn rapport over de luchtvaartsector heeft uitgebracht en daarover door het kabinet is gesproken ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat gaat over het advies dat de commissie-Remkes deze week heeft uitgebracht. Daar gaan we ons als kabinet over buigen. Daarom vind ik het nu niet gepast om er al uitspraken over te doen. Ik wil eerst netjes de besluitvorming in het kabinet laten plaatsvinden. Ik zou u willen vragen om dat even af te wachten, en dat gaat echt geen maanden duren.

De voorzitter:

De concrete vraag is of u de motie aanhoudt.

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

Dat is een rare vraag — en dat wil ik even toelichten — omdat dit eerste rapport helemaal niet over de luchtvaartsector gaat. Desalniettemin ben ik ook wel in voor rare verzoeken, dus ik ga erover nadenken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat wacht ik dan af.

De **voorzitter**:

Wij moeten wel een oordeel van u hebben, omdat we nog niet weten of deze wordt aangehouden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als de heer Van Raan de motie niet aanhoudt, dan ontraad ik deze. Ik moet eerst ordentelijk overleggen in het kabinet.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 671 wordt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, en datzelfde geldt voor de motie-Van Raan op stuk nr. 672, die de regering verzoekt om een krimpscenario op te nemen in de Luchtvaartnota. Krimp is voor ons geen doel op zich. Ik heb al meerdere keren verteld dat we in de planMER wel kijken naar de effecten van de normering van de klimaatdoelen van Parijs en daar zou krimp een resultaat van kunnen zijn, maar het is niet een doel op zich waar ik een apart scenario voor ga vormen.

De motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 673 verzoekt de regering om met meer concrete maatregelen te komen die tot een aantoonbare vermindering zullen leiden van de in Nederland veroorzaakte overlast door de luchthaven Luik-Bierset. Het wordt een beetje eentonig, maar ik zou toch echt aan de heer Van Raan willen vragen om die aan te houden. We zijn in goed overleg met de regio, met experts uit de regio en met de Belgen. Als we dan met een onbevredigend resultaat voor u komen, dan zou ik denken dat u deze motie alsnog in stemming zou kunnen brengen. De motie is in principe overbodig, want we zijn ermee aan de slag.

Dan de motie op stuk nr. 674, ook van de hand van de heer Van Raan.

De **voorzitter**:

Ik moet even van de indiener horen of hij de motie op stuk nr. 673 inderdaad wil aanhouden. Meneer Van Raan? Gaat u de motie op stuk nr. 673 aanhouden? Anders hebben we een oordeel van de minister nodig.

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

Nog even over de motie op stuk nr. 672. Die is weliswaar ontraden omdat krimp geen doel op zich is, maar is groei dat op zich dan wel?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, dat staat in het regeerakkoord en daar houd ik mij aan.

De **voorzitter**:

De vraag ging over de motie op stuk nr. 673.

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

Daar ga ik ook even over nadenken. Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De **voorzitter**:

Als deze motie niet wordt aangehouden, is het oordeel: ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dan wordt zij ontraden.

De motie op stuk nr. 674 verzoekt de regering stikstofuitstoot boven 3.000 voet zo volledig mogelijk in beeld te brengen. Die wil ik ook ontraden, want wij volgen de voor de MER geldende systematiek. Dat wordt ook getoetst door de Commissie m.e.r. en ik zie geen aanleiding om daar nu van af te wijken.

De motie op stuk nr. 675, ook van de heer Van Raan, verzoekt de regering het ALARA-beginsel toe te passen in relatie tot milieuhinder door de luchtvaartsector. Ik ben best bereid om daarnaar te kijken in het kader van de Luchtvaartnota. Ik zou de heer Van Raan dan ook willen verzoeken om haar aan te houden tot we in de Luchtvaartnota het besluit nemen om dat al dan niet te doen. Ik wil daar niet op vooruitlopen.

De **voorzitter**:

Ik zie nog geen duidelijke lichaamstaal van de heer Van Raan. Hij maakt gebaren, maar die kan ik ook nog niet thuisbrengen. Ik zie wel enthousiasme. Klopt dat? Instemming? Nog niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee? Dan wordt die ontraden, want ik vind het op dit moment prematuur om daarop vooruit te lopen.

De motie op stuk nr. 676 is ook van de heer Van Raan. O, die spreekt uit dat. Daar hoeft ik dus niks van te vinden.

De motie op stuk nr. 677 spreekt uit dat de indieners het advies van de commissie-Remkes willen afwachten. Dat gaat vlot zo.

De motie op stuk nr. 678 is van de hand van mevrouw Kröger. Daarin wordt de regering verzocht om als beleidsvoornemen vast te stellen dat de uitstoot van en de blootstelling aan ultrafijnstof door de luchtvaart in ieder geval niet verder mogen toenemen. Die wil ik ontraden, want de Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren hoe hiermee om te gaan. Als wij daar meer duidelijkheid over hebben, krijgt u daar mede namens mij nog een brief over van de staatssecretaris. Het onderzoek van het RIVM is nog niet afgerond. Wij willen daar niet op vooruitlopen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat vind ik een beetje lastig, aangezien de minister ook in het debat heeft aangegeven dat zij de luchtvaartsector gaat vragen om de uitstoot van ultrafijnstof te reduceren. De minister vraagt de sector dus om te reduceren, maar wil zelf niet als beleidsvoornemen hebben dat die moet afnemen. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U maakt het nu heel stellig. Er staan ook nog allerlei overwegingen in. Ik wil gewoon afwachten wat het advies van de Gezondheidsraad hierover is voordat we daar een besluit over nemen. Die raad hebben we niet voor niks om advies gevraagd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar het verzoek aan de luchtvaartsector om te gaan reduceren blijft wel staan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. We hebben om een actieplan gevraagd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar de besluitvorming van de regering zelf mag wel tot meer uitstoot leiden. Dat is toch volkomen schizofreen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, dat kan ook een kwestie van timing zijn. Ik wil daar op dit moment niet op vooruitlopen.

De **voorzitter**:

Nou, dat is het oordeel. U kunt de motie ook nog aanhouden, eventueel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als je een standstill hebt, dan moet het nu acuut ingaan en dat kan ik niet overzien. Dus vandaar dat we er nog even nader naar willen kijken.

De **voorzitter**:

Dan de motie op stuk nr. 679.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. De motie op stuk nr. 679 is ook van mevrouw Kröger. Die verzoekt de regering aan de Kamer inzichtelijk te maken hoe een volledig beeld kan worden gegeven van de totale CO₂-, NO₂-, fijnstof- en ultrafijnstofemissies van luchthavenoperaties en luchtvaart ten behoeve van de MER. Er lopen verschillende onderzoeken naar de emissies. De huidige MER-systematiek volgen wij. Dat heb ik net ook al in de richting van de heer Van Raan aangegeven. Ik heb net al gezegd dat we CO₂ meenemen in de Luchtvaartnota. Naar stikstof loopt een projectspecifiek onderzoek. We hebben het net al gehad over het advies van de Gezondheidsraad. Het opnemen van al die onderzoeken in de MER-procedure

vind ik niet noodzakelijk. Om deze reden zal ik deze motie ontraden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Deze motie vraagt niet om het allemaal op te nemen in de MER, de motie vraagt om aan de Kamer inzichtelijk te maken hoe er een volledig beeld geschetst kan worden met deze verschillende aspecten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zou ik zeggen dat de motie overbodig is, want ik heb net van al die verschillende elementen opgesomd in welke onderzoeken daarnaar gekeken wordt. Dus mijns inziens hebben we dan een totaalplaatje.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wellicht kan de minister in een brief aan de Kamer uiteenzetten wat voor deze drie verschillende aspecten de mogelijkheden zijn om dat beeld inzichtelijker te maken. Dan hebben wij namelijk een beter beeld van hoe deze emissies vollediger in beeld gebracht kunnen worden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb het net eigenlijk al opgesomd. Heel veel meer kan ik daar niet over opschrijven. We hanteren de huidige MER-systematiek. Over CO₂ heb ik net aangegeven dat we het advies van de Commissie voor de m.e.r. meenemen in de Luchtvaartnota. Over stikstof gaan we nog besluitvorming hebben in het kabinet, maar daar wordt natuurlijk projectspecifiek onderzoek naar gedaan. De Gezondheidsraad wordt om advies gevraagd over ultrafijnstof. Ik denk dat we op die manier alles wel in beeld krijgen.

De **voorzitter**:

Ik moet het echt afronden, mevrouw Kröger, want anders lopen we uit de tijd. Ik vraag de minister dus toch om de adviezen rondom de moties af te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 679 wordt dus ontraden.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 680 van de heer Bruins. Die verzoekt de regering de verschillen te duiden en te onderzoeken hoe de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's, inclusief de leidraad OEI, op het gebied van luchtvaart concreet kunnen worden verbeterd en gespecificeerd. Daarvoor staat nog een constatering die ik voor rekening van de heer Bruins wil laten, namelijk de constatering dat het niet op alle punten compleet en eenduidig zou zijn. Maar op zich kan ik op het verzoek "oordeel Kamer" geven, waarbij ik dus wel aangetekend wil hebben dat ik de constatering voor rekening van de heer Bruins laat.

De motie op stuk nr. 681 van de heer Paternotte verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota met een ambitieuze

aanpak te komen om de luchtkwaliteit significant te verbeteren rondom Schiphol. Ik zou de heer Paternotte willen vragen om deze motie aan te houden, omdat we hier in de Luchtvaartnota natuurlijk specifiek op in zullen gaan. Ook in het Schone Lucht Akkoord zal hier uitdrukkelijk aandacht voor zijn. Ik begrijp dat hij dat niet doet. Dan moet ik de motie ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 681 wordt ontraden.

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van dit VAO Luchtvaart.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dank de minister en de leden.

De vergadering wordt van 19.47 uur tot 20.32 uur geschorst.

Voorzitter: Tellegen