
5 Luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Luchtvaart (AO d.d. 30/11)**.

De voorzitter:

Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu welkom, net als natuurlijk de collega's. Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Elias namens de fractie van de VVD.



De heer Elias (VVD):

Voorzitter. Ik heb weinig tijd ... Staat de microfoon aan?

De voorzitter:

Oh, sorry. U hebt twee minuten.

De heer Elias (VVD):

Ik heb weinig tijd en doe het dus niet zo diplomatiek en genuanceerd als altijd. Dat briefje van gisteravond was natuurlijk helemaal prut. Ik wil per se niet dat de kwestie van de vertraging van het vliegveld Lelystad over de verkiezingen heen wordt getild. Ik sta er dus op dat de Kamer het Heliosrapport op zijn allerlaatst op vrijdag 17 februari ontvangt. Graag een glasheldere toezegging.

Dan een motie over datzelfde onderwerp.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de opening van Lelystad Airport een jaar vertraging dreigt op te lopen door problemen bij Luchtverkeersleiding Nederland;

overwegende dat tijdige opening van Lelystad Airport essentieel is voor overloop van vluchten van Schiphol en voor het vertrouwen van luchtvaartmaatschappijen, bedrijven en lokale overheden in de luchthaven;

roept het kabinet op om zo spoedig mogelijk met een plan van aanpak te komen dat, zonder enige concessie te doen aan de luchtvaartveiligheid, alles op alles zet om te leiden tot opening van Lelystad Airport in april 2018 en het zo veel mogelijk beperken van negatieve gevolgen voor het aantal vluchten op Lelystad en de economie van Flevoland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 371 (31936).

De heer Elias (VVD):

Mijn tweede motie gaat over de mogelijkheid voor Schiphol om binnen het Aldersakkoord toch nog een beetje ruimte te creëren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol binnen afzienbare tijd het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen van 500.000 bereikt en dan tot 2020 "vol" zou zijn;

overwegende dat een onnodige beperking van het aantal vluchten op Schiphol leidt tot negatieve gevolgen voor werkgelegenheid en de concurrentiepositie van Schiphol;

constaterende dat "afpraak is afspraak" een van de hoekstenen is van het Aldersakkoord en dat op grond van het door Kamer en kabinet overgenomen Aldersakkoord 2015 behaalde milieuwinst op Schiphol tot 500.000 vliegbewegingen volledig en daarna voor de helft mag worden ingezet voor extra vliegbewegingen;

roept het kabinet op, deze afspraak onverkort na te komen en zo snel mogelijk na objectieve vaststelling van de behaalde milieuwinst het maximale aantal vliegbewegingen na 2020 dienovereenkomstig en vermoedelijk opwaarts aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 372 (31936).

De heer Elias (VVD):

Wij wensen de staatssecretaris veel activiteit toe.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef graag het woord aan de heer Smaling namens de fractie van de SP.



De heer Smaling (SP):

Voorzitter. Ik heb twee moties. Een ervan borduurt voort op het debatje bij het mondelinge vragenuur. Ik dien deze motie mede in namens kameraad Van Helvert en kameraad Leenders.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

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

overwegende dat er sterke aanwijzingen zijn dat Ryanair en Wizz Air gebruikmaken van dergelijke constructies en dat deze luchtvaartmaatschappijen beide een basis hebben in Nederland;

verzoekt de regering om een grondig onderzoek te starten naar schijnzelfstandigheid bij luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland, en de Kamer voor maart 2017 te informeren over de uitkomsten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Smaling, Van Helvert en Leenders. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 373 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat KLM van levensbelang is voor het netwerk van Schiphol;

overwegende dat de groei van Schiphol niet oneindig is en dat daarom selectiviteit van belang is;

overwegende dat door het huidige wervingsbeleid luchtvaartmaatschappijen naar Schiphol worden gelokt met een financieel voordeel;

verzoekt de regering om samen met Schiphol te kijken op welke wijze de financiële prikkel in het wervingsbeleid kan worden afgebouwd en de Kamer hier voor maart 2017 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 374 (31936).

De heer **Smaling** (SP):

Dat was het, voorzitter. Ik moet helaas weer weg. Ik zit in een ander overleg, dus het is geen gebrek aan belangstelling. Dat scheelt de staatssecretaris ook weer gezeur van mij aan de interruptiemicrofoon.

De voorzitter:

Uw kameraden zullen horen wat er over de motie wordt gezegd.

De heer **Smaling** (SP):

Oké, dank u wel.



Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Naar aanleiding van het VAO Luchtvaart willen wij één aanvullende motie indienen. We hebben gesproken over de Single European Sky. Ik heb met veel plezier samengewerkt, niet met mijn kameraad maar met een collega van het CDA, om het kabinet het een en ander te adviseren. De staatssecretaris heeft een soort toezegging gedaan, die we vandaag zouden willen vastleggen. Daarom dien ik samen met de collega van het CDA de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het efficiënter gebruik van het Europese luchtruim de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector versterkt, vertragingen voor consumenten tegengaat en het brandstofgebruik vermindert in een sector waar verduurzaming broodnodig is;

overwegende dat de Europese Commissie onderzoek doet naar de effectiviteit van het huidige systeem van functionele luchtruimblokken om te komen tot één Europees luchtruim (Single European Sky);

overwegende dat de mogelijkheden om naast het huidige systeem onderling afspraken te maken over efficiënter luchtruimgebruik niet onbenut mogen blijven;

constaterende dat Finland reeds buiten het eigen luchtruimblok de samenwerking opzoekt met IJsland en het Verenigd Koninkrijk;

verzoekt de regering om expliciet de mogelijkheden te onderzoeken om, volgens de inmiddels internationaal beproefde "green deal"-systematiek, ook afspraken te maken over efficiënter luchtruimgebruik met gelijkgezinde landen buiten ons eigen functionele luchtruimblok, zodat alle mogelijkheden om efficiënter te vliegen maximaal en zo snel mogelijk worden benut,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 375 (31936).



De heer **Leenders** (PvdA):

Voorzitter. In Europa zijn er prijsvechters die het niet zo nauw nemen met de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Nulurencontracten, zzp-constructies, schijnzelfstandigheid en schijnconstructies vormen een situatie waarin

de veiligheid van de luchtvaart in het geding is. Wij vinden dat onaanvaardbaar. Ik had een bijna identieke motie als kameraad Smaling. Ik heb die van hem met plezier onderkend en laat die van mijzelf achterwege.

Ik heb nog een kleine vraag aan de staatssecretaris over de nachtvluchten van Schiphol. In de brief van gisteren wordt alleen gesproken over een aantal van 32.000 nachtvluchten. Ik was vorige week in de regio, waar ik sprak met mensen van de bewonersdelegatie van de ORS. Zij spraken over een aantal van 29.000, zolang niet duidelijk is dat een zekere geluidsreductie is gerealiseerd. Kan de staatssecretaris nog eens uitleggen hoe het zit met die verhouding tussen 29.000 en 32.000?

Ik wil niet nalaten de staatssecretaris van harte te feliciteren met haar mooie plaats op de kandidatenlijst. Daar is de PvdA heel erg blij mee.

De voorzitter:

Daar sluit ik mij graag bij aan.



De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik heb namens het CDA twee moties. Ik kon eerder mijn handtekening zetten onder de motie van de kameraden Smaling en Leenders. Het is niet de eerste keer dat wij hier om actie vragen, dus ik wil echt een oproep aan de staatssecretaris doen. De staatssecretaris zegt dat het volgens haar in Nederland niet gebeurt, maar volgens mij gebeurt het wél. Ik kan dat nu niet staven met voorbeelden, maar wel met veel aanwijzingen. Ik vraag echt om een onderzoek, want dit levert heel veel verdriet en schade op bij een aantal hardwerkende mensen in Nederland.

Ik heb twee moties naar aanleiding van het algemeen overleg over de luchtvaart. De eerste motie kan onderdeel zijn van het plan van aanpak waarom de heer Elias in zijn motie op stuk nr. 371 vraagt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ontwikkeling van Lelystad Airport vertraging van minstens een jaar oploopt;

verzoekt de regering, te onderzoeken of de werkzaamheden van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) door derden tijdig verricht zouden kunnen worden en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 376 (31936).

De heer Van Helvert (CDA):

Nogmaals: dit zou mooi meegenomen kunnen worden in het plan van aanpak.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veiligheid van het vliegen over conflictgebieden nog niet sluitend is geregeld, noch in het kader van ICAO-afspraken, noch binnen de huidige EASA-verordeningen, noch door bilaterale afspraken;

verzoekt de regering om de Kamer in afwachting van de herziening van de EASA-basisverordening, een concreet plan voor te leggen om te komen tot een bilaterale afspraak tussen Nederlandse inlichtingendiensten en de diensten die een betere informatiepositie hebben rondom vliegen over conflictgebieden, zoals de USA, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 377 (31936).

Kunt u voor de mensen die meeluisteren en die geen specialist zijn, vertellen wat de mooie afkortingen betekenen?

De heer Van Helvert (CDA):

Nee, dat kan ik zo niet reproduceren.

De voorzitter:

Ik ben heel benieuwd naar het oordeel van de staatssecretaris, die waarschijnlijk wel weet wat de afkortingen betekenen.



De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter. Ik dien eerst een motie in en daarna stel ik een vraag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat enkele buitenlandse vliegmaatschappijen oneerlijke concurrentie veroorzaken door bijvoorbeeld kerosinevoordelen, dubieuze arbeidsconstructies en/of het ontvangen van staatssteun;

voorts constaterende dat Schiphol met zijn kleine thuismarkt een concurrentienadeel heeft ten opzichte van de grotere

thuismarkten zoals Engeland, Frankrijk en Duitsland en opkomende concurrenten als Dubai en Turkije;

verzoekt de regering, te bezien welke acties noodzakelijk zijn om de hubfunctie en concurrentiepositie van Schiphol te versterken dan wel te behouden in een ongelijke wereldmarkt,

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. 378 (31936).

De heer Graus (PVV):

De staatssecretaris zal vast gaan zeggen dat er een aangenomen motie-Graus ligt ten behoeve van een toekomstbestendig en concurrentieresistent luchtvaartplan — dat klopt — maar toe nu worden dit soort zaken te weinig bij de uitvoering betrokken. Vandaar dat ik dit nog even expliciet heb gedefinieerd in het dictum.

Ik heb nog één vraag over het Reward Program van Schiphol om het luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk te maken om Schiphol te gebruiken. De staatssecretaris zei dat KLM veel van dat Reward-geld krijgt. Volgens mijn gegevens krijgt KLM van de 42 miljoen maar 11 miljoen. Klopt dat? Zou de staatssecretaris voor de duidelijkheid een overzicht kunnen sturen met alle bedragen die via dit programma door Schiphol zijn uitgekeerd? Ik denk dat veel Kamerleden het daarmee eens zijn.

Inzake de marktversturende invloed op de concurrentiepositie van luchtvaartmaatschappijen die vanaf Schiphol vliegen en het wervingsbeleid met kortingen dat haaks staat op de hubfunctie, vraag ik de staatssecretaris of zij ervoor kan zorgen dat de kortingen die gemoeid zijn met het actieve wervingsbeleid, ten goede komen aan een algehele tariefsverlaging. Dat zal niet alleen de concurrentiepositie van de maatschappijen die hun thuisbasis op Schiphol hebben, maar ook de hub ten goede komen. Daar gaat het namelijk om. Kan de staatssecretaris daar een reactie op geven? Desnoods ga ik dit in de toekomst in een motie gieten.

De voorzitter:

Daarmee komt er een einde aan de inbreng van de zijde van de Kamer. We wachten een moment totdat de staatssecretaris alle moties heeft. Ik schors even kort.

De vergadering wordt van 11.32 uur tot 11.36 uur geschorst.



Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik zou graag op de ingediende moties en de vragen van de Kamer willen antwoorden.

Ik begin met de motie op stuk nr. 371 over Lelystad van de heer Elias. Ik heb besloten om, zoals gesuggereerd door de heer Elias, extern te laten toetsen wat een reële planning is. Ik doe dat, omdat ik vind dat de informatie die tot nu toe

naar mij toe komt onvoldoende hard is om er iets verstandigs over te kunnen zeggen. De morele verontwaardiging over het feit dat het niet loopt zoals het zou moeten lopen, deel ik. Daarover hoeven we geen discussie te hebben, want die verontwaardiging van de Kamer is dezelfde als die van mijzelf.

We moeten het gesprek wel voeren op basis van feiten, harde feiten. Ik heb begrepen dat Helios een van de beste experts ter wereld is om deze kwestie te toetsen. Ik beloof de heer Elias overigens bij dezen dat dit rapport er voor 17 februari ligt want ik begrijp heel goed waarom hij dat rapport nog voor het verkiezingsreces in wil zien. Op basis daarvan moeten we beslissen wat reëel is en wat niet. Het is mijn inzet om alles wat snel kan, ook snel te doen. Dat was overigens ook de opdracht aan de LVNL.

De geest van de motie van de heer Elias kan ik steunen, maar ik wil hem toch vragen om de motie aan te houden. Doet hij dat niet, dan moet ik de motie ontraden, niet omdat ik het ermee oneens ben maar omdat ik het ook wil kunnen waarmaken.

De voorzitter:

De heer Elias is gevraagd of hij zijn motie aan zou willen houden.

De heer Elias (VVD):

De staatssecretaris zegt dat we het rapport op 17 februari zullen hebben. Dan kunnen we het dus nog voor de verkiezingen in stemming brengen als dat nodig mocht zijn. Onder die condities ben ik bereid om de motie aan te houden.

Staatssecretaris Dijkma:

Nogmaals, waar in de motie op wordt ingezet is mij glashelder. Daarover verschillen wij ook niet van mening, maar ik moet echt eerst van Helios horen wat er aan de hand is, wat er kan en wat er niet kan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Elias stel ik voor, zijn motie (31936, nr. 371) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. De motie op stuk 372 is lastig. Ik heb daarover eigenlijk al een uitgebreid debat gehad met de VVD-fractie. Ik hecht eraan om mij aan de afspraak te houden. Bij de behandeling van het wetsvoorstel voor het nieuwe normen- en handhavingssysteem hebben we naar aanleiding van vragen van mevrouw Visser gediscussieerd over de vraag hoe ik aankijk tegen de 50/50-verdelingsregeling. Die regeling heeft betrekking op het aantal vliegtuigbewegingen boven de grens van 500.000. Door die regeling kan de sector als het ware ruimte sparen voor verdere groei. De werking is wat betreft het sparen van milieuruimte dus niet gebonden aan een vaststaand tijdstip maar aan het aantal vliegtuigbewegingen, namelijk die 500.000. En dus kan die ruimte vanaf 2020 worden uitgegeven.

Dat is mijn interpretatie. Als de heer Elias met deze motie zegt deze interpretatie te steunen, is er niks aan de hand. Als hij eigenlijk bedoelt te zeggen dat hij die interpretatie niet steunt, zijn we het met elkaar oneens. Ik zou dan namelijk moeten terugkomen op afspraken die eerder aan de Alderstafel zijn gemaakt. En dat wil ik niet doen. In dat geval moet ik de motie dan ook ontraden.

De heer Elias (VVD):

Het gaat niet om een interpretatie, want er staat gewoon wat er staat. Schiphol zegt dat het 34% efficiënter kan, maar dat weten we niet, dus wil ik dat objectief geverifieerd hebben. Als het zo is, zijn de vliegtuigen schoner en stiller, en dan moet er dus meer ruimte voor Schiphol komen. Dat is wat er staat en dat is wat ik bedoel. Als de staatssecretaris dat niet wil, moet zij de motie ontraden, maar dan laat ik haar wel in stemming komen.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat mag, maar dan ontraad ik de motie. De eerder gemaakte afspraken zijn klip-en-klaar. De heer Elias wil geverifieerd hebben of die ruimte er is. Dat gaan we doen. De Kamer krijgt in het voorjaar een nieuwe MER waarin de reële milieuwinst helder in beeld wordt gebracht.

Ik kom bij de motie van de drie kameraden Smaling, Van Helvert en Leenders. Ik weet niet of hier stiekem al iets moois bloeit. Zij vragen om een grondig onderzoek naar schijnzelfstandigheid bij piloten. Daarbij gaat het om pay-to-fly, nulurencontracten en een lagere veiligheidsbeleving, zoals eerder naar voren is gekomen uit een onderzoek van de London School of Economics. Tot nu hebben we steeds vastgesteld dat dit in Nederland op dit moment niet aan de orde is. Ik heb in de brief aan de Kamer al aangegeven dat ik bereid ben om nader onderzoek op dit punt te doen. Met de collega van Sociale Zaken zal ik kijken op welke wijze en hoe snel wij dit in de komende maanden vorm kunnen geven. Ik kan niet garanderen dat dit onderzoek in maart gereed is. We zijn afhankelijk van de reële tijdsplanning van de onafhankelijke onderzoekers. Het thema van de schijnzelfstandigheid en de effecten van flexcontracten en nulurencontracten met de daaraan verbonden onzekerheid van piloten, verdient zeker onderzoek. Ik wil deze motie graag omarmen. Ik beveel de Kamer aan om ervoor te stemmen. Ik kan de motie ook overnemen en dan gaan we het gewoon doen.

De voorzitter:

Is er bezwaar tegen het overnemen van de motie door de staatssecretaris?

De heer Elias (VVD):

Ik wil er iets langer over kunnen nadenken, dus maak ik bezwaar. Ik wil dit ook even in de fractie bespreken.

De voorzitter:

Dan komt de motie in stemming met het advies oordeel Kamer.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 374 van de heer Smaling, waarin wordt gevraagd om de financiële prikkel in het wervingsbeleid af te bouwen. Schiphol is een private onderneming met een eigen verantwoordelijkheid om luchtvaartmaatschappijen te werven. In de wet is vastgelegd dat Schiphol de netwerkqualiteit moet behouden. Het rewardprogramma is echt de verantwoordelijkheid van Schiphol. Om die reden moet ik de motie ontraden.

De heer Graus heeft gevraagd of in beeld gebracht kan worden wat er precies in het kader van dit rewardprogramma wordt uitgegeven. Ik kan dat niet garanderen want het gaat hier mogelijk om bedrijfsgevoelige informatie. Dat weet ik niet, maar ik ben wel bereid om dit aan de CEO, de heer Nijhuis, te vragen. Als hij in staat is om openheid van zaken over dat rewardprogramma te geven en over wat er precies wordt uitgekeerd, lijkt mij dat goed. Dan kunnen wij misschien ook een deel van de mystificatie die om dit programma hangt, wegnemen.

De heer Graus (PVV):

De Staat is medeaandeelhouder, dus dat moet lukken.

Staatssecretaris Dijkma:

Aan onze politieke druk zal het niet liggen, maar soms heb je in dit soort situaties te maken met bepaalde regelgeving of vertrouwelijke informatie van het bedrijf, waardoor ook wij tegen een grens oplopen. U kent mij, dus u weet dat ik de randen van de grenzen zal opzoeken.

Dan kom ik op de motie van mevrouw Belhaj en de heer Van Helvert over het gebruiken van de green-dealsystematiek om afspraken te maken over efficiënter luchtruimgebruik. Ik ben ook buiten het functionele luchtruimblok, zoals dat zo mooi heet, voor samenwerking in het kader van Single European Sky. Ik kan niet met zekerheid zeggen dat het in een "green deal"-vorm moet eindigen. Dat zou kunnen; dat hangt ook eventueel van anderen af. Maar ik deel de strekking van de motie. Om die reden laat ik het oordeel daarover graag aan de Kamer, want ik wil er graag mee aan de slag. Zodra we er weer nieuws over hebben, krijgt de Kamer een brief daarover.

Ik kom bij de vraag van de heer Leenders over de nachtvluchten. De ORS gaat mij in april van het komend jaar adviseren over het aantal nachtvluchten. Dan wordt duidelijk of dat aantal 32.000 blijft of mogelijk naar beneden wordt bijgesteld. Naar aanleiding van dat advies bepaal ik mijn standpunt. Als men er onderling niet uitkomt, bepaal ik mijn standpunt. Zo zit de werkelijkheid in elkaar. Met het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit en eventuele bijbehorende ministeriële regelingen zal ik dat dan regelen. Vooruitlopend daarop wil ik nu alvast het maximale aantal nachtvluchten — daarover is geen discussie met het bedrijf — borgen, zodat er niet meer nachtvluchten dan die 32.000 plaatsvinden. Daarmee loop ik niet vooruit op de keuze voor een definitief aantal.

In zijn motie op stuk nr. 376 verzoekt de heer Van Helvert de regering, te onderzoeken of de werkzaamheden van de LVNL ook door derden tijdig verricht kunnen worden. Ik denk dat dit een onderdeel moet zijn van het openhouden van alle opties. In die zin wil ik het oordeel over de motie

aan de Kamer laten, niet omdat ik denk dat de LVNL vervangen moet of kan worden. Wij hebben de expertise van de LVNL heel hard nodig, want het Nederlandse luchtruim is zeer complex. Ik versta de motie zo dat we de mogelijkheid van hulp van derden open moeten houden. Dat zal ook met de LVNL besproken moeten worden. Om die reden vind ik dat dit onderwerp van gesprek moet zijn en breng ik dat in het onderlinge gesprek in. We krijgen ook hulp van de militaire verkeersleiders. Dat zijn ook derden. Zo kun je de motie breed uitleggen. Het zou gek zijn om dat nu te ontraden, dus ik laat het oordeel aan de Kamer.

De motie van de heer Van Helvert op stuk nr. 7 gaat over EASA en de basisverordening op het terrein van veiligheid van het vliegen over conflictgebieden. Er wordt op dit moment gewerkt aan een aanpassing van de basisverordening. Die is voorzien in de eerste helft van volgend jaar onder het Maltese voorzitterschap. Het is echt verstandig om dit af te wachten, omdat dit de instrumenten bevat om te doen wat hij vraagt. Ik verzoek de heer Van Helvert dan ook om zijn motie aan te houden. Als hij dat niet doet, moet ik de motie ontraden.

De heer Van Helvert (CDA):

Dit is qua proces vergelijkbaar met de vorige motie. Je zegt niet dat je het in plaats van het ene doet of dat je het ene niet goed vindt, maar je zegt dat je samenwerking met of hulp van anderen niet bij voorbaat moet afslaan. In die zin hoeft het ene het andere niet pijn te doen. Ik vraag ook om naast die grote internationale afspraken die relatief veel tijd kosten ook al bilaterale afspraken te maken. Dat hoeft elkaar niet te bijten.

Staatssecretaris Dijkma:

Dit is niet vergelijkbaar met het vorige onderwerp. Dit zit net een slag anders. Ik heb de basisverordening echt nodig om te zien wat ons te doen staat en wat we op een andere manier kunnen organiseren. Daarnaast worden in de overwegingen dingen gezegd die ik niet op voorhand kan delen. Als de heer Van Helvert de motie niet aanhoudt, moet ik haar echt ontraden. Dat is niet omdat we niet willen samenwerken, want dat doen we natuurlijk graag, maar omdat ik mij op deze manier niet in de tekst kan vinden. It's up to you!

De heer Van Helvert (CDA):

Ik hecht eraan de motie te handhaven. Ik zal de opmerkingen van de staatssecretaris voorleggen aan de fractie. Als dat tot een aanpassing van mijn actie leidt, dan zien we dat vanzelf.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan is het oordeel: ontraden.

Dat geldt helaas ook voor de motie van de heer Graus op stuk nr. 378. Dat is de laatste motie — het zou een mooie kerstmotie kunnen zijn geweest voor dit jaar — die ik van een oordeel van het kabinet mag voorzien. In zijn motie verzoekt de heer Graus de regering te bekijken welke acties noodzakelijk zijn om de hubfunctie en de concurrentiepositie van Schiphol te versterken. We hebben net de Actieagenda Schiphol uitgebracht. Ik blijf niet bezig met het maken van

nota's. Ondertussen zijn we onder het motto "frappez toujours" voortdurend aan de slag om datgene te doen waarom de heer Graus vraagt. Ik moet de motie ontraden, omdat zij lijkt aan te koersen op weer een nieuw stuk. Ik zie dat echt niet zitten.

De voorzitter:

Helder.

Staatssecretaris Dijkma:

Maar ondertussen werken we wel met elkaar in de geest van deze motie. Zo kent de heer Graus mij ook.

De voorzitter:

Mijnheer Graus, heel kort.

De heer Graus (PVV):

Het luchtvaartplan was ook een uitvoering van een aangenomen motie van mij. Dit soort zaken ontbrak echter in dat plan; vandaar dat ik het nog een keer benadruk. Dat heb ik ook gezegd. Desondanks wens ik de staatssecretaris een gezegende kerst toe.

Staatssecretaris Dijkma:

Insgelijks, aan u allen.

De voorzitter:

Daarmee zijn we gekomen aan het einde van het VAO Luchtvaart.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ook over de ingediende moties bij dit VAO zullen we vandaag nog stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.