
30 Luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Luchtvaart (AO d.d. 05/12)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het VAO Luchtvaart. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Ik geef de heer Laçin als eerste spreker namens de SP-fractie het woord.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. We hebben een goed AO gehad dat vooral ging over de regionale luchthavens. Ik heb twee moties. De eerste is gericht op het vaker controleren van niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die wel een basis hebben in Nederland. Daar zijn ontwikkelingen gaande met betrekking tot het Europese EASA-systeem. Dus vandaar deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die een AOC hebben van een lidstaat die is aangesloten bij EASA geen prioriteit hebben bij de Inspectie Leefomgeving en Transport;

constaterende dat bijvoorbeeld Ryanair hierdoor nauwelijks is gecontroleerd in Nederland;

constaterende dat inspecties noodzakelijk zijn als daar aanleiding voor is;

overwegende dat inspecties een positieve bijdrage kunnen leveren aan de vliegveiligheid en de arbeidsomstandigheden van werknemers;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe in het nieuwe EASA-systeem op basis van risico's controles kunnen worden uitgevoerd bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die een AOC hebben van een lidstaat die is aangesloten bij EASA, zodat deze vaker gecontroleerd kunnen worden als daar aanleiding voor is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 536 (31936).

De heer Laçin (SP):

Dan de tweede motie, omdat er recent nog ontwikkelingen zijn op Rotterdam The Hague Airport, in de volksmond Zestienhoven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de helikopterhaven gevestigd blijft op Rotterdam The Hague Airport;

constaterende dat de luchthaven voorsorteert op twee aparte geluidsruimtes voor zakelijke en vakantievluchten en daarnaast voor helikopters;

van mening dat het creëren van twee aparte geluidsruimtes niet mag leiden tot meer overlast voor omwonenden van Rotterdam The Hague Airport;

verzoekt de regering om bij een eventuele splitsing van de geluidsruimte ervoor te zorgen dat de totale geluidsruimte niet groter wordt dan de huidige geluidsruimte op Rotterdam The Hague Airport,

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. 537 (31936).

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Amhaouch namens het CDA.



De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Over de zorgelijke ontwikkelingen over Maastricht Aachen Airport heb ik nog een aantal vragen. Het CDA vraagt extra aandacht voor de economische gevolgen van het intrekken van het verzoek handhaving vanuit ILT op de lange baan. Zoals we te horen hebben gekregen, gaat het blijkbaar over drie tot vijf vluchten per week tot en met maart. Kan de minister schetsen wat de economische gevolgen voor de regio zijn?

Dan Luik Airport ofwel luchthaven Luik-Bierset. Dit grootste vrachtvliegveld van België heeft recent de Chinese webwinkergigant Alibaba binnengehaald. Vliegveld Luik groeit, maar dat is minder leuk voor de mensen in Eijsden-Margraten. Daarom een vraag en een motie. Ik heb tijdens het AO gevraagd om extra aandacht voor handhaving van overtredingen van de nachtvluchten die over Nederlands grondgebied gaan. Kan de minister daar al duidelijkheid over geven?

Dan de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vliegveld Luik groeit waardoor geluids-
overlast in Nederland toeneemt;

verzoekt de regering in overleg te treden met de regering
van de Belgische federale overheid teneinde de overlast
van het vliegveld Luik te beperken en daarbij aan te sturen
op een monitoringprogramma om overlast op Nederlands
grondgebied de komende jaren in beeld te brengen,

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. 538 (31936).

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Graus namens de PVV.



De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik heb slechts een motie
die ik mede ga indienen namens mijn collega Dijkstra van
de VVD en mijn Limburgse collega Amhaouch. Die motie
gaat over Maastricht Aachen Airport. Er staan niet voor
niets twee Limburgers onder die motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bestaande situatie van anticiperend
handhaven op een verantwoorde manier moet worden
beëindigd;

constaterende dat de luchthaven heeft verzocht om de tij-
delijke beleidsregels door te laten lopen tot 1 april 2019;

overwegende dat de acute beëindiging van het verlengde
baangebruik kan leiden tot knelpunten met veiligheid en
tot onevenredige economische schade;

van mening dat indien acute beëindiging van anticiperend
handhaven leidt tot problemen met veiligheid of onevenre-
dige economische schade, er een overgangperiode dient
te worden ingelast;

verzoekt de regering om in overleg te treden met de lucht-
haven Maastricht Aachen Airport om te bezien wat de
effecten zijn van acute beëindiging van het verlengd baan-
gebruik op de veiligheid en wat de economische effecten
zijn;

verzoekt de regering voorts om een overgangperiode in
acht te nemen om de veiligheid te garanderen, waardoor
ook onevenredige economische schade kan worden gemi-
nimaliseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 539 (31936).

De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter. Je moet moties vaak even aanpas-
sen, dus dan zit er soms wat handgeschreven geklieder op.
Het is de eerste keer in bijna 30 jaar dat ik dat moet doen,
maar het is niet anders. Een gezegende dag verder.

De voorzitter:

Nou, het is heel origineel. Dank u wel, meneer Graus.

Dan ga ik naar mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb een vraag en een paar moties. Er zijn jaren
geleden in goed vertrouwen afspraken gemaakt met België
over het gebruik van een stukje Nederlands luchtruim. Die
afspraken worden keer op keer geschonden door de Belgi-
sche luchtverkeersleiders. Wanneer is voor de minister de
maat vol en draait ze de afspraken met België terug?

De eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige EU-slotverordening het sturen
op netwerkqualiteit en duurzaamheid vrijwel onmogelijk
maakt;

overwegende dat de capaciteit op luchthavens schaars is;

verzoekt de regering om de Kamer te informeren hoe binnen
de EU-slotverordening op duurzaamheid en netwerkqualiteit
kan worden gestuurd;

verzoekt de regering tevens zich in Europa ervoor in te
spannen dat de slotverordening zo wordt gemoderniseerd
dat landen bij de verdeling van slots kunnen sturen op
duurzaamheid en netwerkqualiteit,

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. 540 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

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

constaterende dat vliegtuigemissies nu slechts tot een vlieghoogte van 900 meter worden betrokken bij milieueffectrapportages;

overwegende dat de klimaateffecten nu dus niet goed worden meegenomen in de rapportages en onderzoeken die de basis vormen voor onze beleidskeuzes;

verzoekt de regering om voortaan het onderzoeken van alle directe en indirecte klimaateffecten van de luchtvaart onderdeel te laten zijn van milieueffectrapportages,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 541 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de emissies van de luchtvaart op dit moment geen onderdeel zijn van het klimaatakkoord en er geen overeenstemming is over hoe CO₂-emissies van de luchtvaart aan landen moeten worden toegerekend;

verzoekt de regering om de CO₂-uitstoot van de bunkerbrandstoffen die in Nederland worden getankt, jaarlijks te rapporteren en in de Luchtvaartnota hier een reductiepad voor op te nemen,

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. 542 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
En tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Luchtvaartnota die nu in voorbereiding is, richting moet geven aan de toekomst van de luchtvaart in Nederland;

overwegende dat er verschillende varianten zijn van hoe de luchtvaart in Nederland zich verder gaat ontwikkelen en deze varianten verschillende milieueffecten hebben;

overwegende dat een milieueffectrapportage bij uitstek een instrument is om verschillende varianten tegen elkaar af te wegen;

verzoekt de regering om voor de Luchtvaartnota ook een planMER in opdracht te geven die de gevolgen voor milieu, natuur en klimaat goed in kaart brengt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 543 (31936).

Dank u wel.

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

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. De motie van de heer Graus is net al ingediend. De VVD vindt het belangrijk dat er een einde komt aan de gedoogconstructie, na april, zou ik zeggen. Ik denk dat we daar niet te lang mee moeten wachten, maar de helderheid moeten geven dat we klaar zijn met het gedogen. Het moet gewoon in nette regels vervat zijn. Dat is ook wat de provincie volgens mij wil.

Dan een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een verschil van interpretatie is tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartsector als het gaat om artikel 9.2 over het primair faciliteren van de lokale vervoersbehoefte in de luchtvaartovereenkomst die geldig is tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten;

overwegende dat de interpretatie van genoemd artikel kan zorgen voor een onbalans in de aangeboden capaciteit tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en die uit de Verenigde Arabische Emiraten en dat dit grote gevolgen kan hebben voor de Nederlandse luchtvaartsector en de daarmee verbonden werkgelegenheid;

verzoekt de regering om het International Institute of Air and Space Law van de Universiteit Leiden of een soortgelijk instituut hierover een onafhankelijk advies uit te laten brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 544 (31936).

Dank u wel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. Wij hebben in het debat aandacht gevraagd voor de zorgen die wij hebben over het ziekenhuis in Lelystad en een vliegveld daar dicht in de buurt. Daarom hebben wij deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering voornemens is luchthaven Lelystad per 2020 sterk te gaan uitbreiden;

overwegende dat na het faillissement van de IJsselmeerziekenhuizen er geen volwaardig ziekenhuis meer bestaat in Lelystad met een volwaardige afdeling spoedeisende hulp;

verzoekt de regering te garanderen dat wat betreft de beschikbaarheid en toegankelijkheid van adequate acute zorg in geval van een vliegtuigongeval voor Lelystad hetzelfde veiligheidsniveau geldt als voor Schiphol, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 545 (31936).

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

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



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaartsector wordt onderschat door het onvoldoende in acht nemen van het effect van uitstoot op grote hoogte;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe het effect van radiative forcing een plaats kan krijgen in de officiële uitstootstatistieken,

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. 546 (31936).

De heer Van Raan (PvdD):

Dan de zogeheten 1,5°C-motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alles op alles moet worden gezet om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C;

constaterende dat het plan Slim en Duurzaam van de luchtvaartsector onvoldoende CO₂-reductie realiseert om in 2030 naar rato op koers te zijn voor het bereiken van de 1,5°C-doelstelling;

constaterende dat ook het klimaatakkoord en de Klimaatwet niet zullen afdwingen dat de luchtvaartsector zijn uitstoot dusdanig zal reduceren;

verzoekt de regering de 1,5°C-doelstelling expliciet tot het uitgangspunt te maken van haar luchtvaartbeleid,

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. 547 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Tot slot de heer Paternotte, namens D66.



De heer **Paternotte** (D66):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchthavens van nationale betekenis Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam een Commissie Regionaal Overleg (CRO) kennen waarin overleg plaatsvindt tussen regionale en lokale overheden, omwonenden, luchtvaartpartijen, het bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties;

constaterende dat een groot deel van de commissieleden een budgetverhoging nodig acht om tot expertiseversterking te komen;

verzoekt de regering om een verdubbeling van het budget voor de governance rondom het omgevingsoverleg als uitgangspunt te nemen in het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 548 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een onderzoek is uitgevoerd naar de marktvaart en economische spin-off van Eindhoven Airport 2020-2030;

constaterende dat in de proefcasus Eindhoven als uitgangspunt is opgenomen dat de ontwikkeling van Eindhoven Airport ten dienste moet staan van de economische ontwikkeling van de regio en in nationaal perspectief moet bijdragen aan de nationale beleidsopgave;

constaterende dat een overgrote meerderheid van de reizigers op Eindhoven Airport een vakantiemotief heeft om te reizen van en naar de luchthaven;

verzoekt de regering om een economische-effectenstudie te laten verrichten naar de impact van vakantievluchten vanaf Eindhoven Airport op het vestigingsklimaat en de productiviteit van de regio;

verzoekt de regering tevens om de rapportage hierover gelijktijdig op te leveren met de uitkomsten van de proefcasus Eindhoven Airport,

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. 549 (31936).

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter. Dan kom ik bij mijn laatste motie, naar aanleiding van wat wij hebben gezien in Maastricht, waar een gedoogvergunning werd afgegeven die later weer werd ingetrokken omdat het toch niet draaglijk was voor de omgeving. Daardoor zeg ik — mijn mede-indiener zegt het vanuit een andere aanvliegeroute — dat we dit soort constructies echt moeten zien te beperken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er rondom meerdere luchthavens wordt gehandhaafd op basis van niet-vastgestelde wet- en regelgeving;

constaterende dat het zogenaamde anticiperend handhaven op meerdere plekken heeft geleid tot schendingen van de afspraken over geluidshinder, preferent baangebruik, het aantal nachtvluchten en gebruiksvergunningen van start- en landingsbanen;

verzoekt de regering in de Luchtvaartnota 2020-2050 een aanpak uit te werken waardoor gedoogvergunningen en het bijbehorende anticiperend handhaven tot een absoluut minimum worden beperkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 550 (31936).

Dank u wel. Er zijn vijftien moties ingediend. Er is behoefte aan een korte schorsing. Ik schors de vergadering tot 16.50 uur.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Een heel lijstje moties; ik zal ze maar gewoon een voor een langsgaan. De heer Amhaouch was de enige die ook nog vragen heeft gesteld. O, mevrouw Kröger ook. Daar kom ik vast wel op en anders herinnert mevrouw Kröger mij daar nog wel aan.

De motie op stuk nr. 536 is van de heren Laçin en Paternotte en verzoekt de regering om te onderzoeken hoe in het nieuwe EASA-systeem op basis van risico's controles kunnen worden uitgevoerd bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen — en dan nog een heel verhaal — zodat ze vaker kunnen worden gecontroleerd als er aanleiding toe is. De rest is een beetje techniek, meneer Laçin. Ik wil u geen onrecht doen, maar ik denk dat u blij zult zijn als ik zeg dat ik oordeel Kamer kan geven op deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 537 van de hand van de heer Laçin, die de regering verzoekt om bij een eventuele splitsing van de geluidsruimte ervoor te zorgen dat de totale geluidsruimte niet groter wordt. Er is helemaal geen aanvraag ingediend, dus ik zou u willen aanraden om deze motie aan te houden. Mocht het zich voordoen, dan kunnen we het erover hebben, maar er is geen aanvraag ingediend.

De voorzitter:

Een korte vraag.

De heer Laçin (SP):

Er is inderdaad geen aanvraag ingediend, maar we lezen wel dat Zestienhoven erop voorsorteert om zo meer ruimte te creëren voor zakelijke vluchten en vakantievluchten. De omwonenden hebben al heel veel geluidsoverlast, ook door Schiphol.

De voorzitter:

Ja?

De heer Laçin (SP):

Wij willen er dus bij voorbaat al van uitgaan dat de minister inzet op het gelijk blijven van de totale geluidsruimte. Van daar dit verzoek op voorhand om de minister straks met een opdracht op pad te sturen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voordat we dit bij allerlei luchthavens gaan doen: ik beoordeel gewoon als ik een aanvraag binnenkrijg. Ik zou u dus toch adviseren om de motie aan te houden.

De voorzitter:

En anders?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Anders ontraad ik haar, want het is niet aan de orde.

De voorzitter:

Oké, gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 538 van de hand van de heer Amhaouch. Die verzoekt de regering om in overleg te treden met de regering van de Belgische federale overheid teneinde de overlast van het vliegveld Luik te beperken en daarbij aan te sturen op een monitoringsprogramma om overlast op Nederlands grondgebied de komende jaren in beeld te brengen. In lijn met wat we daarover in het AO al hebben gewisseld, stel ik voor om deze motie over te nemen, want dit is wat we willen doen. De vraag die de heer Amhaouch daarover had, wil ik daarin meenemen. In het hele monitoringsprogramma moeten we natuurlijk goed overleggen, ook met de Belgische collega's. Het Alibabaverhaal waarop u doelde zullen we daar ook zeker onderdeel van laten uitmaken, van het monitoringsprogramma en van de gesprekken met de zuiderburen.

De voorzitter:

Ja. Dan kijk ik of iemand bezwaar heeft tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 538 van de heer Amhaouch. Heeft u bezwaar, mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag aan de minister. Dat zou voor mij uitmaken of ik erover wil stemmen of niet.

De voorzitter:

Ja, kort.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De vraag is eigenlijk de volgende. In deze motie wordt geschetst "de komende jaren in beeld brengen". Dat suggereert dat de huidige situatie nog jaren gaat voortbestaan. De vraag die ik net plenair heb gesteld, was: wanneer zetten we er nou een soort harde deadline op? Oké, we gaan het monitoren, maar op een gegeven moment moet er een knoop worden doorgemaakt of we het stukje luchtruim teruggeven of niet. Mijn vraag is dus eigenlijk naar het tijdpad.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb van de heer Amhaouch begrepen dat we het, hoe dan ook, zullen moeten bewaken. Hopelijk komt het snel tot een oplossing, maar dan zul je het daarna toch ook langjarig willen bewaken. Dus het monitoringsprogramma zullen we sowieso opzetten. Uiteraard gaan we die gesprekken aan. In het AO heb ik met u gedeeld dat we daar een onafhankelijke mediator, een onafhankelijke deskundige, naar laten kijken. Dus ik hoop dat daar wel een oplossing uit komt. Maar ook als die oplossing er is, zul je het langjarig willen borgen. Ik heb de opdracht van de heer Amhaouch zo opgevat dat we het moeten blijven monitoren, ook al is er een oplossing.

De voorzitter:

Heeft niemand bezwaar tegen het overnemen van de motie van de heer Amhaouch op stuk nr. 538? Nee.

De motie-Amhaouch (31936, nr. 538) is overgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 539 van de heren Graus, Dijkstra en Amhaouch. Die heeft betrekking op Maastricht Aachen Airport. Die motie verzoekt om in overleg te treden met de luchthaven om te bezien wat de effecten zijn van de acute beëindiging. De motie verzoekt ook om een overgangperiode in acht te nemen om de veiligheid te garanderen. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Oké. Meneer Paternotte, bent u het er niet mee eens?

De heer Paternotte (D66):

Ik zou in ieder geval een vraag willen stellen aan de minister. In het AO heeft zij gezegd dat de inspectie op dit moment in gesprek is met de luchthaven. Toen ik het voorlegde, zei zij dat het huidige baangebruik eigenlijk illegaal is omdat die gedoogvergunning niet meer geldt. Maar nu zegt zij: ik wil in gesprek om te kijken of dat gebruik toch kan worden verlengd in het belang van de veiligheid. Kan zij mij misschien uitleggen welk knellend veiligheidsbelang er precies geldt wanneer de ILT zou gaan handhaven?

De voorzitter:

Een korte reactie. De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is precies wat ik in het algemeen overleg ook heb gedeeld: de ILT is aan zet om te kijken of bij die omschakeling aan alle veiligheidseisen voldaan kan worden. Dat heeft te maken met andere signalen, andere bebording en dat soort dingen. Dat moet op orde zijn, voordat je het helemaal kunt stoppen. Voor het huidige gebruik moet je het weer ingericht zien te hebben. Dat is precies waar deze motie om vraagt, om te zorgen dat er geen onveilige situaties ontstaan.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 540 van de hand van mevrouw Kröger. Die verzoekt de regering zich in Europa ervoor in te spannen dat de slotverordening zo wordt gemoderniseerd dat landen bij de verdeling van slots kunnen sturen op duurzaamheid en netwerkqualiteit. Daar kan ik oordeel Kamer op geven, want dat vind ik een goed idee. Dat hebben we ook in het debat al wel zo gewisseld.

De motie op stuk nr. 541 is door een aantal leden ondertekend, maar die is ook van de hand van mevrouw Kröger. Die verzoekt de regering om voortaan het onderzoeken van alle directe en indirecte klimaateffecten van de luchtvaart

onderdeel te laten zijn van milieueffectrapportages. Er wordt gevraagd om een en ander boven een vlieghoogte van 900 meter erbij te betrekken. Ik kan niet vooruitlopen op alle milieueffectrapportages, want het gaat daarbij niet alleen om de luchtvaart. Het ziet op infrastructuur en op allerlei projecten. Daarom moet ik deze motie ontraden.

Wat betreft de motie op stuk nr. 542 zou ik aan mevrouw Kröger ...

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger wil vast nog iets zeggen.

De voorzitter:

Nee, eerst even deze motie, de motie op stuk nr. 542. Minister, gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

O. Ik dacht dat mevrouw Kröger hier nog een vraag over ging stellen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 542. Die verzoekt de regering om de CO₂-uitstoot van de bunkerbrandstoffen die in Nederland worden getankt, jaarlijks te rapporteren en hier in de Luchtvaartnota een reductiepad voor op te nemen. Het eerste onderdeel van de motie is het verzoek om de CO₂-uitstoot te rapporteren. Dat doet het CBS ook al. Daar heb ik dus geen problemen mee. Maar als ik nu al ga zeggen dat we daar in de Luchtvaartnota een reductiepad voor opnemen, dan sorteer ik voor op onderdelen in de Luchtvaartnota. Dus ik zou u willen voorstellen dat we dat meewegen in het proces. Maar als ik nu al van allerlei onderdelen ga zeggen "dit komt precies zo in de Luchtvaartnota", doe ik dat proces ook geen recht. Dus ik zou aan u willen vragen om de motie aan te houden tot we Luchtvaartnota met elkaar bespreken.

De voorzitter:

En dan de laatste motie van mevrouw Kröger.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 543 verzoekt de regering om voor de Luchtvaartnota ook een plan-MER in opdracht te geven die de gevolgen voor milieu, natuur en klimaat goed in kaart brengt. Daar is mevrouw Kröger al heel lang aan aan het sjoeren. Ik heb daar goed over nagedacht. Vorige keer zag u wel aan mij dat ik daar al een beetje over twijfelde. Alles afwegend vind ik dit ook een goed voorstel en kan ik deze motie oordeel Kamer geven. Dat waren ze.

De voorzitter:

Goed. Een korte vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag over klimaateffecten in de MER gaat natuurlijk over milieueffectrapportages die gedaan worden voor luchthavens. Dat ter verheldering. Volgens mij maakt deze motie helder wat we in het debat al gewisseld hadden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als we het op die manier kunnen opvatten, maar dat wil ik dan echt wel even ... Als u dat eraan toevoegt, kan ik de motie inderdaad oordeel Kamer geven. Maar ik wil er natuurlijk niet veel breder in treden dan mijn eigen beleidsterreinen.

De **voorzitter**:

Gaat u dat wijzigen, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ga die wijziging toepassen, want dat was absoluut de bedoeling van de motie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Oké, prima.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 544 van de heer Remco Dijkstra.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 544 van de heer Dijkstra. Die verzoekt de regering om het International Institute of Air and Space Law van de Universiteit Leiden of een vergelijkbare organisatie een onafhankelijk advies te laten uitbrengen over de capaciteitsproblemen tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en die uit de Verenigde Arabische Emiraten. Ik denk dat een onafhankelijk advies geen kwaad kan, dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 545 van mevrouw Van Brenk verzoekt de regering te garanderen dat wat betreft de beschikbaarheid en toegankelijkheid van adequate acute zorg in geval van een vliegtuigongeval voor Lelystad hetzelfde veiligheidsniveau geldt als voor Schiphol. Ik wil deze motie ontraden om twee redenen. Wat mij betreft is ze overbodig, want we zorgen natuurlijk voor een goede beschikbaarheid en toegankelijkheid. Bovendien is dit ook het beleidsterrein van de collega van VWS.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 546 van de heer Van Raan ...

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Brenk heeft een vraag over haar motie op stuk nr. 545.

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

Ik ben een beetje verwarring, omdat de minister zegt dat het een beleidsterrein van iemand anders is. U bent toch verantwoordelijk voor de veiligheid van vliegvelden, dus ook die van Schiphol? De vraag is: is Lelystad straks net zo

veilig als Schiphol? Dat is eigenlijk de intentie van deze motie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zou ik zeggen dat ze overbodig is, want we zorgen er altijd voor dat het veiligheidsniveau op orde is.

De **voorzitter**:

"Overbodig" betekent ook ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat betekent ontraden. Daar blijf ik dus bij.

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

Kunt u de motie dan niet overnemen? Als het toch standaardbeleid is, dan zou u haar net zo goed kunnen overnemen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat wil ik ook doen, maar dat komt op hetzelfde neer.

De **voorzitter**:

Nee, wij hebben met elkaar een beoordelingskader afgesproken. Als het staand beleid is of al wordt gedaan, dan is het overbodig.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is dan zo.

Dan kom ik toch bij de motie op stuk nr. 546 van de heer Van Raan. Die verzoekt de regering te onderzoeken hoe het effect van radiatieve forcing — er komen alsmaar nieuwe termen bij in de Kamer — een plaats kan krijgen in de officiële uitstootstatistieken. Er zijn, heb ik me laten vertellen, internationale onderzoeken op dit punt. In internationaal en Europees verband kijken we naar de invloed van het luchtverkeer op de atmosfeer, ook door waterdamp en niet-CO₂-effecten. Gezien de nog grote onzekerheden rondom dit onderwerp zou ik aan de heer Van Raan willen vragen om de motie aan te houden, omdat ik die internationale onderzoeken graag wil afwachten.

De **voorzitter**:

En over de andere motie van de heer Van Raan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 547 verzoekt de regering de 1,5°C-doelstelling tot uitgangspunt te maken van haar luchtvaartbeleid. De heer Van Raan weet dat wij voor Nederland echt een koplopersrol zien. Daar werken we met alle partijen hard aan, onder andere aan de duurzame luchtvaarttafel, maar we weten nog niet hoe de verdeling tussen de verschillende sectoren zal zijn. Ik wil me daarom op dit moment niet vastleggen op een specifieke gradendoelstelling voor het luchtvaartbeleid, dus ik ga die ontraden.

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

Dank voor de beantwoording. Het klopt inderdaad wat de minister zegt, dat er over radiatieve forcing nog veel onbekend is, maar de wetenschappelijke papieren die daarover zijn gepubliceerd gaan uit van een effect van 1,5 tot 2,7. Misschien is het wel verstandig om dan in ieder geval de ondergrens aan te houden, want dat betekent in ieder geval 50% meer tellen dan we nu doen. Dat is dus een suggestie voor de minister; dat kan ik eventueel verwerken in de motie.

Over de motie op stuk nr. 547 zegt de minister: ik wil daar niet op vooruitlopen. De premier heeft zelf aangekondigd dat het absoluut noodzakelijk is om de temperatuurstijging tot 1,5°C te beperken. Hij heeft dat verkondigd op CNN, een wereldwijd toneel. Je zou dus kunnen zeggen dat dat al beleid is. Het enige wat deze motie vraagt is om dat ook te verwerken in het luchtvaartbeleid.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het verschil zit 'm er natuurlijk in dat je in zijn algemeenheid die doelstelling wilt halen, maar u weet ook dat je in de ene sector een veel grotere winst kunt boeken dan in de andere sector. Daarom wil ik me niet per sector daarop vastleggen. Voor het gehele plaatje natuurlijk wel, maar luchtvaart heeft hierin niet voor niks een uitzonderingspositie. Het is namelijk gewoon heel ingewikkeld om het daar voor elkaar te krijgen.

Nog even terugkomend op de motie op stuk nr. 546: ik wil best nog een keer met u bekijken wat de stand van het internationale onderzoek is. Ik kan u ook nog wel laten weten op welke onderzoeken wij dan wachten, maar ik zou u toch willen aanraden om de motie nog even aan te houden.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, wat gaat u doen met de motie?

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

Ik hoor een voorzichtige toezegging dat dat nog een keer wordt bekeken, wellicht in een brief, wat dan die effecten zouden kunnen zijn of de bandbreedte daarin. Als de minister dat inderdaad toezegt, dan wil ik best even die motie aanhouden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik dan zeggen dat we in de brief die verstuurd wordt voor een volgend algemeen overleg Luchtvaart, meteen zullen meenemen over welke onderzoeken we het hebben.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (31936, nr. 546) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

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

Dat klopt, voorzitter.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 548, van de heren Paternotte en Amhaouch. Die verzoekt de regering om "een verdubbeling van het budget voor de governance rondom het omgevingsoverleg als uitgangspunt te nemen in het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050". Ik denk dat daar een belangrijke wens onder zit, namelijk om die participatie zo goed mogelijk te faciliteren. Ik kan hier dus oordeel Kamer op geven.

De motie op stuk nr. 549 is ook van de hand van de heer Paternotte. Die verzoekt de regering om een "effectenstudie te laten verrichten naar de impact van vakantievluchten vanaf Eindhoven Airport op het vestigingsklimaat en de productiviteit van de regio" en verzoekt om die "rapportage gelijktijdig op te leveren met de uitkomsten van de proefcasus". Ik zou eigenlijk een ander voorstel willen doen aan de heer Paternotte. Voor zover ik weet is de verkenners, de heer Van Geel, namelijk ook al met deze aspecten bezig in het proces van de proefcasus. Het lijkt me dus beter dat het daar gewoon integraal in meegenomen wordt. Ik zou u dan ook willen verzoeken om de motie aan te houden, tot de uitkomsten van die proefcasus er ook zijn. Ik zeg u toe dat ik nog een keer bij de heer Van Geel deze punten onder de aandacht wil brengen, want we hebben juist gekozen voor een integraal proces, waar iedereen bij betrokken is. Dan vind ik het niet op onze weg liggen om vanuit het ministerie apart nog weer losse onderzoeken te gaan doen. Ik zou het dus graag in het hele proces willen houden. Dus als de heer Paternotte de motie zou kunnen aanhouden tot de uitkomsten van de proefcasus, dan zou dat het fijnste zijn.

De **voorzitter**:

En mocht de heer Paternotte dat niet doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zou ik de motie willen ontraden, want ik wil niet weer een apart eigen onderzoek gaan doen dat dat hele proces in het honderd laat lopen.

De **voorzitter**:

De heer Graus is in een kerststemming, hoor ik!

De heer **Paternotte** (D66):

Omdat het bijna kerst is, ben ik geneigd om de heer Graus, en daarmee de minister, dan te volgen. Nog even een vraag: als het uiteindelijk toch nodig zou zijn omdat de heer Van Geel daar niet aan toegekomen is, kan het dan wel op tijd gebeuren voordat er hier een overweging komt over eventuele groei van Eindhoven Airport?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan me niet anders voorstellen dan dat de heer Van Geel ook hierin geïnteresseerd is en dat het meegenomen kan worden in het onderzoek.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Paternotte stel ik voor zijn motie (31936, nr. 549) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Dan de laatste motie, op stuk nr. 550.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De laatste motie is van de heer Paternotte en de heer Dijkstra. Die verzoekt "de regering in de Luchtvaartnota 2020-2050 een aanpak uit te werken waardoor gedoogvergunningen en het bijbehorend anticiperend handhaven tot een absoluut minimum worden beperkt". Dat lijkt mij een mooi streven. Daar kan ik ook oordeel Kamer op geven.

Voorzitter, dan ben ik erdoorheen.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van dit VAO.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de ingediende moties zullen we donderdag stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.