
32

Vliegen boven conflictgebieden

Aan de orde is het **VAO Vliegen boven conflictgebieden (AO d.d. 29/01)**.

De voorzitter:

Wij gaan door met het VAO Vliegen boven conflictgebieden. Hartelijk welkom aan de minister. Ik geef de heer Paternotte van D66 als eerste het woord.



De heer **Paternotte** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Een drietal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het besluit om wel of niet te vliegen over conflictgebieden of door risicovol luchtruim door Nederland wordt overgelaten aan de luchtvaartmaatschappijen zelf;

overwegende dat de Amerikaanse luchtvaartautoriteit het Iraanse luchtruim reeds verboden had verklaard op het moment dat PS752 opsteeg in Teheran;

overwegende dat passagiers op één ticket in vliegtuigen van talloze verschillende maatschappijen terecht kunnen komen;

verzoekt de regering in breed EU-verband een centrale rol voor EASA te verkennen in het kunnen afgrenzen van onveilige luchtruimen voor maatschappijen uit de EU en op vluchten die vanaf en naar EU-luchthavens worden uitgevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 104 (24804).

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter, dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de situatie in de burgerluchtvaart vraagt om meer informatie over risico's van vliegen over conflictgebieden van de zijde van de Nederlandse overheid;

overwegende dat MH17 en PS752 hebben laten zien dat het waarborgen van veilige vliegroutes de hoogste prioriteit verdient in het werk van inlichtingendiensten;

verzoekt de regering het actief verzamelen van inlichtingen over kwetsbare vliegroutes onderdeel te maken van het werk van inlichtingen- en veiligheidsdiensten en te bezien of een aparte unit burgerluchtvaart onder de NCTV hierin kan voorzien, en hierover de Kamer voor de zomer van 2020 te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Graus, Ploumen, Laçin en Kröger.

Zij krijgt nr. 105 (24804).

De heer **Paternotte** (D66):

De ondertekening van deze motie klopt niet helemaal. Ik kan zo meteen een nieuwe versie aanleveren. Er komt zo dus een gewijzigde versie. Dan de derde en laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat onder andere de KLM eind januari afweek van de meest recente Conflict Zone Information Bulletins (CZIB) van de EASA ten aanzien van het vliegen boven Iran en Irak;

overwegende dat passagiers niet vooraf te horen krijgen of een luchtvaartmaatschappij tegen officiële adviezen in gebruikmaakt van het luchtruim boven een conflictgebied;

van mening dat passagiers in een voornoemd geval de keuzevrijheid zouden moeten hebben de vlucht in kwestie niet te nemen, en dat hiervoor proactief informeren van de passagier over de gemaakte keuze noodzakelijk is;

verzoekt de regering in overleg te gaan met luchtvaartmaatschappijen om te komen tot meer transparantie bij hun afweging om af te wijken van een CZIB van EASA en daarbij expliciet te betrekken hoe luchtvaartmaatschappijen dit publiek kunnen verantwoorden, en de Kamer hierover in het tweede kwartaal van 2020 te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 106 (24804).

Meneer Paternotte, dien de voorgaande motie maar op deze manier in, want dan krijgen we gewoon een oordeel van de minister. Daarna kunt u de ondertekening alsnog

wijzigen. Ik denk dat u het oordeel van de minister wel wilt horen.

Dan de heer Laçin van de SP.



De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Dank. We hebben een goed AO gehad. Meerdere partijen hebben volgens mij uitgesproken dat ook wij vinden dat de bevoegdheid, de beslissing om te vliegen over een conflictgebied, niet bij een individuele luchtvaartmaatschappij moet liggen, maar bij bijvoorbeeld een overheidsinstantie. Vandaar mijn eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het in Nederland zo is geregeld dat individuele luchtvaartmaatschappijen uiteindelijk beslissen welke routes zij vliegen en welke bestemmingen ze aandoen;

constaterende dat het in andere landen, waaronder de VS, het VK, Duitsland en Frankrijk, mogelijk is dat overheden ingrijpen en het vliegen over en naar conflictgebieden kunnen verbieden;

overwegende dat veiligheid een publieke taak is en het onwenselijk is dat luchtvaartmaatschappijen hierin het laatste woord hebben;

overwegende dat het voor overheden mogelijk moet zijn om in te grijpen indien nodig en noodzakelijk;

overwegende dat verschillende overheidsinstanties, de inlichtingendienst en de luchtvaartmaatschappijen samen een expertgroep vormen;

verzoekt de regering te verkennen of de overheidsinstanties binnen de expertgroep doorzettingsmacht kunnen krijgen als het gaat om het besluit om wel of niet over en naar conflictgebieden te vliegen en welke overheidsinstantie dan aanspreekbaar is als eindverantwoordelijke,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 107 (24804).

De heer **Laçin** (SP):

Dan over de structurele deelname van piloten binnen de expertgroep.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat verschillende overheidsdiensten, de inlichtingendienst en luchtvaartmaatschappijen zitting nemen binnen de expertgroep over vliegen over conflictgebieden;

constaterende dat gezagvoerders/piloten geen deel uitmaken van de expertgroep;

overwegende dat de kennis en ervaring van gezagvoerders/piloten een belangrijke aanvulling kan zijn binnen de expertgroep;

verzoekt de regering om structurele deelname van gezagvoerders/piloten binnen deze expertgroep te bespreken, en de Kamer hierover te informeren,

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. 108 (24804).

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Amhaouch, CDA.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Vliegen over conflictgebieden, een zeer belangrijk thema, dat alleen maar aan urgentie heeft gewonnen, ook na wat er allemaal gebeurd is, het dramatische neerhalen van het Oekraïense vliegtuig.

Daarom hebben we twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nederlandse overheid de taak heeft om de Nederlandse inwoners te beschermen;

overwegende dat Frankrijk, Duitsland, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk in hun wetssysteem een besluit kunnen uitvaardigen over het vliegen in het luchtruim van derde landen;

overwegende dat om de onafhankelijkheid ten aanzien van de veiligheid extra te kunnen borgen, het van belang is dat de Nederlandse overheid ook de mogelijkheid krijgt om in te grijpen bij vliegroutes, zoals het opleggen van een vliegverbod;

verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de Nederlandse overheid in ons wetstelsysteem de mogelijkheid krijgt om een bindende aanwijzing uit te vaardigen over het vliegen in het luchtruim van derde landen en de Kamer in het derde kwartaal te informeren op welke wijze dat het beste zou kunnen;

verzoekt de regering tevens om uiterlijk in het tweede kwartaal te rapporteren over de stand van zaken, in ieder geval de juridische mogelijkheden die er zijn om dit te doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 109 (24804).

De heer **Amhaouch** (CDA):
En dan de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de OVV in 2015 in het OVV-rapport over MH17 via aanbeveling 11 heeft aanbevolen aan luchtvaartmaatschappijen om in het openbaar verantwoording af te leggen over de gekozen vliegroutes, minimaal eenmaal per jaar;

constaterende dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen alleen op hun website vermelden welke vliegroutes zij vliegen en de regering zelf toegeeft dat deze aanbeveling als "niet afdoende" is beoordeeld;

verzoekt de regering zich tot het uiterste in te spannen dat in 2020 in ieder geval alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen volledig gaan voldoen aan aanbeveling 11 van het OVV-rapport, en de Kamer voor de zomer een stand van zaken te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 110 (24804).

De heer Amhaouch (CDA):

Tijdens het AO hebben wij gesproken over de situatie dat twee maatschappijen binnen één luchtvaartgroep, namelijk KLM en Air France, niet altijd dezelfde besluiten nemen over het vliegen boven conflictgebieden. Hebben wij het goed begrepen dat de minister heeft toegezegd met KLM en Air France te bespreken in hoeverre het mogelijk is de besluiten over vliegen over conflictgebieden zo veel mogelijk te harmoniseren? Zo ja, wat wordt precies de inzet

van de minister? Wanneer is dit gesprek? Wanneer wordt de Kamer over de resultaten geïnformeerd?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. We hebben een belangrijk debat gevoerd over het vliegen over conflictgebieden, en een urgent debat, dat waren alle partijen met elkaar eens. En ik dien vandaag geen moties in, maar ik heb eerder een motie ingediend met de heer Amhaouch van het CDA en met de heer Paternotte van D66. Die twee moties zijn wat mij betreft ook de twee paden die Nederland moet bewandelen om dit probleem aan te pakken: enerzijds proberen het Europees goed te regelen, want dan hebben we een veel grotere slagkracht en gaat het meteen over veel meer vluchten die we kunnen afdekken en waarbij we echt kunnen zorgen dat we niet meer over conflictgebieden vliegen; en aan de andere kant de mogelijkheid om als Nederland zelf in te kunnen grijpen, voor luchtvaartmaatschappijen die in Nederland een vergunning hebben, en om voor die luchtvaartmaatschappijen inderdaad vluchten en bestemmingen op te kunnen schorten. Vandaar dat ik die twee moties mede-indien.

Wij hebben ook naar aanleiding van het debat en de brief van de minister nog vragen gesteld over de specifieke situatie rond het coronavirus. We maken ons zorgen over het feit dat dit eventueel een individuele afweging van een luchtvaartmaatschappij zou zijn, waarbij verschillende belangen spelen. We begrijpen uit de brief dat er wel degelijk de mogelijkheid is voor Nederland om in te grijpen. En ik hoor heel erg graag van de minister hoe dat traject nu verder loopt, want je merkt gewoon dat er wereldwijd op verschillende plekken verschillende besluiten worden genomen over het wel of niet vliegen naar China in zijn geheel of naar bepaalde bestemmingen. We hebben een hub in Nederland. Daar komen ongelooflijk veel passagiers binnen. Hoe gaan we om met de risico's die dat met zich meebrengt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Dijkstra, VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. We hebben vorige week over het vliegen over conflictgebieden gesproken. Ik vond dat een heel bijzonder debat; een emotioneel debat ook, vanwege de geschiedenis die we hebben met de MH17, maar ook weer het recente feit in Iran, dat ons met de neus op de feiten drukt. Er is ook eensgezindheid, denk ik, in de vaste Kamercommissie als het gaat om vliegen boven conflictgebieden, en dat we dat zo adequaat mogelijk moeten aanpakken. Dus het doel, daarover zijn we het heel erg eens, maar het middel, hoe je dat het beste kan regelen, daar zit wel een verschil van politiek. Ik ben van mening dat je daar niet overhaast zaken

moet doen, maar wel zo snel mogelijk, als het een verbetering is. En ik heb niet bij alle dingen die zijn geuit in het debat gedacht dat dat verbeteringen waren.

Dus ik heb een motie voor het kabinet, om iets in kaart te brengen. Die motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Europese instantie voor vliegveiligheid tot op heden nog onvoldoende slagkracht, kennis en informatie heeft om adequaat en snel te kunnen besluiten om in te grijpen bij het vliegen over conflictgebieden;

verzoekt de regering, voordat eventueel wordt besloten over een grotere rol van EASA bij besluitvorming over vliegen boven conflictgebieden, eerst de gevolgen en de voor- en nadelen van verdere Europese samenwerking op het gebied van luchtvaartveiligheid in kaart te brengen en zo snel mogelijk aan de Kamer te sturen,

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. 111 (24804).

De voorzitter:

Wie als eerste? Meneer Paternotte of mevrouw Ploumen? Mevrouw Ploumen.

Mevrouw Ploumen (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De collega van de VVD gebruikt de kwalificatie "overhaast" voor opties die door collega's van verschillende politieke huizen worden aangedragen. Ik zou hem toch willen vragen om er op een andere manier naar te kijken. De ramp met de MH17 is al vijf jaar geleden. Ik ben, eerlijk gezegd, onthutst dat er niet meer en nadere stappen gezet zijn, hier nu al in 2020. Dus de kwalificatie "overhaast" zou ik eigenlijk voor geen enkele van de voorstellen van de collega's willen gebruiken, hoewel ik het misschien niet met al die voorstellen eens ben. Misschien dat hij dat even in overweging kan nemen, voorzitter.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Dat kan ik zeker. Er zijn sinds MH17 natuurlijk wel een aantal aanbevelingen in gang gezet. Er is veel gebeurd sindsdien. Het is niet zo dat we in dezelfde situatie zaten als vijf jaar terug; dat moet u met mij eens zijn. "Overhaast" bedoel ik in de zin die ik in de media of uitingen van collega's, waaronder eentje die mij zo meteen een vraag gaat stellen, zie, zo van "dit is de perfecte oplossing en hiermee voorkomen we het altijd". Daarvan ben ik niet overtuigd. Het is goed dat mensen voorstellen doen en erover nadenken, en soms ook wel langer en dieper in het onderwerp zitten. Maar voordat je als regering of als Tweede Kamer of zelfs als overheid de verantwoordelijkheid

naar je toe trekt, of dingen die goed zijn misschien gaat veranderen, terwijl je niet zeker weet dat het een verbetering is, denk ik dat het wel zinvol is om die zaken op een rij te zetten. En daarom heb ik mijn motie ingediend.

De voorzitter:

Mevrouw Ploumen, kort.

Mevrouw Ploumen (PvdA):

Dan hebben wij hier een verschil van inzicht. Mijn partij en een aantal andere partijen vinden dat dit toezicht een publieke taak zou moeten zijn. Het is een kerntaak van de overheid om toe te zien op de veiligheid van haar burgers. U denkt daar anders over. Dat mag, maar van overhaastheid is hier echt helemaal geen sprake. U heeft wel gelijk dat er stappen zijn gezet. Dat geef ik u graag toe. Maar nogmaals, overhaast: dat lijkt me niet.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wij zijn het denk ik grotendeels eens. Het gaat om het doel en hoe je dat realiseert. Inderdaad, er is een verschil van mening, maar daarvoor zitten we in de politiek. U zegt dat u het puur als publieke taak wilt zien. Nou, heel goed. Ik constateer dat er op dit moment ook een aantal experts zijn die niet bij de overheid horen en die heel goed werk doen. Zij schakelen wel met diezelfde overheid. Ik constateer dat er een soort synergie is gevonden die voor Nederland best heel goed kan werken. Sommigen hebben geopperd om het over te dragen aan Europa, terwijl we weten dat ze er daar nog niet klaar voor zijn. Ik vraag me af of dat de veiligheid ten goede komt. Ik weet in ieder geval zeker dat ze de telefoon in het weekend nu nog niet opnemen. Daar zit op dit moment dus nog niet de oplossing.

De heer Paternotte (D66):

Ik merkte meteen dat ik ook wat moeite had met de opmerking van de heer Dijkstra over overhaast handelen. We zijn nu vijfenhalf jaar en heel veel rapporten verder. Er is nu voor de tweede keer een vliegtuig uit de lucht gehaald. De heer Dijkstra zei in het AO dat dit ook nog wel een derde of een vierde keer gaat gebeuren en dat we ons moeten afvragen hoe we het nog beter kunnen doen. Ik zou u graag om een oordeel vragen. U dient nu alleen maar een motie in die in feite vraagt om dingen eerst nog uitgebreider te verkennen. U doet geen enkel voorstel voor wat we dan wel moeten doen. Als u kijkt naar de afgelopen maand, waarin weer een vliegtuig naar beneden is gehaald en waarin de KLM eerst niet meer over Iran en Irak vloog ...

De voorzitter:

lets korter, meneer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

... en toen wel weer, en toen niet meer, heeft u dan het idee dat wat we doen, op dit moment goed werkt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk niet dat we hier het debat over hoeven doen. U stelde dezelfde vraag in het debat. Toen heb ik geconsta-

teerd dat EASA, de Europese instantie die u graag naar voren wilt schuiven, er nog niet klaar voor is en ook nog tegengestelde adviezen geeft. Ik heb ook nog eens gelezen dat er een vertraging in zit, die dermate groot is dat die de veiligheid niet ten goede komt, denk ik. Dus ik ben er nog niet van overtuigd dat je zoiets moet overdragen. Ik ben voor verbeteringen, maar voordat je überhaupt iets gaat doen, is het denk ik verstandig om die dingen eerst goed op een rij te zetten. Het gaat hier namelijk om mensenwerk. Ik hoop dat we er voor de zomer een terugkoppeling op krijgen. Dan ben ik ook bereid om alle stappen te nemen ...

De voorzitter:

Kan het allemaal iets korter? Ik ga het even vragen. Het is een VAO.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

... die goed zijn voor de veiligheid.

De voorzitter:

De heer Paternotte, kort.

De heer Paternotte (D66):

Het is niet zo gek dat EASA dat op dit moment niet doet. Het is op dit moment ook niet zijn taak, zoals de minister en andere woordvoerders ook hebben aangegeven. Voordat je het daar belegt, moet je het optuigen met de mogelijkheden en de kennis om dat te kunnen doen. Maar de minister heeft wel aangegeven dit te willen verkennen. Staat u erachter dat we kijken of we dit Europees moeten beleggen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, dat hebben we in het debat ook gewisseld. Ik heb gezegd dat we alles nationaal, Europees of zelfs wereldwijd kunnen doen, als het maar een verbetering is voor de veiligheid.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ga toch ook door op deze vraag, omdat het mij niet duidelijk is wat de bedoeling van deze motie is en wat de heer Dijkstra nu zegt. Erkent hij, zoals we ook in het debat gewisseld hebben, dat we als Kamer allen de behoefte hebben om deze minister de opdracht mee te geven dat er echt iets gedaan moet worden, dat er iets bij moet? Of kan de uitkomst van de verkenning die de heer Dijkstra suggereert ook zijn dat we het gewoon houden zoals het is? Dat is wat mij betreft geen optie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, dat laatste is wel een optie. Voordat je iets besluit, moet je alle voors en tegens wegen. Je wilt zeker geen verslechtering. Het doel moet vooropstaan. Over het middel kun je van mening verschillen. Maar ik kan er geen oordeel over vellen als ik niet alles op een rijtje heb. Daarom heb ik deze motie ingediend.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, ik denk dat dit onderwerp nu voldoende is besproken. Of heeft u nog een heel nieuw element toe te voegen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het lastig. Ik vraag dit omdat mijn fractie ook over deze motie moet stemmen. Als met deze motie de suggestie wordt gewekt dat de minister ... De minister heeft zelf in het debat aangegeven dat er iets moet. Alleen, de vraag is dan wat er moet. Ik ben het er uiteraard mee eens dat dit goed onderzocht moet worden. Maar er moet wel iets. Zegt de heer Dijkstra nu eigenlijk dat de uitkomst ook kan zijn dat we het houden zoals het is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als je ...

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, ik denk dat dit een herhaling is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dit is inderdaad een herhaling. Laat de minister daar op antwoorden. Als het nu goed geregeld is, kunnen we het zo houden. Als we verbeterpunten zien, moeten we daarmee aan de slag. Zo simpel is het.

De voorzitter:

Oké. De laatste spreker is de heer Graus van de PVV.

□

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik was ook van plan om één motie in te dienen, omdat ik mij ook zorgen maak dat de Nederlandse regering voornamelijk bijvangsten deelt met onze luchtvaartmaatschappijen. Veel adviezen kunnen nog als te vrijblijvend worden ervaren. Ik wilde dus ook verzoeken om meer capaciteit en focus te faciliteren voor de controle van de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden. Maar de heer Paternotte heeft als eerste spreker een heel verstandige en goede motie ingediend, waarin hij ook verzoekt om een aparte unit burgerluchtvaart, onder de NCTV. Die heb ik medeondertekend, dus ik laat die van mij achterwege.

Vervolgens wil ik ook nog even melden — ik doe dat een beetje voor onze achterban, om verantwoording af te leggen — dat de andere vraag die ik nog had, eigenlijk volledig wordt ingebracht door een motie van de heer Laçin van de Socialistische Partij. Die is al ingebracht. Dat betreft namelijk de motie over doorzettingsmacht voor de overheid binnen de expertgroep.

Daarbij kan ik het laten. Ik laat het dus bij die twee medeondertekende moties, mevrouw de voorzitter. Fijne avond.

De voorzitter:

Dank u wel. De minister heeft enkele minuten nodig, begrijp ik.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Een aantal Kamerleden memoreerde het al: we hebben een heel goed, inhoudelijk debat gevoerd over dit belangwekkende onderwerp, het vliegen over conflictgebieden.

Er waren nog twee vragen aan mij gesteld. Die zal ik eerst even beantwoorden, en dan ga ik in op de moties.

De eerste vraag was van de heer Amhaouch. Hij vroeg of hij het nou goed begrepen had dat ik had toegezegd dat ik met KLM en Air France wil gaan bespreken in hoeverre het mogelijk is om besluiten over en weer op dit onderwerp met elkaar te harmoniseren. Dat heeft u goed begrepen; dat heb ik inderdaad toegezegd. Ik zal u in het tweede kwartaal informeren over de uitkomsten daarvan.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Kröger. Die had meer te maken met het coronavirus en wat daar allemaal speelt. Hoe het in elkaar zit, heb ik uiteengezet. Ook daarbij is de keuze aan de airlines, maar daarbij komen de adviezen vanuit VWS en vanuit de gezondheidsorganisaties wereldwijd, en dan vooral de WHO. Op het moment dat zich daar veranderingen voordoen, als er andere medische adviezen komen vanuit VWS, zult u daarover vanuit VWS geïnformeerd worden. Maar de processen zijn zoals ze beschreven zijn in de brief die ik u daarover heb gestuurd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik was eerst heel verontrust door de uitspraken van uw collega-minister Blok. Hij zei: het is aan de airlines. Daarop stelde ik Kamervragen en toen werd ik eigenlijk gerustgesteld met de Wet publieke gezondheid. Die bevat een noodrem, waardoor Nederland inderdaad in staat is om het vliegverkeer stil te leggen. En nu zegt deze minister eigenlijk weer dat het aan de airlines is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarmee bedoel ik: uitgaande van de situatie zoals die nu is. Daarom gaf ik ook aan: wanneer er een andere situatie ontstaat, bijvoorbeeld als er — ik noem maar iets — bij iemand in Nederland een besmetting wordt geconstateerd, zullen er ook nieuwe adviezen komen vanuit de instanties. Het RIVM adviseert daar bijvoorbeeld vooral over. Dat kan dan aanleiding geven tot andere stappen. Maar zoals de situatie nu is, is de situatie dat KLM en de andere airlines hierover zelf kunnen besluiten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar ten aanzien van het punt zoals we dat in het debat hebben gewisseld, ook in relatie tot het vliegen over conflictgebieden, is het uiteindelijk de Nederlandse overheid die de veiligheid en in dit geval de gezondheid van burgers borgt. Uiteindelijk kan Nederland dus altijd ingrijpen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan moet er wel iets serieus aan de hand zijn. Nogmaals, de afweging ligt bij de airlines. Als er serieuze adviezen komen vanuit BZ in het kader van de reisadviezen, of vanuit het RIVM, dan zal daar uiteraard gevolg aan gegeven worden. Dat kan ik me niet anders voorstellen.

De heer Paternotte (D66):

Ik zat net even te kijken. Je kunt morgen met China Eastern naar Shanghai of met China Southern naar Beijing vliegen. Europese maatschappijen vliegen daar niet meer op, maar Chinese maatschappijen veelal nog wel. Mijn vraag aan de minister is dus: zijn er waarborgen ingebouwd voor het inkomend verkeer vanuit die steden — want daar zijn ook meerdere besmettingen geconstateerd — als ze op Schiphol aankomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvoor is uiteindelijk de Wereldgezondheidsorganisatie aan zet. Die zou, vanwege de wereldwijde impact, het vliegverkeer in het uiterste geval stil kunnen leggen. Maar dat doen ze niet zomaar; het moet wel serieus zijn.

De voorzitter:

Ik begrijp het belang van dit onderwerp, maar ik weet dat we deze week in een ander verband nog over het coronavirus komen te spreken. Ik kan me voorstellen dat we het daar dan aan de orde stellen, want ik begrijp dat dit niet is gewisseld in het AO zelf, of deels wel?

De heer Paternotte (D66):

Deels wel, naar aanleiding van de actualiteit. Ik zou de minister alleen nog willen vragen of zij ons op de hoogte wil houden van de ontwikkelingen die de luchtvaart raken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard ben ik daar graag toe bereid. Wanneer er adviezen komen die impact hebben op de luchtvaart, zal ik u daar als luchtvaartwoordvoerders van op de hoogte stellen.

Dan kom ik bij de moties. De eerste is van de hand van de heer Paternotte. Die verzoekt om in breed EU-verband een centrale rol voor EASA te verkennen in het kunnen afgrenzen van onveilige luchtruimen voor maatschappijen uit de EU en op vluchten die vanaf en naar EU-luchthavens worden uitgevoerd. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 104 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 105 is ook van de hand van de heer Paternotte, met een heleboel medeondertekenaars. Daarin wordt de regering verzocht om het actief verzamelen van inlichtingen over kwetsbare vliegroutes onderdeel te maken van het werk van inlichtingen- en veiligheidsdiensten en te bezien of dat onder de NCTV kan hangen. Dit gaat echt over de kerncompetentie van twee andere ministeries, waar de AIVD en de MIVD onder vallen, te weten BZK en Defensie;

ook JenV heeft hier betrokkenheid bij. Daarom zou ik hierover echt graag overleg hebben. Ik verzoek de heer Paternotte dus om deze motie aan te houden. Ik zal de collega's die hier echt over gaan, vragen om een schriftelijke reactie op deze motie te geven.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, bent u bereid om deze motie aan te houden?

De heer Paternotte (D66):

Ik zou de minister een tegenvoorstel willen doen. Zou die reactie van haar collega's nog deze week of uiterlijk volgende week maandag kunnen komen? Dan zou de motie niet hoeven worden aangehouden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik dan zeggen dat ik er mijn uiterste best voor ga doen bij de collega's om voor die tijd dat oordeel te krijgen.

De motie op stuk nr. 106 is ook van de heer Paternotte. Daarin wordt de regering verzocht om in overleg te gaan met luchtvaartmaatschappijen om te komen tot meer transparantie over hun afwegingen — zo vat ik het even kort samen — en de Kamer daarover in het tweede kwartaal te rapporteren. Die motie kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 106 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 107 is van de hand van de heer Laçin. Daarin wordt de regering verzocht om te verkennen of de overheidsinstanties binnen de expertgroep die hierover adviseert, doorzettingsmacht zouden kunnen krijgen. Ik wil dit graag meenemen in de evaluatie van het convenant. Daarom kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 107 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 108 is ook van de hand van de heer Laçin. Daarin wordt de regering gevraagd om structurele deelname van gezagvoerders/piloten binnen deze expertgroep te bespreken. Ook dat wil ik graag meenemen in de evaluatie van het convenant, dus ook deze motie geef ik oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 108 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 109 is van de hand van de heer Amhaouch. Die motie gaat, kort samengevat, over het onderzoeken van de mogelijkheden en effecten indien Nederland in het wetssysteem ook de mogelijkheid krijgt

om een bindend advies uit te vaardigen over het luchtruim van derde landen. Daarvoor geldt eigenlijk hetzelfde als voor de motie op stuk nr. 105, van de heer Paternotte. Er is hierbij dermate veel betrokkenheid, ook van de ministeries van JenV, Defensie, BZK en BZ, dat ik echt wil vragen om de motie aan te houden totdat ik het bredere gesprek met hen heb gevoerd. Daarin neem ik ook het advies van de OVV mee, want dat is hiervoor ook belangrijk. Dus ik zou de heer Amhaouch willen vragen om deze motie aan te houden.

De voorzitter:

De heer Amhaouch. Dit geldt dus voor de motie op stuk nr. 105 en de motie op stuk nr. 109.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De een wat korter. Maar voor de motie op stuk nr. 109 zal ik aan de heer Amhaouch moeten vragen om die wat langer aan te houden, omdat ik natuurlijk ook niet weet hoe snel de OVV hierop kan adviseren en hoe het gesprek met de collega-ministeries gaat lopen.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Ik zie niet helemaal het probleem dat dit niet parallel zou kunnen lopen. De urgentie is groot. Daar hebben we het ook over gehad in het AO. Wij zouden nu al kunnen onderzoeken welke mogelijkheden we hebben in de wet, de wettelijke grondslag, om daar al werk van te maken, en daar tegelijkertijd ook het OVV-gedeelte in mee te nemen. De conclusie was namelijk dat alle OVV-aanbevelingen vrijwel achter de feiten aan lopen.

De voorzitter:

Dus u wilt hem niet aanhouden?

De heer Amhaouch (CDA):

Daar twijfelen we zeer ernstig over. Dus op dit moment even niet.

De voorzitter:

Dan krijgt de motie oordeel ontraden, begrijp ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan wordt de motie ontraden. Ik wil toch wel even aan de heer Amhaouch meegeven dat het wel heel breed is, want het gaat om de mogelijkheden en effecten. Dus dat vraagt om een breed onderzoek. Dat is iets anders dan wat ik in het debat heb aangegeven, dat ik in kaart zou kunnen brengen wat ervoor nodig zou zijn. Dus misschien maakt dat nog wat uit.

De heer Amhaouch (CDA):

Wij vragen hier niet alleen om een onderzoek. Wij verzoeken de regering ervoor te zorgen dat de Nederlandse overheid in ons wetssysteem de mogelijkheid krijgt. Natuurlijk moet je dingen vooraf onderzoeken; het moet mogelijk zijn. Maar wij streven ernaar dat dit gewoon mogelijk is, net zoals de Fransen het hebben, net zoals de Duitsers het hebben, net

zoals het VK het heeft en net zoals de Amerikanen het hebben.

De voorzitter:

Oké. De minister nog een keer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik toch weer uit bij wat ik in het debat ook heb gezegd. Daar wil ik echt eerst met de collega-ministeries over spreken. Dus ik vind dit op dit moment echt prematuur. Ik zou dan zeggen: ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 109 wordt ontraden. De motie op stuk nr. 110.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 110 is ook van de hand van de heer Amhaouch. Die vraagt ervoor te zorgen dat in ieder geval alle Nederlandse airlines volledig gaan voldoen aan aanbeveling 11 van het OVV-rapport en de Kamer daarover te informeren. Die motie kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 110 krijgt oordeel Kamer. Tot slot de motie op stuk nr. 111 van de heer Dijkstra.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 111 van de heer Dijkstra. Die verzoekt de regering om de gevolgen en de voor- en nadelen van een grotere rol van EASA in kaart te brengen voordat we daartoe over zouden gaan. Ik denk dat het altijd verstandig is om dat te doen, dus oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 111 krijgt oordeel Kamer. Met betrekking tot de motie op stuk nr. 109 van de heer Paternotte verwachten wij vóór de stemmingen van aanstaande dinsdag nog een reactie. Heb ik dat goed begrepen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De voorzitter:

Oké.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw komst naar de Kamer. Over deze moties zullen wij volgende week dinsdag stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.