14
Luchtvaart

Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 25/01)**.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het tweeminutendebat over de luchtvaart. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom en ook de leden. Als eerste spreker van de zijde van de Kamer gaat de heer Koerhuis — hij staat al klaar — namens de VVD het woord voeren. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter, ik heb twee moties. De eerste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bagage- en passagiersafhandelaars een belangrijke rol hebben in het goed functioneren van Schiphol;

overwegende dat het werk van bagage- en passagiersafhandelaars zwaar is en de lonen niet in verhouding staan tot het werk;

constaterende dat de lonen van beveiligers fors zijn verhoogd en dat beveiligers een Schipholtoeslag hebben gekregen;

verzoekt de regering om vliegmaatschappijen op te roepen de lonen van bagage- en passagiersafhandelaars te verhogen in lijn met de loonsverhoging van beveiligers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis, Krul, Graus, Eppink en Alkaya.

Zij krijgt nr. 1030 (31936).

De heer **Koerhuis** (VVD):
Motie twee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het groot baanonderhoud van de Aalsmeerbaan vorig jaar voor grote geluidsoverlast voor omwonenden heeft gezorgd;

constaterende dat Schiphol heeft toegezegd om het baanonderhoud niet langer zo goedkoop mogelijk uit te voeren en zo veel mogelijk 's nachts;

constaterende dat het groot baanonderhoud van de Zwanenburgbaan opnieuw voor grote geluidsoverlast zorgt;

overwegende dat Heathrow het baanonderhoud zo veel mogelijk 's nachts uitvoert, waardoor omwonenden en reizigers minder overlast ervaren;

verzoekt de regering om te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en om luchthavens hierop te blijven wijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis, Graus en Alkaya.

Zij krijgt nr. 1031 (31936).

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik heb nog een paar vragen.

De **voorzitter**:
Daarmee moet u even wachten, want mevrouw Kröger wil volgens mij over de eerste motie een interruptie plaatsen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ja, mijn interruptie gaat over de eerste motie. Ik zag dat de heer Koerhuis vandaag op Twitter schreef dat heel veel vakantievluchten uitvallen en er lange wachttijden zijn, en dat daarom de lonen omhoog moeten. Ik mag toch hopen dat het voor de VVD gewoon onacceptabel is dat mensen uitgebuit worden. Ik mag toch hopen dat de VVD vindt dat mensen een goed loon verdienen. Ik mag toch hopen dat deze motie dáárom wordt ingediend, en dat zij niet wordt ingediend omdat er anders wellicht een vakantievlucht in het honderd loopt.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Als mevrouw Kröger goed had geluisterd, had zij gehoord dat het dit is wat er min of meer in de overwegingen van de motie staat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik denk dat het dan heel goed zou zijn als de VVD die duidelijkheid ook zou bieden in al haar publieke communicatie, in plaats van eigenlijk te suggereren dat lonen omhoog moeten op het moment dat vakantievluchten op het spel staan. Want zo werkt het natuurlijk niet; mensen verdienen gewoon een eerlijk loon. Daar moeten we pal voor staan.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik heb geen vraag gehoord, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan vervolgt u uw betoog.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik heb nog twee vragen voor de minister. We hebben een motie aangenomen gekregen over regie op het overplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar regionale vliegvelden. Dat is ook een mogelijke oplossing van de problemen op Schiphol. Hoe staat het met die motie?

Dan heb ik ook nog een vraag specifiek over Eelde. We hebben een motie aangenomen gekregen over het opnieuw rendabel krijgen van Eelde. Ik begrijp onder andere dat Schiphol kijkt naar het nemen van een belang in Eelde. Hoe staat het daarmee?

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng. De volgende spreker van de zijde van de Kamer zal mevrouw Kröger zijn. Zij gaat namens GroenLinks het woord voeren. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik heb een drietal moties, dus ik ga heel snel lezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat privéjets per vervoerde passagier een veelvoud aan CO_2, luchtvervuiling en geluidsoverlast produceren dan een regulier vliegtuig;

overwegende dat de fysieke en milieuruimte op Nederlandse luchthavens schaars is en veelal fors boven de nu vergunde ruimte ligt en daarom herschikking behoeft;

verzoekt de regering om ook kleine passagiersvliegtuigen onder de regels voor slotcoördinatie te brengen en hiervoor op geen van de luchthavens van nationaal belang slots in te ruimen, tenzij een vlucht een dringend maatschappelijk belang dient, zoals bijvoorbeeld medische vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 1032 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat omwonenden van Schiphol afname van de overlast is beloofd;

overwegende dat veel omwonenden de afgelopen jaren aan meer geluidshinder zijn blootgesteld dan de WHO verantwoord vindt en is toegestaan volgens de normen;

overwegende dat er een nieuw LVB in de maak is en dat hiervoor mogelijk handhavingspunten worden verplaatst of opgeheven om zo overschrijding van de geluidsnormen op die punten te voorkomen;

overwegende dat hiermee de bescherming en het vertrouwen van omwonenden wordt ondermijnd;

verzoekt de regering om er zorg voor te dragen dat omwonenden van Schiphol individueel of collectief niet aan méér geluidsoverlast worden blootgesteld dan wettelijk mag, dan is afgesproken en beloofd of waar ze tot nu toe mee werden geconfronteerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 1033 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Tot slot de derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat is afgesproken dat alle sectoren evenredig moeten bijdragen aan het oplossen van de huidige stikstofproblematiek;

constaterende dat er op dit moment nog geen doelstellingen op sectorniveau zijn afgesproken om te borgen dat luchtvaart, wegverkeer en industrie evenredig bijdragen aan het oplossen van het stikstofprobleem;

constaterende dat terwijl PAS-melders in grote onzekerheid verkeren over de toekomst van hun bedrijf, Schiphol al veehouderijen heeft opgekocht voor het verkrijgen van een natuurvergunning;

overwegende dat een belangrijk deel van de stikstofuitstoot van Schiphol wordt veroorzaakt door het wegverkeer, en dat er nog grote onzekerheid is over de juridische houdbaarheid van de 25 kilometerafkapgrens;

overwegende dat de Europese Commissie het rapporteren van stikstofemissies boven de 900 meter verplicht stelt in de NEC-richtlijnen, en dat de totale emissies van de luchtvaart moeten worden gereduceerd;

verzoekt het kabinet geen natuurvergunning te verlenen voor Schiphol of Lelystad Airport voordat gegarandeerd kan worden dat de luchtvaart op een eerlijke wijze bijdraagt aan het oplossen van het stikstofprobleem en aan alle nationale en internationale voorwaarden is voldaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Van Raan en Van der Plas.

Zij krijgt nr. 1034 (31936).

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

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng. De volgende spreker zal de heer Wassenberg zijn. Hij spreekt namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Dank, voorzitter. Ik neem dit even over van collega Van Raan, die nu verplichtingen heeft voor de enquêtecommissie.

Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer middels een aangenomen motie (36200-XII, nr. 101) de regering heeft verzocht om te voorkomen dat de Schiphol Group boerderijen opkoopt voor stikstofruimte, maar dat de regering dit heeft nagelaten;

constaterende dat de Kamer middels een aangenomen motie (30252, nr. 58) de regering heeft verzocht om te onderzoeken hoe voorkomen kan worden dat ammoniak (NH_3) en stikstofoxiden (NO_x) worden uitgeruild bij extern salderen, maar dat de Schiphol Group dat toch doet;

spreekt uit dat het onwenselijk is dat een staatsdeelneming in strijd met het publieke belang handelt;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe, bijvoorbeeld door een aanwijzing, het inzetten van de reeds aangekochte stikstofrechten voor een natuurvergunning door de Schiphol Group voorkomen kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Wassenberg en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1035 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Wet luchtvaart (in artikel 8.17, lid 5 onder c) de verplichting kent om in een luchthavenverkeersbesluit op te nemen "de grenswaarden voor de emissie van de stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken", maar dit nu voor zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) nergens is gebeurd;

constaterende dat ook op het ministerie "de rare situatie duidelijk werd dat Schiphol een verplichting heeft om de 0,1% van zijn uitstoot aan ZZS te minimaliseren, maar dat voor de overige 99,9% niks is geregeld";

verzoekt de regering op de kortst mogelijke termijn grenswaarden voor zeer zorgwekkende stoffen op te nemen in alle luchthavenbesluiten;

verzoekt de regering de Wet luchtvaart te wijzigen en een minimalisatie- en informatieplicht over de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen op te nemen in lijn met het Activiteitenbesluit milieubeheer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Wassenberg en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1036 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de handel in stikstofvergunningen, door bijvoorbeeld de Schiphol Group, de verhandelbare fosfaatrechten niet uit de markt worden genomen;

constaterende dat, door verplaatsing of ingebruikname van latente ruimte, de stikstofuitstoot mogelijk niet afneemt maar juist toeneemt;

spreekt uit dat het onwenselijk is om bij de handel in stikstofvergunningen de fosfaatrechten in de markt te laten;

verzoekt de regering bij de handel in stikstofvergunningen de betrokken mestproductierechten in te nemen en door te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Wassenberg en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1037 (31936).

Dank voor uw inbreng. De volgende spreker is de heer Boucke, die namens D66 het woord gaat voeren.

De heer **Boucke** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Driekwart van alle passagiers die van en naar Nederland vlogen in 2022 reisde binnen Europa. Dat moet minder. Korte afstanden moeten we echt door schone alternatieven vervangen, zoals de trein. Daarom ben ik ook blij met de toezegging van de minister dat hij voor het meireces met een brief komt waarin hij naast op de netwerkkwaliteit ook op andere, nu nog ontbrekende, belangen zal terugkomen. We moeten een geïnformeerde discussie kunnen voeren over welke rol de luchtvaart in ons land speelt, over het netwerk dat we in stand willen houden en over de vraag wat de invloed van het netwerk is op onder andere het klimaat, de leefbaarheid en de woningbouwopgave.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan. Als het aan D66 ligt, wordt deze ruimtereservering zo snel mogelijk geschrapt, zodat er bijvoorbeeld woningen gebouwd kunnen worden en de leefbaarheid door de aanhoudende onzekerheid niet langer achteruitgaat. Kan de minister toezeggen deze reservering op de kortst mogelijke termijn te annuleren?

Voorzitter. Eén motie.

De **voorzitter**:
Een ogenblik. Er is een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Dit is een heel gekke vraag van D66. D66 heeft een motie in stemming gebracht om de reservering eraf te halen. Die motie is verworpen. Het is dus heel gek om een paar weken later dezelfde vraag te stellen. De Kamer wil het namelijk niet.

De heer **Boucke** (D66):
Volgens mij staat het mij vrij om de minister deze vraag te stellen, ongeacht de vraag of er wel of geen motie is aangenomen door de Kamer. Ik wacht het antwoord van de minister dus af.

Voorzitter. Eén motie. We hebben namelijk niet nog meer overlast en stikstofuitstoot nodig. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gezien de klimaatcrisis en stikstofcrisis onwenselijk is om Twente Airport als burgerluchthaven in te zetten;

overwegende dat er voor Twente Airport geen nationale opgave ligt voor het accommoderen van groot verkeer en er in de buurt van Twente Airport al een burgerluchthaven in gebruik is;

constaterende dat het traject om Twente Airport te openen voor burgerluchtvaart vrijwel onhaalbaar is, onder andere gegeven de bestaande stikstofopgave, de impact op de omliggende natuur, de overlast voor de omgeving, de impact op de luchtruimherziening en de beperkte capaciteit van Luchtverkeersleiding Nederland;

verzoekt de regering te voorkomen dat Twente Airport wordt ingezet als burgerluchthaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Boucke en Kröger.

Zij krijgt nr. 1038 (31936).

Dank voor uw inbreng. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer Graus, die namens de PVV het woord gaat voeren.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, meneer de voorzitter. Eén motie en nog een paar opmerkingen. Ik begin vlug met de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering Twente Airport toekomstbestendig te maken en te houden ten behoeve van de ontsluiting van Oost-Nederland met de rest van Europa, naast test-, onderhouds- en onderzoekslocatie voor de nationale luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus.

Zij krijgt nr. 1039 (31936).

De heer **Graus** (PVV):
Met "onderzoek" bedoel ik ook onderzoek naar stikstof en elektrische vliegtuigen. We hebben dat eerder geprobeerd als PVV. Ik zag dat er plotseling steun kwam van de VVD, dus ik dacht: dan ga ik die motie weer eens indienen en gaat die het eindelijk halen. Met een VVD-minister, met meneer Koerhuis, met de luchtvaartcoalitie, is dat kat in het bakkie.

De heer **Koerhuis** (VVD):
We hebben het in het commissiedebat gehad over Twente Airport. Mijn punt was dat Enschede nu aan het onderzoeken is of de luchthaven open moet voor de burgerluchtvaart

en mijn vraag was of, als Enschede dat inderdaad wil, de minister dan kan helpen. Deze motie loopt daar wel heel ver op vooruit. Is de heer Graus het met mij eens dat we misschien eerst moeten wachten op wat Enschede zelf wil?

De heer **Graus** (PVV):
Meneer Koerhuis, sinds u in de luchtvaartcommissie zit, zijn we een soort maatjes die samen optrekken ten behoeve van de luchtvaart. Ik doe dit ook een beetje als een stok achter de deur. Ik ga de reactie van de minister dadelijk afwachten. We kunnen de motie ook nog even aanhouden — wie weet? — maar er moet altijd een stok achter de deur zijn. Dat hebben we ook samen gedaan bij Maastricht Aachen Airport: drukken en "vliegen, vliegen, vliegen". Dat is uw motto: vliegen, vliegen, vliegen. Toen hebben we die broedende kip niet met rust gelaten en hebben we gezegd: hé, leg dat ei nou eens een keer! Toen hebben we meer druk uitgeoefend. Eelde laten u en ik wat meer met rust; die broedende kip laten we. Dat zijn die Grunningers. Die moet je, net als de mensen in Drenthe, wat meer met rust laten. Bij Limburgers moet je wat meer druk uitoefenen. We bekijken het per geval. Ik ga afwachten wat de minister dadelijk zegt. Maar maakt u zich verder geen zorgen over mij.

De **voorzitter**:
De heer Graus vervolgt zijn betoog.

De heer **Graus** (PVV):
Ik had een prachtige motie over Eelde. Die had meneer Koerhuis vast met mij willen indienen, en het CDA ook; we doen dat meestal met ons drietjes. Maar nogmaals, soms moet je een broedende kip met rust laten. De minister weet er meer over en ik weet er inmiddels ook al meer over, dus dat moeten we maar zo laten.

Ik heb twee moties meegetekend met meneer Koerhuis van de VVD. Eentje gaat over een betere beloning. Mevrouw Kröger, dat is echt voor de mensen. Daarom hebben wij ook meegetekend, het is echt om de bagage- en passagiersafhandelaars gelijk te belonen als de beveiligers. Het gaat dus echt om het menselijke aspect. Zo heeft meneer Koerhuis het ook aan mij overgebracht toen ik die motie ging ondertekenen. Hij heeft dat dus vanuit dat hart gedaan. Het is logisch dat dadelijk ook de passagiers van de vakantievluchten er voordeel van hebben. Dat hoort allemaal bij elkaar.

En ik heb er een meegetekend om geluidsoverlast voor omwonenden te voorkomen. Dat kunt u denk ik ook alleen maar omarmen, mevrouw Kröger. We zijn dus helemaal uw kant op gekomen.

Ik had nog een motie. Die heb ik ook niet ingediend. Een luchthaven is een aankomst- en vertrekpunt voor goederen en passagiers. Ik wil niet dat er mensen worden opgevangen — die motie-Van der Plas is eigenlijk al verworpen — dus dat mensen op Lelystad Airport worden opgevangen. Ik heb die motie niet ingediend. Uiteraard mag de minister de luchthaven wel als vertrekpunt gebruiken, dus dat mensen dadelijk vandaaruit vertrekken naar hun eigen land. Daarvoor mag het vliegveld natuurlijk wel gebruikt worden, daar heb ik verder geen moeite mee.

Een hele gezegende avond, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank. Maar u krijgt toch nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voordat we helemaal gaan vieren dat deze partijen onze kant op komen: toch even over Twente Airport. Ik begrijp het werkelijk niet. Als je kijkt naar wat echt van belang is voor de mensen daar — de rust en een snelle treinverbinding naar diverse vliegvelden die alle mogelijke verbindingen te bieden hebben — dan is dit toch geen investering die je zou moeten willen doen? Dat is toch voor niemand, ook niet in Twente, een goed idee?

De heer **Graus** (PVV):
Ik denk dat dat wel zo is. Ik heb ook in begin gezegd waarom: de ontsluiting van Oost-Nederland en ook het testen met waterstof en met elektrische vliegtuigen. Dat moet u ook allemaal aanspreken. Dat kan heel goed vanuit Twente Airport. In gevallen van nood zou het ook nog een overflow- of een uitwijkluchthaven kunnen zijn. Ik krijg de indruk dat, net als bij Maastricht Aachen Airport in mijn eigen regio, het merendeel van de mensen echt wel voor die luchthaven is. Dat is bij ons zo. Ik ben er geboren en getogen, mevrouw Kröger. Rondom Maastricht Aachen Airport zijn ook onderzoeken gedaan. Een meerderheid is echt heel trots op het vliegveld in Beek, Maastricht Aachen Airport. Het is echt een minderheid die ertegen is. Het is een minderheid. Ik wil niet te veel de populist uithangen, maar ik luister toch vaak naar wat een meerderheid wil. Ik beschouw populisme dan, in de juiste zin van het woord, zelfs als een compliment. Je moet er altijd voor zorgen dat je het goed doet voor een meerderheid van de mensen. Dat is in de parlementaire democratie ook zo.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Toch even op hetzelfde punt. Meneer Graus zegt dat we Maastricht Aachen Airport en Twente Airport nodig hebben om die regio's te ontsluiten. Ik denk dat die regio's veel beter ontsloten kunnen worden door de trein. Is de heer Graus het niet met mij eens dat je bijvoorbeeld Zuid-Limburg véél meer helpt met goede treinverbindingen met Aken, met Luik, met Hasselt, dan met een luchthaven?

De heer **Graus** (PVV):
Dat gebeurt ook al, ook onder druk van een deel van de Kamer. Dat gebeurt allemaal al. Ik weet niet hoe u erin zit, meneer Wassenberg, maar er zijn ook heel veel mensen die vliegen vanwege de snelheid en veiligheidscontroles. Ik voel mezelf in een vliegtuig ook veel veiliger dan in een trein. In een vliegtuig hoef je er niet bang voor te zijn dat plotseling iemand met een dolk of zwaard gaat lopen zwaaien; dat heb je vandaag de dag in die treinen wel. Ik stap er niet meer in, met al die malloten die erin rondlopen. Dat zeg ik u heel eerlijk. Ook de kleinere vliegtuigen … We krijgen dalijk zelfs met vliegende auto's te maken. Dat gaat heel snel gebeuren. Wie weet waar zo'n kleine luchthaven dan nog heel verdienstelijk voor kan zijn. Dat is ook zo als het gaat om medische vluchten, bijvoorbeeld bij Eelde. We

hebben dat toen ook specifiek genoemd. De universiteit van Groningen zou bijvoorbeeld haar universitaire titel kunnen verliezen …

De **voorzitter**:
Maar het ging even over Maastricht, dus ik denk dat we nu even terug moeten naar de heer Wassenberg.

De heer **Graus** (PVV):
Ook die kleine luchthavens hebben allemaal voordelen. Neem Maastricht Aachen Airport, voor de vrachten. Dat is echt een vrachtluchthaven. U weet het, want u woont er vlakbij. We moeten dieren massaal wegjagen. Die trekken massaal naar Schiphol. Er rijden drie auto's rond om de ganzen te verjagen, zo graag gaan ze naar Schiphol toe.

De **voorzitter**:
Maar de heer Wassenberg wil antwoord geven, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Dat moet u toch aanspreken, meneer Wassenberg, als dierenambassadeur?

De **voorzitter**:
De heer Wassenberg heeft nu het woord.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
De heer Graus heeft veel gezegd. Ik kan niet overal op ingaan, maar ik woon er inderdaad kortbij. Ik ervaar in het weekend dus dagelijks — doordeweeks zit ik vaak hier — de ellende van het vliegveld. Maar dat was mijn vraag niet. Mijn vraag is of je niet veel beter vol kunt inzetten op de trein. Meneer Graus zegt dat dat al gebeurt, maar dat gebeurt helemaal niet. Er wordt inderdaad al heel lang over gesproken, maar de treinverbindingen vanuit Maastricht en vanuit Heerlen zijn slecht. Die met Aken zijn slecht. Die met Luik zijn bijna niet-bestaand. Daarvoor heb je een Belgisch boemeltreintje. Met Hasselt is er überhaupt geen treinverbinding. Dat zijn allemaal steden die je veel beter zou moeten ontsluiten en je moet dan meer doen dan er vijftien jaar in de Kamer over praten; dan moet je echt tot actie komen. Is de heer Graus het met mij eens dat je veel minder op de luchtvaart en veel meer daarop in moet zetten, maar dat er dan ook iets moet gebeuren?

De heer **Graus** (PVV):
Het gebeurt en-en. Ik weet ook dat onze woordvoerder … Het doortrekken van de verbinding naar Aken hebben we ook allemaal gesteund, meneer Wassenberg. Het is dus en-en. Maar vliegen heeft dat snelle en dat gave. Mensen genieten daar ook van. Maar weet u wat ik daarbuiten het belangrijkste vind? Dat is het veiligheidsaspect. Weet u dat u beter in een vliegtuig kan stappen dan in een trein of in een auto? Weet u dat u meer gevaar loopt om te overlijden als u de douche instapt dan wanneer u in een vliegtuig stapt? Daar gaat het me namelijk ook om. Het is voor mij de meest veilige vorm van verplaatsen die er bestaat. Vliegen is relatief heel veilig. Alleen, als er een vliegtuig naar beneden gaat, is het meteen wereldnieuws. Er overlijden vandaag wereldwijd tientallen mensen door motorongelukken. Dat hoor je niet. Maar als er één vliegtuig met dertig mensen neerstort, is het wereldnieuws, terwijl je vanwege al die motorongelukken toch ook niets gaat zeggen? Begrijpt u wat ik bedoel? Het blijft de meest veilige manier van voortbewegen.

De **voorzitter**:
Goed.

De heer **Graus** (PVV):
En ook de meest prettige.

De **voorzitter**:
Nee, het is goed zo. U heeft uw antwoord gegeven.

De heer **Graus** (PVV):
Laten we nou wel wezen: wie vindt het niet gaaf? U bent ook jong geweest. U hebt ook altijd graag in een vliegtuig gezeten, hoor, meneer Wassenberg. Stop het jeugdsentiment niet weg, zou ik zeggen.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, meneer de voorzitter. Bedankt voor de gezelligheid weer en tot een andere keer!

De **voorzitter**:
De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Alkaya. Hij gaat het woord voeren namens de Socialistische Partij.

☐

De heer **Alkaya** (SP):
Voorzitter, dank u wel. Ook de SP heeft twee moties van de VVD meegetekend over een betere beloning van de werknemers en het verminderen van overlast in de omgeving, in dit geval van Schiphol.

Ik heb daarnaast nog één motie. Die gaat over de Europese procedures.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de voorgenomen krimp naar 440.000 vliegbewegingen van en naar Schiphol door een ruime meerderheid van de Kamer wordt omarmd;

constaterende dat de uitvoering van dit voornemen wordt belemmerd door EU-regels;

overwegende dat de beoogde krimp ook zou bijdragen aan EU-doelstellingen, zoals reductie van broeikasgassen en verbetering van de lucht- en bodemkwaliteit;

van mening dat verschillende ambities op dit punt dus strijdig met elkaar lijken te zijn;

verzoekt de regering in kaart te brengen op welke punten Europese en internationale regels en afspraken de Nederlandse ambities belemmeren als het gaat om de omvang van de luchtvaart, en de Kamer hierover te informeren;

verzoekt de regering zich op Europees niveau uit te spreken ten aanzien van de onderlinge strijdigheid van deze regels en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 1040 (31936).

Dank voor uw inbreng. We zijn aan het einde gekomen van de termijn van de Kamer. Ik schors tot 17.20 uur en dan geeft de minister zijn appreciatie van de elf ingediende moties.

De vergadering wordt van 17.09 uur tot 17.20 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het vervolg van het tweeminutendebat Luchtvaart. We zijn toe aan de eerste termijn van de zijde van de regering. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal antwoorden op vragen en elf moties appreciëren. Ik geef hem het woord.

Minister **Harbers**:
Voorzitter, dank u wel. Er zijn nog drie vragen gesteld en elf moties ingediend. Ik zal eerst kort reageren op de drie vragen.

De heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken rond de mogelijkheid voor over- of uitplaatsen van vluchten naar regionale luchthavens. Daarover heb ik het geregeld met Schiphol. Het is heel goed dat Schiphol in overleg met luchtvaartmaatschappijen bekijkt of er vakantievluchten op andere luchthavens kunnen worden uitgevoerd. Dat moet dan wel passen binnen de vergunning die die andere luchthavens hebben. De heer Koerhuis weet dat we geen mogelijkheid hebben, noch Schiphol, noch het Rijk, om luchtvaartmaatschappijen te dwingen om vluchten over te plaatsen. Naar aanleiding van zijn vraag zal ik in komende overleggen met Schiphol nogmaals benadrukken dat zij luchtvaartmaatschappijen ook actief op die mogelijkheid kunnen wijzen.

Over de stand van zaken rond Eelde hebben we het in het debat ook gehad. Net als afgelopen jaar bij Maastricht Aachen Airport gebeurde, vindt er op dit moment overleg plaats tussen Schiphol en Groningen Airport Eelde. Dat overleg loopt. Er is ook wel de noodzaak dat Groningen Airport Eelde zelf meer onderbouwing biedt aan de gewenste businesscase voor de toekomst en welke rol Schiphol daarin zou kunnen vervullen. Volgens mij loopt dat gesprek nog. Er is nog geen witte rook of iets dergelijks. Maar het heeft wel de aandacht van beide luchthavens. Ik blijf ook daar aanmoedigen, en we kijken ook wel mee vanuit het ministerie, opdat die overleggen blijven lopen.

Dan vroeg de heer Boucke een toezegging over de parallelle Kaagbaan. De gevraagde toezegging geef ik niet, maar ik herhaal wat ik eerder in de Kamer heb aangegeven: dat ik voornemens ben nog voor de zomer een besluit te nemen over de parallelle Kaagbaan. Dat doe ik in overleg met alle belanghebbenden, bijvoorbeeld ook in het NOVEX-verband dat we hebben met alle betrokken partijen in de ruimte rondom Schiphol. Nog voor de zomer krijgt u daar mijn antwoord op.

Dan kom ik bij de elf moties. De motie-Koerhuis c.s. op stuk nr. 1030 over de lonen geef ik oordeel Kamer. De zorgen die de heer Koerhuis en de andere ondertekenaars hebben, deel ik. Ik zie ook dat een hogere beloning kan bijdragen aan het aantrekken van extra personeel. Het is primair een zaak van de luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven, maar ook ter wille van het grotere geheel is het denk ik van het grootste belang dat zij er samen uitkomen. Ik zal die oproep ook overbrengen, als de motie wordt aangenomen, maar misschien ook al wel daarvoor.

De tweede motie van Koerhuis c.s., die op stuk nr. 1031 over toekomstig groot baanonderhoud, laat ik ook oordeel Kamer. We hebben er in het debat al het nodige over gewisseld. Ik zal u binnenkort nog separaat informeren, zoals ik in het commissiedebat heb toegezegd, over wat Heathrow wel of niet anders doet dan Schiphol. Sowieso moeten we kijken hoe we de hinder bij baanonderhoud nog verder kunnen beperken, dus deze motie krijgt oordeel Kamer.

Dan de derde motie, die op stuk nr. 1032, over privéjets. Op zichzelf vallen general aviation en kleine passagiersvliegtuigen al onder de slotcoördinatie, en medische vluchten juist niet. Deze motie loopt een beetje vooruit op wat ik in het commissiedebat al toezegde, namelijk om eind maart in een brief terug te komen op de mogelijkheid en wenselijkheid van het opnemen van privévliegtuigen in het klimaatbeleid rond de luchtvaart. We zijn hier echt een inventarisatie aan het doen, maar een aantal dingen die in het dictum staan, kunnen volgens mij niet onder de slotverordening, dus deze motie moet ik ontraden. Maar mevrouw Kröger kent mijn inzet bij het vraagstuk van privéjets, want die heb ik al eerder verwoord, en daar komen we later dit jaar nog over te spreken.

De vierde motie, die op stuk nr. 1033, is een uitvoerige motie. Ik meld de Kamer dat wij aan de slag zijn met alles wat in de overwegingen staat, en dat dit ook onderdeel is van de uitwerking en de besluitvorming. Tegelijkertijd wordt in het dictum gevraagd ervoor te zorgen dat omwonenden van Schiphol individueel of collectief niet aan meer geluidsoverlast worden blootgesteld. Wat hier geldt, is het gelijkwaardigheidsprincipe. Het is sowieso uitgangspunt van beleid dat het bij veranderingen voor de omgeving altijd minimaal gelijkwaardig moet blijven of beter moet worden. Maar soms is dat ook per saldo: als heel veel

mensen er wat betreft geluidshinder op vooruitgaan, maar er één individu is dat erop achteruitgaat, dan is het nog steeds een goede maatregel. Maar het dictum is heel absoluut en zegt: individueel of collectief. Wij zijn dus volledig bezig in de geest van de motie, maar vanwege de verwoording van het dictum moet ik de motie toch ontraden. Want je vindt altijd wel één individu dat er misschien op achteruitgaat, terwijl er tegelijkertijd een enorme geluidswinst voor de omgeving kan zijn.

De **voorzitter**:
Over de appreciatie van deze motie heeft mevrouw Kröger een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Deze motie dienen we natuurlijk niet voor niets in. Omwonenden van Schiphol zijn al 30 jaar het slachtoffer van gesjoemel en nu dreigen zij weer het slachtoffer te worden van gesjoemel. Om vertrouwen te winnen, is het heel belangrijk dat het kabinet klip-en-klaar maakt dat mensen erop vooruitgaan of er in ieder geval niet op achteruitgaan. Dat is de belofte geweest. Dat zou de inzet van deze minister moeten zijn. Ik denk dat de omwonenden die naar deze uitleg luisteren, denken: zie je wel, als ik toevallig bij de Aalsmeerbaan woon, tja, dan moet het maar even minder.

Minister **Harbers**:
Nee, en daarom werp ik ook het woord "gesjoemel" van me. Dit is een kabinet dat het aantal vliegbewegingen beperkt van 500.000 naar 460.000 naar 440.000. Dat zal intrinsiek voor de hele omgeving minder geluidsoverlast betekenen. Dat proberen we zo zorgvuldig mogelijk te doen, ook met behoud van het preferentieel baangebruik. Uiteindelijk is dat ook winst voor heel veel mensen in de omgeving. Dat is de reden dat ik hier wat meer uitleg over heb gegeven, want we zijn volop bezig met alle dingen die door mevrouw Kröger in de motie genoemd worden. Die zijn uitgangspunt, ook van de nieuwe regelingen, en ook van wat straks in de balanced approach voorligt. Ik wijs simpelweg alleen op de verwoording van het dictum. Je zult altijd één individu vinden voor wie het erop achteruitgaat, terwijl er ondertussen heel veel mensen in de omgeving zijn voor wie het erop vooruitgaat. Het liefst heb ik — dat hoop ik — dat iedereen er straks op vooruitgaat. Dat zou uiteindelijk ook wel de uitkomst kunnen zijn van de teruggang in het aantal vliegbewegingen van 500.000 naar uiteindelijk 440.000.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het probleem is natuurlijk dat net een experimenteerregeling is voorgelegd, waardoor omwonenden van bepaalde handhavingspunten erop achteruit dreigen te gaan. Dat gaat niet om één individu, maar om het collectief rond dat specifieke handhavingspunt. En dat kan nooit de uitruil zijn. Het kan nooit zo zijn dat de ene groep bewoners erop achteruitgaat omdat mensen op een andere plek er misschien op vooruitgaan. Dat is de essentie van de motie. Dat is ook het probleem dat ik heb met de route die het kabinet nu kiest.

Minister **Harbers**:
Nee, het is het aanpassen van handhavingspunten, omdat je anders terugvalt op de situatie uit 2010. Door het anticiperend handhaven is de actualisatie van handhavingspunten al die jaren achterwege gebleven. Juist door de aanpassing van die handhavingspunten bewerkstelligen we twee dingen. Een: alle wijzigingen die er in de loop van de jaren zijn geweest, bijvoorbeeld in het kader van vliegveiligheid, kunnen gehandhaafd worden. En twee: ook voor Luchtverkeersleiding Nederland is het mogelijk om het preferentieel baangebruik, een systeem dat sowieso een verbetering biedt op het vlak van geluidsoverlast, te handhaven. Zonder die aanpassingen val je helemaal terug op het LVB 2008 en dat heeft het risico in zich dat de oude geluidspunten helemaal vol gevlogen kunnen worden zonder dat je ergens een instrument hebt om dat tegen te gaan en zonder dat je preferentieel baangebruik hebt toegepast. Hoogstwaarschijnlijk zou dat, voor wat de geluidsoverlast in de omgeving betreft, veel slechter nieuws betekenen dan deze aanpassing.

De **voorzitter**:
De appreciatie van de motie blijft: ontraden.

Minister **Harbers**:
Voorzitter. De motie op stuk nr. 1034. Schiphol werkt op dit moment aan de onderbouwing van de natuurvergunning. Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan sectordoelen voor de mobiliteit. Voor beide onderwerpen is de minister voor Natuur en Stikstof verantwoordelijk. Tegelijkertijd geldt dat er op dit moment een aantal regels zijn rond het verstrekken van Wnb-vergunningen. Dat heb ik in het debat ook uitgelegd. Die gelden voor iedereen in Nederland, grote of kleine bedrijven, van welke aard dan ook. Om die reden ontraad ik de motie, omdat iedereen die een Wnb-vergunning aanvraagt, dat moet doen binnen de op dit moment geldende regels. Daar is deze motie mee in strijd.

Datzelfde geldt voor de zesde motie, die op stuk nr. 1035. Die ontraad ik om die reden ook. Ik wijs er bovendien op dat het feit dat Schiphol een staatsdeelneming is, hier wordt aangehaald. Ik heb in het commissiedebat aangegeven dat wij juist vanwege het maatschappelijke belang van Schiphol, ook als staatsdeelneming, hebben gevraagd om de ontbrekende natuurvergunning aan te vragen, omdat wij het ook niet te verkopen vinden dat een bedrijf dat deels in staatshanden is geen natuurvergunning zou hebben.

De motie van de heer Wassenberg op stuk nr. 1036 zou ik op dit moment ontraden. Maar we hebben in dit en in het vorige debat gewisseld dat ik wel de zorgen deel die er zijn over de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen door de luchtvaart. En zowel in antwoord op Kamervragen alsook eerder in het debat heb ik aangegeven dat we met een reeks van acties bezig zijn om daar meer inzicht in te krijgen, en uiteindelijk met de benodigde maatregelen. Zo wordt in de eerste helft van dit jaar berekend tot welke concentraties die uitstoot leidt in de omgeving van Schiphol. Met die resultaten in de hand kunnen we dan weer kijken of, en zo ja welke, beleidsmaatregelen moeten worden genomen. Maar ik wil graag vasthouden aan dat traject, want dat betekent dat we eerst inzicht krijgen in de concentraties, in de mogelijke gevaarzetting, en op basis daarvan conclusies trekken. Zoals eerder aangegeven, kom ik daar bij mijn

weten voor het eind van dit jaar op terug. Maar op dit moment ontraad ik deze motie.

De achtste motie, die op stuk nr. 1037, ontraad ik ook. Bovendien ligt deze volledig op het terrein van de minister voor Natuur en Stikstof. Over de handel in mestproductierechten zal zij de Kamer nog informeren, wat ik u ook heb toegezegd in het tweeminutendebat. Dat zal zij voor 23 februari doen.

Dan Luchthaven Twente. De negende motie, die op stuk nr. 1038 van de heer Boucke, ontraad ik, want die verzoekt de regering te voorkomen dat Twente Airport wordt ingezet als burgerluchthaven. Maar Twente Airport is al een bestaande operationele burgerluchthaven, met een geldig luchthavenbesluit. Het Rijk is alleen geen eigenaar; het bevoegd gezag ligt bij de provincie. En het is niet aan mij om me uit te spreken over Twente als burgerluchthaven; die bevoegdheid ligt in de regio.

Om die reden ontraad ik overigens ook de tiende motie, die op stuk nr. 1039. Dus ik ontraad de negende motie, die op stuk nr. 1038, en ook de tiende, die op stuk nr. 1039, want dit is echt een zaak van de regio. Bij de provincie ligt het bevoegd gezag, en de provincie moet ook zorgen voor een sluitende businesscase. Het Rijk heeft hierin geen rol.

Tot slot de elfde motie, die op stuk nr. 1040 van de heer Alkaya. Daarover wil ik het oordeel aan de Kamer laten, maar even met een paar zinnen uitleg. Want het klopt: we zijn aan Europese en internationale regelgeving gebonden, aan verschillende verdragen. Op dit moment doorlopen we de geldende procedures om tot een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen te komen in het kader van het kabinetsbesluit Schiphol. Dat is de "balanced approach"-procedure. Als ik de motie zo mag interpreteren dat u geïnformeerd wilt worden over enerzijds de voortgang van al die internationale procedures waaraan we gebonden zijn, en ook dat we inzicht bieden in de regelgeving en verdragen waaraan moet worden voldaan, dan kan ik deze motie ook uitvoeren en laat ik het oordeel aan de Kamer. En ik blijf dan, als de motie wordt aangenomen, in Europa aandacht vragen — maar dat doe ik toch al — voor een integrale aanpak en integrale afweging van de verschillende belangen. Dus oordeel Kamer, maar dan weet de Kamer ook enigszins wat er te verwachten is als de motie is aangenomen.

Daarmee ben ik aan het einde van de beantwoording. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en aan zijn ondersteuning. Dank ook aan de leden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We gaan dinsdag 14 februari, dus aanstaande dinsdag, stemmen over de elf ingediende moties.

Ik ga nu schorsen voor de dinerpauze. Om 18.30 uur is het volgende debat, over een initiatiefwet van mevrouw Maatoug die beoogt te regelen dat er een plicht komt om een vertrouwenspersoon in te voeren.

De vergadering wordt van 17.32 uur tot 18.33 uur geschorst.