

Vergaderjaar 2018–2019

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 359

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 april 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2018 inzake voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 351);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 oktober 2018 inzake Roadmap safety improvement Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 347);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 maart 2019 inzake sluiting luchtruim voor Boeing 737MAX (Kamerstuk 31 936, nr. 583);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2019 inzake WOB-verzoek veiligheid vliegverkeer Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 356);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2019 inzake evaluatie veiligheid Schiphol en besluitvormingsproces ontwikkeling Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 357).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israël

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Bruins, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Laçin, Paternotte en Van Raan,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.04 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen allemaal. Welkom bij de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet de Minister met haar ambtelijke ondersteuning welkom, net als de mensen op de tribune, de mensen die meekijken en natuurlijk mijn gewaardeerde collega-Kamerleden. Wij hebben vandaag een algemeen overleg over vliegveiligheid. Dat duurt tot uiterlijk 13.00 uur. Op de agenda staan een aantal brieven over de veiligheid. Het is te overzien. We hebben een indicatieve spreektijd van vier minuten staan. Ik wil verder voorstellen: twee interrupties. Ik begin bij de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. We willen twee onderwerpen aansnijden: de veiligheid rondom Lelystad met betrekking tot de vogels en de vliegtuigen, en veiligheid zoals de sector die beleeft met twee voorbeelden, namelijk het OVV-rapport en de Boeing 737 MAX-episode. Ik begin bij Lelystad. De opening van Lelystad Airport is om meerdere redenen een slecht idee. Een van die redenen is dat er al een vliegveld ligt, namelijk voor vogels. Hoe dichter je vliegtuigen en vogels bij elkaar in de buurt brengt, des te groter het risico op aanvaringen. Juist op dat gebied blijken er twijfels te zijn over het relevante onderzoek van Bureau Waardenburg. De Partij voor de Dieren organiseerde daarom vorige week een hoorzitting om deze twijfels weg te nemen om, zo zou je kunnen zeggen, de feiten – het sleutelwoord daar was «feiten» – in het onderzoek bevestigd te zien. Maar het omgekeerde gebeurde. Vertegenwoordigers van onder andere de Vogelbescherming, de Rijksuniversiteit Groningen, Wageningen University & Research en Alterra, vogelexperts, faunaadviseurs maar ook de samenwerkende actiegroepen tegen laagvlieg-routes in hun zienswijze «Lelystad Airport voor gezien» concludeerden allemaal dat de risico's op botsingen met vogels rond Lelystad Airport wel zijn onderzocht maar niet voldoende en ook niet op de juiste manier. Met als hoogtepunt de tegenstrijdigheid tussen de MER van de Minister en het faunabeheerplan van de provincie.

Eerste vraag: heeft de Minister het rondetafelgesprek gevolgd? Misschien kan zij daar een korte reactie op geven. De conclusie was en is helder: er is meer en vooral beter onderzoek nodig naar het risico op botsingen met vogels rondom Lelystad Airport, juist om de tegenstelling tussen de conclusies uit de MER en de gehoorde experts weg te nemen. Of ziet de Minister – dat zou natuurlijk kunnen – op basis van de hoorzittingconclusies juist wel aanleiding om de MER nog steeds volledig te omarmen? Maar ja, op basis waarvan stelt zij dan dat de genoemde experts ongelijk hebben? Zo nee, dan graag een toelichting op de afwegingen. Is de Minister bereid om indien zich feiten of inzichten hebben voorgedaan, misschien wel naar aanleiding van haar antwoord op vragen die namens die hele commissie gesteld zijn, een nader onderzoek in gang te zetten? Voorzitter, andere conclusies uit de hoorzitting waren: het schieten van vogels blijkt averechts te werken – de populatiedruk neemt dan toe – en het bejagen van de vos blijkt niet te helpen. De natuurlijke predatie rond

vliegvelden zou in stand moeten worden gehouden. Graag een korte reactie van de Minister op die twee punten.

Voorzitter, dan het tweede punt: de veiligheid zoals de luchtvaartsector die beleeft. In de meest recente lobbybrief aan de Kamer schrijft Schiphol: we vliegen veilig of we vliegen niet; dat is het uitgangspunt van de luchtvaartsector. Dat klopt niet, dat is aantoonbaar onjuist. Ik geef twee voorbeelden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid adviseert om eerst alle aanbevelingen door te voeren alvorens een besluit over verdere groei te nemen; zie pagina 7 van de samenvatting. Schiphol groeide, ondanks die aanbeveling, toch 4,2% in de tijd dat het rapport verscheen, terwijl nog lang niet alle aanbevelingen zijn uitgevoerd. Of zijn ze wel allemaal uitgevoerd? Dan zit ik ernaast. Dan hoor ik het ook graag van de Minister. Ten tweede de Boeing 737 MAX. Daar lijkt het erop dat de veiligheid ondergeschikt is gemaakt aan economische kortetermijnbelangen. De vakliteratuur maar ook kranten zijn volop aan het reconstrueren.

Voorzitter, ik rond af, maar ik heb nog even tijd nodig. Uit deze reconstructie blijkt dat Boeing van plan was tot 2011 een heel nieuw vliegtuig te bouwen. Maar marktdruk en rendementseisen verleidden tot een upgrade van een 50 jaar oud ontwerp met een nieuwe motor. Deze inherent onveilige combinatie met nieuwe vliegeigenschappen en optionele veiligheidsmiddelen kreeg goedkeuring van een Amerikaanse inspectie waarop sterk is bezuinigd. Ik houd het kort: kan de Minister garanderen dat zolang er geen structurele oplossing voor het 737 MAX-ontwerp is, er niet één 737 MAX boven het Koninkrijk der Nederlanden vliegt, dus niet alleen Nederland maar ook de overzeese gebieden? We vliegen veilig of we vliegen niet. Dat is het uitgangspunt van de luchtvaartsector, maar het is aantoonbaar niet waar. Graag een reactie.

Voorzitter, ik rond af. Morgen gaan we verder, wanneer we spreken over de fata morgana van duurzame luchtvaart. Ook daar brengt de luchtvaartsector de veiligheid namelijk in gevaar. Vandaar dat wij pleiten voor een stevige krimp van de luchtvaartsector.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Eerder deze maand twitterde president Trump over het ongeval met de 737 MAX. Hij zei dat je tegenwoordig ongeveer ICT'er in plaats van piloot moest zijn om een vliegtuig te vliegen. Donald Trump heeft natuurlijk overal verstand van...

De voorzitter:

De bel die u hoort duurt een minuutje.

De bel is gestopt. De heer Paternotte was gebleven bij de opmerking dat de heer Trump overal verstand van had. Ik vond het wel een bijzondere uitspraak. U kunt opnieuw beginnen met uw betoeg.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, dank voor deze introductie. Donald Trump doet natuurlijk alsof hij overal verstand van heeft, maar zijn reactie had ook een doel, namelijk met de vinger naar iemand anders wijzen en niet naar de eigen luchtvaartautoriteit. It wasn't me, was zijn boodschap eigenlijk, terwijl de overheid de veiligheidsklep is die er met certificering voor moet zorgen dat onveilige toestellen niet met honderden passagiers de lucht ingaan. Het is precies deze spreekwoordelijke vinger – wijzen naar een ander – waar de OVV ons anderhalf jaar geleden voor waarschuwde. Neem als overheid echt verantwoordelijkheid voor de veiligheid in de luchtvaart en laat het niet over aan de sector maar pak de regie.

Ik ben blij dat de Minister in haar brief aan de Kamer stelt dat veiligheid een randvoorwaarde is als het gaat om de toekomst van de luchtvaart in Nederland. We hebben het morgen over duurzaamheid. Dat is heel belangrijk, maar toch staat veiligheid op één, twee en drie. Dus complimenten voor de eerste stappen die de Minister samen met de sector zet om de luchtvaart en Schiphol toekomstbestendig te maken. Maar de eerste bevindingen van de ILT stellen mij niet gerust. De ILT geeft in haar brief aan dat zij nog niet kunnen beoordelen of alle aanbevelingen van het OVV-rapport worden opgevolgd en of dit überhaupt voldoende gebeurt. Tegelijkertijd zien we in de Staat van Schiphol dat er nog steeds een toename is van het aantal runway incursions in de afgelopen jaren, dat het aantal botsingen met vogels blijft groeien en dat de externe veiligheidsrisico's van Schiphol blijven stijgen. Vorig jaar waren er niet minder maar meer airspace infringements, oftewel gebeurtenissen zoals met de twee Boeings 737 die vorig voorjaar bij een doorstart anderhalve seconde verwijderd waren van een botsing in de lucht. En dat alles op een moment dat we de 500.000 vliegbewegingen bereikt hebben en de OVV constateert dat Schiphol eerst veiliger moet worden voordat verdere groei denkbaar is.

Zoals de OVV aangeeft, dienen er eerst stappen genomen te worden om de groei van een van de drukste en meest complexe luchtvaartsituaties in de wereld beheersbaar en veilig te houden. Is de Minister het met ons eens dat we eerst de OVV-aanbevelingen moeten evalueren voordat we kunnen besluiten of Schiphol weer kan groeien? Want dat is logisch als veiligheid een randvoorwaarde is. Ik zou ook graag horen welke partij deze evaluatie dan kan uitvoeren.

Tot slot, voorzitter. Om mijn verhaal rond te maken wil ik afsluiten met een aantal vragen over de 737 MAX, waar ik samen met de heer Amhaouch ook schriftelijke vragen over heb gesteld. Allereerst over de luchtwaardigheid. Hoe kan het dat de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA het automatische correctiesysteem NCSS van de 737 MAX goedkeurde en certificeerde? Er loopt nu in de VS een strafrechtelijk onderzoek. Graag hoor ik van de Minister of de ILT en EASA ook stappen gaan ondernemen. Vindt de Minister het een goede zaak dat EASA geen eigen check heeft op de luchtwaardigheid van nieuwe Boeingtonoestellen? Waar ik erg benieuwd naar ben: geldt dit eigenlijk ook voor vliegtuigen van Braziliaanse, Canadese of Chinese makelij, zoals de Embraer, de Bombardier en de COMAC? Europa houdt zelf een zwarte lijst bij van luchtvaartmaatschappijen die niet naar Europa mogen vliegen. Dan is het toch gek dat er geen enkele inhoudelijke check is op het werk van een luchtvaartautoriteit in een derde land?

Dat brengt mij op een vraag over Lion Air en Ethiopian. Voor beide maatschappijen gold dat ze er bewust voor hadden gekozen om niet te betalen voor de extra optie in de cockpit die de piloten zou waarschuwen als het anti-stall system in werking zou treden. Dit heeft een directe harde relatie met veiligheid. Is de Minister het met ons eens dat het heel vreemd is dat Boeing een onderdeel van de veiligheid als optie aanbiedt, in plaats van het standaard te verwerken? Vindt zij het onacceptabel als maatschappijen ervoor kiezen om te bezuinigen op een element van veiligheid? Moeten Europese maatschappijen dergelijke add-ons wel verplicht aanschaffen?

Nogmaals de zwarte lijst: kan de Minister ons informeren over de wijze waarop een besluit tot stand komt met betrekking tot de vraag of een maatschappij wel of niet naar ons land en de Europese Unie mag vliegen? Ten slotte de laatste vraag: op basis van welke informatie besloot de Minister het Nederlandse luchtruim te sluiten voor de Boeing 737 MAX 8?

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn vragen. Wie was als eerste? Ik zie allemaal vingers en die wijzen naar de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is altijd goed, voorzitter.

Een vraagje aan de heer Paternotte over zijn zorgen met betrekking tot de OVV-aanbevelingen en de opvolging daarvan. Die deel ik ook en daar kom ik in mijn inbreng straks ook op terug. Hoor ik het goed dat de heer Paternotte eigenlijk vindt dat alle aanbevelingen opgevolgd en geëvalueerd moeten zijn voordat groei van Schiphol aan de orde zou kunnen komen? In die volgorde?

De heer **Paternotte** (D66):

Ja.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is dan helder.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Even over de veiligheid van de Boeing 737 en de rol van de eigen ILT versus EASA. Hoe zou dat kunnen functioneren volgens de heer Paternotte? Je zag dit keer dat er een Europees verbod werd afgekondigd, terwijl daarvoor een aantal Europese landen hun eigen nationale luchtruim hadden dichtgegooid. Nee, ik moet het goed zeggen: ze besloten de vliegtuigen aan de grond te houden. Hoe ziet de heer Paternotte de samenwerking tussen de ILT en EASA in relatie tot het maken van een eigen afweging door de nationale overheid?

De heer **Paternotte** (D66):

Het valt inderdaad op dat EASA een validatie doet van de certificering van de FAA maar geen eigen check doet op de luchtwaardigheid van een toestel dat voor een belangrijk deel door het Europese luchtruim vliegt. Van de maatschappijen die het toestel gebruiken staan er weinig op de zwarte lijst. Daarom verbaast het mij en vraag ik mij af of dit ook geldt voor het certificeren van Embraers, Bombardiërs, Chinese vliegtuigen en misschien wel vliegtuigen van andere makelij. Doen de nationale autoriteiten de certificering waarop vervolgens slechts een validatie wordt uitgevoerd? Ik denk dat heel veel mensen zich dit afvragen, nu verschillende lidstaten achter elkaar de vliegtuigen aan de grond hielden voordat EASA een besluit had genomen. We hebben er schriftelijke vragen over gesteld. In haar antwoorden geeft de Minister over het algemeen aan: dit is niet aan ons maar aan anderen. Er is hier wel een besluit genomen – de vliegtuigen mochten niet naar Nederland vliegen – nog voordat EASA dat had gedaan. Dus blijkbaar heeft Nederland toch een eigen afweging gemaakt over de luchtwaardigheid van het toestel. Dan vraag ik mij af: op basis waarvan? Ik begrijp dus heel goed dat u die vraag ook heeft.

De **voorzitter**:

Dat is voldoende voor de heer Amhaouch? Kunt u ook wat korter zijn in uw antwoorden, meneer Paternotte? Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Even door op de vraag van de heer Laçin. De evaluatie van de OVV-aanbevelingen staat gepland voor het seizoen 2021 start, dus ergens eind 2020. Zegt de heer Paternotte: er kan geen besluit genomen worden over de toekomst van Schiphol tot in ieder geval 2020?

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, maar volgens mij zeg ik daarmee niks anders dan de Minister. De Minister heeft tijdens het vorige AO Vliegveiligheid letterlijk gezegd: «Voordat wij vervolgstappen naar groei kunnen zetten, moeten eerst alle aanbevelingen van de OVV geëvalueerd zijn.» Ik denk dat dat ook heel logisch is als je de veiligheid als randvoorwaarde ziet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Die logica deel ik volledig. Wij zouden die volgordelijkheid ook heel graag zien. Alleen, de Minister schetst in haar brief dat zij al na de zomer wil komen met een voorstel voor hoe Schiphol kan groeien na 2020. De heer Paternotte zegt dus: dat besluit kunnen wij pas nemen in de loop van 2020, op z'n vroegst. Klopt dat?

De heer **Paternotte** (D66):

Mevrouw Kröger, ik had het vooral over wat de Minister vorig jaar juli zei. Ze zei toen: «Voordat we een vervolgstap voor groei zetten, ga je natuurlijk heel andere aspecten meewegen. Daarvoor wil ik de implementatie van alle aanbevelingen evalueren en vervolgens daarover met u spreken.» Daar ga ik dus van uit.

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

Laten we niet vergeten dat Schiphol sinds het uitkomen van het OVV-rapport al gegroeid is met 4,2%. Schiphol groeit al. Dat moeten we wel even adresseren. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Ik heb een vraag aan de heer Paternotte. Kan hij reflecteren op de rondetafel over aanvaringen met vogels? Staat hij nog steeds vol achter de conclusies van de MER met betrekking tot bijlage 16? Is hij misschien gaan twifelen of staat hij daar nog volledig achter?

De heer **Paternotte** (D66):

Wat betreft het eerste punt: ik denk dat het goed is om het bij de feiten te houden. Volgens mij zei de OVV dat een groei voorbij 500.000 niet veilig kon zijn. Dus als u zegt dat Schiphol gegroeid is sinds dat rapport uitkwam, dan is dat in ieder geval onder de 500.000 geweest. Ik ben ervan uitgegaan dat zij een duidelijke aanbeveling deden over groei voorbij de afspraak van 500.000. Dat is één.

Dan punt twee ten aanzien van de vogels. Ik vond het een hele interessante rondetafel. Daarom heb ik het idee daarvoor ook gesteund. Tegelijkertijd heb ik, in tegenstelling tot Donald Trump, niet overal verstand van. Als twee deskundigen met elkaar in discussie zijn, dan is het best lastig om te beoordelen wie van de twee de meeste ornithologische kennis aan het tentoonspreiden is. Wat dat betreft vind ik de vragen die u daarover gesteld heeft buitengewoon nuttig. Ik ben heel benieuwd naar de antwoorden.

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

Dank voor het antwoord. Dat snap ik. Het ging niet om één expert tegen één andere expert, maar om één expert tegen vier of vijf experts. Je zou toch verwachten dat er in de MER, in bijlage 16, geen twijfel mag zijn over zo'n belangrijk onderwerp als veiligheid. Ik hoor de heer Paternotte nu zeggen dat we moeten kijken naar wat er precies uit die antwoorden komt, dus ik proef wel enige twijfel, terwijl er voorheen sprake was van een rotsvast vertrouwen in het onderzoek. Mag ik dat zo concluderen?

De heer **Paternotte** (D66):

De reden dat wij hebben gezegd «laten we het met elkaar op regelmatige basis in een apart algemeen overleg hebben over de veiligheid in de luchtvaart» is omdat wij dat het belangrijkste vinden en er dan ook vragen geadresseerd kunnen worden. U gaf aan in uw inbreng dat u wilt dat de twijfels weggenomen kunnen worden. Daarom stelt u een aantal vragen aan de Minister. Laten we de Minister dan ook even de kans geven om die te beantwoorden voordat we met elkaar concluderen dat het onmogelijk is om twijfels weg te nemen.

Ten aanzien van de MER: een van de lessen van Lelystad Airport is dat een MER kan worden goedgekeurd terwijl er later kan blijken dat er dingen niet kloppen, waarna er een actualisatie moet plaatsvinden, die weer

opnieuw getoetst moet worden. De Commissie voor de m.e.r. kan daarvan leren door bepaalde specifieke kennis in huis te halen die erg belangrijk is voor dat soort afwegingen. Aan de andere kant is het milieueffectrapport inmiddels wel gevalideerd door de Commissie voor de m.e.r. Dat is waar ik op dit moment van uit moet gaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kom ik bij derde spreker. Dat is de heer Amhaouch, die spreekt namens het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Twee fatale ongelukken in nog geen zes maanden tijd met een trieste afloop, maar liefst 346 overledenen. Wat is hier gebeurd? Wat ging er mis bij de veiligheidsanalyse, de goedkeuringsprocedure en de certificering om de Boeing 737 MAX luchtwaardig te verklaren? Is veiligheid tegenwoordig te koop als een optie?!

Voorzitter. Het CDA vindt dat veiligheid de eerste prioriteit moet zijn op het gebied van luchtvaart. Het CDA vindt het daarom goed dat er uit voorzorg is ingegrepen door het luchtruim voor de Boeing 737 MAX te sluiten en door deze toestellen aan de grond te houden. Maar dat had wat ons betreft ook sneller gekund, gezien de wijze waarop het is gelopen. Het heeft het CDA wel verbaasd dat de Boeing 737 MAX van TUI die vanwege de sluiting van het luchtruim in Las Palmas was geland, daarna zonder passagiers naar Schiphol is doorgevlogen. Waarom staat het EASA dit toe? En is de veiligheid van de Nederlandse inwoners in het geding geweest? Waarom is het onderzoek niet afgewacht, zo vraag ik de Minister.

In de schriftelijke beantwoording van de Minister op de vragen van mij en de heer Paternotte geeft zij aan dat zij geen eerdere signalen heeft ontvangen over dat er iets aan de hand was met de goedkeuringsprocedure of het toestel zelf. Kan de Minister hier nogmaals op reflecteren? Hoe zit onze informatievoorziening op dit gebied in elkaar? Hoe zijn de contacten met EASA en natuurlijk met onze eigen diensten, bijvoorbeeld de ILT?

Het CDA is verder benieuwd waarom de software-update van Boeing zo lang op zich laat wachten. Deze was na de vliegcrash met Lion Air al aangekondigd. Het CDA is verder benieuwd naar de kaders die Nederland in overleg met EASA zal toepassen om te bepalen of het Nederlandse luchtruim na de software-update voor de Boeing 737 MAX weer kan worden opengesteld. Is de Minister bereid om deze situatie met de 737 MAX te evalueren met haar Europese collega's om in de toekomst erger te voorkomen?

Voorzitter. Dan de veiligheid op Schiphol.

De voorzitter:

De heer Paternotte voor een interruptie.

De heer Paternotte (D66):

Ik zou de heer Amhaouch dezelfde vraag willen stellen die hij aan mij stelde: hoe ziet hij de verhouding en de verantwoordelijkheden tussen FAA, EASA, andere luchtvaartautoriteiten en onze eigen ILT ten aanzien van de beoordeling van de luchtwaardigheid van een vliegtuig? Hoe ziet hij dat op basis van de ervaringen van de afgelopen weken?

De heer Amhaouch (CDA):

Mijn gedachte daarbij is dat het nooit zo kan zijn dat als wij bepaalde verantwoordelijkheden hebben afgedragen aan EASA, bijvoorbeeld Europees, wij vervolgens staan te kijken wat er gebeurt. Dit gaat over zulke vitale situaties. We hebben hier te maken met vliegtuigen die de lucht in gaan en met de veiligheid van de mensen die in die vliegtuigen

zitten. Die vliegtuigen kunnen ook neerkomen in gebieden. Daar hebben we al hele slechte ervaringen mee. In mijn opzicht hebben we allerlei manieren om de informatie van EASA en grote leveranciers, zoals Boeing, tot ons te laten komen. We hebben zelfs KLM Engineering & Maintenance, die onderhoud plegen aan Boeings. Dit is voor ons een soort veiligheidsaspect. We hebben de AIVD, die naar de veiligheid in den brede kijkt. Gisteren verscheen er nog een rapport. Maar als het over zulke cruciale andere veiligheidsitems gaat, dan moeten we onze informatievoorziening heel goed op orde hebben. EASA moet dat eigenlijk op orde hebben, want daar zijn we met z'n allen verantwoordelijk voor als Europese lidstaten. Maar dat kan de nationale overheid nooit van deze taak ontslaan, zodat we over deze veiligheidsaspecten niet kunnen zeggen: dit gebeurt er, maar we weten het niet of we hebben het niet geweten. We moeten daarvan leren, dus daarom vraag ik de Minister hoe zij hiermee omgaat, zeker samen met haar Europese collega's.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik was gebleven bij de veiligheid op Schiphol. Ten eerste is het CDA blij dat de Minister een einde wil maken aan het gedogen van overtredingen van Schiphol, het zogenoemde anticiperend handhaven door de ILT. Vanaf wanneer zal dit gelden? Het CDA maakt zich verder zorgen over mogelijke botsingen van vliegtuigen. In 2018 werden zes incidenten door de OVV als ernstig beschouwd. Dat is er een meer dan vorig jaar. In februari van dit jaar botsten twee taxiënde KLM-toestellen op elkaar. Wat gaat de Minister doen om de ernstige incidenten naar beneden te krijgen? Worden er bij de roadmap van de sector voldoende stappen gezet? Kan de Minister ook aangeven of de sector komt met een verdiepingsslag van de roadmap, zoals door de ILT is geadviseerd?

Dan de twee stroomstoringen op Schiphol van vorig jaar. Die werden onder andere veroorzaakt door een verkeerd ingesteld noodstroomaggregaat. Wat hebben we hiervan geleerd en hoe voorkomen we dat dit in de toekomst weer gebeurt? Het CDA is verder benieuwd wat de Minister gaat doen om het aantal luchtruimschendingen door drones te laten afnemen.

Tot slot in dit blok dank ik de Minister voor de voortgangsrapportage over het rapport van de OVV. Kan de Minister aangeven waar zij nog knelpunten ervaart bij het implementeren van de aanbevelingen?

Tot slot kom ik op de veiligheid van het cabinepersoneel. Ik kom hierop omdat wij signalen doorkrijgen dat het vak van cabinepersoneel niet in de wet is geborgd, terwijl dit wel het geval is voor het grondpersoneel, het technisch personeel en het cockpitpersoneel. Kan de Minister dit bevestigen? Indien dit het geval is, dan kan dit veiligheidsrisico's met zich meebrengen. We hebben bijvoorbeeld vernomen dat stagiairs worden opgenomen als volwaardig lid van de cabinebemanning. Het opleiden van stagiairs vindt het CDA zeker goed, maar het lijkt ons een risico om hen volwaardig lid te laten zijn van de cabinebemanning, bijvoorbeeld bij agressie of noodgevallen. Ook kan het zorgen voor een ongewenst gelijk speelveld, doordat er geconcurrereerd gaat worden op arbeid. Hoe kijkt de Minister ernaar om via certificering op het gebied van cabinepersoneel de veiligheid te vergroten?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin heeft een vraag voor u.

De heer Laçin (SP):

Ja, op het laatste punt. Ik ben blij dat het CDA ook aandacht besteedt aan de arbeidsvoorwaardenkant van de operatie rondom Schiphol en de

luchtvaart. Het CDA vraagt om een wettelijke borging voor het cabinepersoneel. De vraag die ik dan wil stellen aan de heer Amhaouch is of hij er ook voorstander van is dat Schiphol bij aanbestedingen en aan luchtvaartmaatschappijen sociale eisen stelt, waaronder geen concurrentie op arbeid en de eis dat cabinepersoneel volwaardig opgeleid moet zijn. Kan Schiphol daar ook initiatief toe nemen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ten eerste. Ik vraag de Minister of er onderscheid wordt gemaakt, want grondpersoneel en cockpitpersoneel zijn wel geborgd in de wet, maar cabinepersoneel niet. Dat zou betekenen dat er een uitzondering is op cabinepersoneel. En dat wil je niet. Ze zouden gewoon in dezelfde orde meegenomen moeten worden, met een wettelijke borging en goede arbeidsomstandigheden, zeker in de lucht. Dan over Schiphol. We hebben in Nederland volgens mij wetgeving over hoe wij met ons personeel omgaan. Denk aan arbeidstijden en allerlei andere zaken. Daar moet het cabinepersoneel ook aan voldoen. Als Schiphol of welke maatschappij of welk bedrijf dan ook een goede werkgever is, neem ik aan dat het dat belangrijk vindt en daar aandacht aan geeft.

De heer **Laçin** (SP):

Tot dusver eens, maar het is nog niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Schiphol kan als luchthaven bij aanbestedingen aanvullende eisen stellen aan bedrijven die daar zitten. Het kan eisen stellen aan luchtvaartmaatschappijen die daar landen en stijgen. Vindt het CDA ook dat Schiphol hierin verantwoordelijkheid moet nemen? Moet het zeggen, zoals in het voorbeeld van de heer Amhaouch: cabinepersoneel moet volledig opgeleid zijn, anders accepteren wij het niet?

De heer **Amhaouch** (CDA):

De heer Laçin loopt vooruit op de antwoorden van de Minister. Wat Schiphol wel of niet kan, vind ik in eerste instantie minder belangrijk. Ik ga er in elk geval van uit dat wij als overheid onze taken goed regelen in de wet, dat wij goed regelen hoe wij met werknemers omgaan. Dat moet op een fatsoenlijke manier gebeuren. Schiphol is een heel grote werkgever en heeft een grote, belangrijke maatschappelijke bijdrage. Daarvan verwacht ik dat het goed werkgeverschap toont. Dat zeggen wij. Wij gaan hier niet op de stoel zitten van Schiphol. Wij zeggen niet wat het precies moet doen. We hebben het nu de hele tijd over Schiphol. U hoorde mij al zeggen dat ik begin te papegaaien. Maar ik verwacht dit van alle bedrijven. Ik doe ook bedrijfslevenbeleid. Ik verwacht van alle bedrijven in Nederland dat ze goed werkgeverschap tonen.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan en dan mevrouw Kröger.

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

Ik zou aan de heer Amhaouch dezelfde vraag willen stellen die ik aan de heer Paternotte stelde, over de rondetafel en de twijfels die daar zijn gerezen over het rapport over vogelaanvaringen. Wil hij daarop reflecteren? Korthedshalve kan hij ook precies hetzelfde zeggen als de heer Paternotte, als hij zich daarbij aansluit. Dat was namelijk een prima antwoord. Maar misschien heeft hij wel een eigen mening.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb liever dat de heer Van Raan de vraag even expliciteert, want dan kan ik er het juiste antwoord op geven.

De **voorzitter**:

Kunt u de vraag helder stellen, zonder omloopjes?

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

Zeker, voorzitter. Zou de heer Amhaouch willen reflecteren op het gegeven dat vorige woensdag of donderdag – daar wil ik vanaf zijn – de deelrapportage over vogelaanvaringen in twijfel werd getrokken door alle experts, behalve door degene die het rapport had opgesteld?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb een gemixt beeld overgehouden van dat rondetafelgesprek. Er waren allemaal experts, de ene in functie en de andere gepensioneerd en uit functie. Dat doet er even niet toe. Het gaat erom welke informatie gedeeld wordt. Uiteindelijk moeten wij als Kamerleden zelf er een beeld van scheppen. De een zegt: het is niet erger dan in Noord-Holland bij Schiphol. Ook bij Schiphol hebben wij het vaak gehad over vliegveiligheid en vogels, over het omploegen van velden. Ik raak niet direct in paniek, want ik verwacht dat de MER het goed afdekt. Anders hoor ik dat graag van de Minister. Daar moeten we op kunnen bouwen. In de rondetafel heb ik ook aangegeven dat er een wachtgebied is boven Flevoland. Er is al veel vliegverkeer, zoals het kleinere general-aviationverkeer. Je kunt zeggen dat een kleiner vliegtuig minder impact heeft op vliegaanvaringen met vogels, maar er komt ook heel veel vliegverkeer van Schiphol. Er is dus veel vliegverkeer. Ik ga ervan uit dat de overheid de veiligheid goed borgt. Anders hoor ik dat heel graag van de verantwoordelijke Minister.

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

Ik concludeer dat de heer Paternotte wat dit betreft wat meer ruimte laat voor twijfel dan de heer Amhaouch. Overigens is dat wachtgebied in de buurt van Lelystad veel hoger dan waar de problemen zich afspelen. Het zij zo, dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de tijdslijn van de evaluaties van de OVV. Deelt de heer Amhaouch het perspectief van de heer Paternotte dat er pas een besluit over de toekomst van Schiphol genomen kan worden als de volledige evaluatie van de aanbevelingen van de OVV er ligt? De Minister is van plan om die in de loop van 2020 met de Kamer te delen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het gaat om veiligheid. We hebben gezegd dat we gaan handhaven. Als je gaat handhaven, moeten luchtvaartmaatschappijen ook een aantal zaken in orde brengen. Daarbij zijn er ook veiligheidsaspecten. Er ligt een aantal voorstellen. Veiligheidsrisico's moet je identificeren. Sommige zijn zo belangrijk en hebben zo'n impact dat je die morgen moet oplossen. Maar er zijn ook veiligheidszaken die je nog veel beter kunt maken. Als er een gedegen plan ligt, hoef je daar niet op te wachten. Als je overal op moet wachten, kom je niet verder. Maar je moet wel een risicoanalyse, risk mitigation, doen en bekijken wat je ermee doet. Maakt dit de veiligheid nog beter, en kunnen we daar een halfjaar of een jaar over doen? Het maakt me even niet uit hoelang. Maar de risico's die boven aan het lijstje komen, die een grote impact hebben en die vaak voorkomen, moeten we als eerste oplossen, voordat we andere zaken gaan doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een lang, edoch ietwat onduidelijk antwoord. De OVV heeft een breed scala aan aanbevelingen gedaan, zowel operationeel als meer op systeemgebied, over hoe wij ons luchtvaartbeleid organiseren. De Minister gaat dit evalueren. Daar heeft ze een tijdpad voor. Is de heer Amhaouch het eens met de heer Paternotte dat we die evaluatie integraal moeten hebben voordat we een besluit kunnen nemen over de toekomst van Schiphol?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat past volgens mij in wat ik net zei. Als je niet weet wat de risico's zijn – die komen uit die evaluatie – kun je niet verder. Ik zeg niet dat je ongecontroleerd alleen maar verder moet gaan. Ik verwacht dat de Minister... Het is niet alleen de Minister, want we hebben een integraal veiligheidsmanagementsysteem. Ik verwacht dat de sector met het Rijk, met het ministerie, helder heeft welke veiligheidsrisico's er zijn en dat erachter staat hoe ze die gaan oplossen. Dat lijstje moet op tafel voordat je verder stappen kunt nemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan komen we bij de heer Bruins. Hij spreekt namens de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Veiligheid moet de hoogste prioriteit hebben in de luchtvaart. Dat hebben we gezien bij de twee verschrikkelijke crashes met de 737 MAX in Indonesië en Ethiopië; er werd al aan gerefereerd. Boeing heeft grotere en zuinigere motoren onder zijn conventionele 737-body gehangen, waardoor structurele veranderingen aan de balans werden aangebracht. Een stukje software moet daar continu voor compenseren, ook als de autopilot uit staat. In de handleiding werd het niet vermeld. Dit stukje software kostte 346 mensen het leven. Het bleek een voortvarend en verstandig besluit van de Minister om het Nederlandse luchtruim te sluiten voor dit type. Ik sluit aan bij de vragen van collega's Paternotte en Amhaouch over dit proces. Maar ik vraag ook wat de stappen zijn die nu nodig zijn, wil de Minister het luchtruim weer openen voor de 737 MAX. Hoe ziet zij dit voor zich? Wat is het plan? Want het zal heel wat vergen om weer vertrouwen te krijgen in dit toestel.

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de voortgangsrapportage over de veiligheid op Schiphol, maar deze is alweer een paar maanden oud. Ik zie alweer uit naar de volgende voortgangsrapportage en de Monitor Integrale Veiligheid Schiphol. Wanneer in dit jaar verwacht de Minister die monitor te leveren? Of moeten we zelf de website integralsafetyschiphol.nl in de gaten houden? Wat betekent de veiligheid voor het al dan niet groeien van het vliegverkeer op Schiphol? Wanneer baan kruisingen en wisselingen van baancombinatie worden verminderd, zoals de OVV aanbeveelt, zijn er minder vliegbewegingen mogelijk. Heeft de Minister al helder welk limiet er qua aantal vliegbewegingen is voor een veilige operatie op Schiphol? En is de Minister het met mij eens dat eerst de veiligheid op orde moet zijn en dat dat uitgebreid en onafhankelijk getoetst moet worden, voordat we kunnen gaan praten over of we überhaupt groei willen? Eerst moeten we weten wat er kán, en dan moeten we weten wat we willen. Wanneer verwacht zij daar zicht op te hebben? En ook hier is dus de vraag wat het plan is en hoe zich dat verhoudt met de discussie over groei, die de Minister nu al zo gretig lijkt te willen voeren.

Voorzitter. Vorige week was hier in de Kamer een hoorzitting over veiligheid en vogelaanvaringen. Is de Minister op de hoogte dat bij de luchtmachten in ons land en in onze buurlanden veel kennis aanwezig is over vogels en vogeltrek, veel meer dan in de burgerluchtvaart? Is onze Koninklijke Luchtmacht betrokken bij de risico-inschattingen rondom de Nederlandse luchthavens? Wordt er samengewerkt, zoals er sinds kort ook wordt samengewerkt tussen de militaire en civiele luchtverkeersleiders? Is de Minister bereid een vogeltrekwaarschuwingssysteem te laten implementeren om de vliegveiligheid te vergroten?

Normaliter gaan vliegtuigen via continuous climb and continuous descent, waardoor ze maar kort verblijven in de gevarenzone, en daarom worden vogels vooral weggejaagd op en vlakbij luchthaventerreinen. Heeft de Minister op het netvlies hoeveel de risico's toenemen wanneer er

langdurig wordt gevlogen op constante hoogte onder de 2 kilometer, zoals de bedoeling is bij de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad tot 2023? Verder wacht ik op dit punt de antwoorden af op de schriftelijke vragen die namens de commissie afgelopen vrijdag zijn ingediend. Kunnen we die antwoorden verwachten voor het AO Luchtvaart later deze maand?
Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Uit de gepubliceerde Staat van Schiphol blijkt haarfijn hoe in de afgelopen jaren op heel veel vlakken het aantal veiligheidsincidenten meegroeit met de groei van Schiphol. Dus met de groei groeit ook het aantal veiligheidsincidenten. Drukke is een veiligheidsrisico op zichzelf. Dit sluit aan bij de zorg die de OVV heeft geuit over de veiligheid van Schiphol nu en in de toekomst. Een van de voornaamste zorgen van de OVV was de verwevenheid tussen ministerie en sector. We hebben hier vaker in de Kamer over gesproken. Wat wordt hier concreet aan gedaan en hoe wordt de voortgang op dit vlak onafhankelijk getoetst? De Minister heeft de rol van de ILT versterkt door een paar extra mensen toe te voegen en daar ben ik blij mee. Maar de zorg van de OVV was vooral dat de ILT niet genoeg in positie was om echt goed toezicht te houden. Dat ging volgens mij om meer dan alleen menskracht. Hoe wordt dat probleem opgelost? Is daarmee voldaan aan de zorgen en de kritiek van de OVV?

Kan de Minister ons verzekeren dat er geen sprake is van een besluit over de toekomst van Schiphol na 2020, totdat er een integraal plan ligt en onafhankelijk is vastgesteld dat alle door de OVV geïdentificeerde problemen, dus ook de verwevenheid van het ministerie en de zwakke positie van de ILT, zijn verbeterd? De update van het NLR-rapport over groei lijkt me dan ook echt op de zaken vooruitlopen en niet de prioriteit op dit moment. Kan de Minister een verzoek aan de OVV doen om nogmaals naar de situatie op Schiphol te kijken als dat integrale plan er ligt? Ook blijft bij ons de vraag open waarom de piloten, de mensen die toch hands-on in de praktijk elke dag in hun werk de veiligheid moeten borgen, te weinig gelijkwaardig betrokken zijn bij die plannen. Het lijken toch weer vooral Schiphol en de KLM te zijn, de twee partijen die het meeste belang hebben bij een groen vinkje, opdat er snel een groeibeslissing genomen kan worden. Hoe borgt de Minister de inspraak van het personeel op de oplossingen?

Dan iets heel specifiek over het groepsrisico en de groei van de luchtvaart. De NLR onderzoekt de kans op een ongeval per vliegbeweging en ook op extra risico's door extra drukte. Maar met meer vliegbewegingen neemt het totale risico dus sowieso toe. Moeten de risico's per vliegbeweging dan niet fors dalen om bij de groei van het aantal vliegbewegingen even veilig te blijven? Hoe zit dit geborgd in de berekeningen van het groepsrisico? Hoe gaat de Minister dit aanpakken?

Dan Lelystad Airport. Daar zijn al een aantal dingen over gezegd door collega's. De hoorzitting maakte mij pijnlijk duidelijk dat de risico's van vogelaanvaringen onvoldoende in beeld zijn. We wachten op antwoord op onze vragen. Ik heb aanvullend twee vragen aan de Minister. Is op dit moment al het onderzoek naar risico's van vogelaanvaringen rond Lelystad Airport openbaar en bij de Kamer bekend? Kan de Minister dit garanderen? En kan de Minister de Kamer schetsen op welke momenten zij sinds 2008 gewaarschuwd is voor het risico van vogelaanvaringen en door wie, en wat hiermee gedaan is?

Ten slotte de Boeing 737 MAX. Daar is al het nodige over gezegd. De gruwelijke ongevallen hebben aan het licht gebracht dat in het certifice-

ringsproces te weinig onafhankelijke controle zat en dat lijkt helaas op andere vlakken toch ook herkenbaar. We hebben een discussie gehad over transparantie inzake emissies van geluid, CO₂ en schadelijke stoffen. Het lijkt er toch op dat vooral de sector zelf de controle heeft en dan krijg je het vliegende equivalent van een sjoemeldiesel. Hoe zorgen we dat we echt onafhankelijke kritische controle hebben of krijgen op de luchtvaart? Welke lessen trekt de Minister en wat gaat zij daar Europees en bij IATA voor doen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij de heer Laçin namens de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik sluit mij wat betreft de Boeing 737 MAX aan bij de kritische noten van de collega's en de vragen die zij hebben gesteld over de goedkeuring, de certificering en hoe dat in elkaar zit. Ik ben benieuwd naar de antwoorden van de Minister daarop.

Ook wij vinden dat veiligheid altijd op één moet staan, ook in de luchtvaart. Die veiligheid kent heel veel aspecten – techniek, wetten en regels, wel of geen groei, ingewikkelde grondoperaties op Schiphol – maar wat ons betreft blijft luchtvaart toch vooral mensenwerk, op welk niveau dan ook. De aanbevelingen van de OVV en de NLR zijn voor ons daarom belangrijk. Dat is wat ons betreft de basis om verder te praten over de toekomst van de luchtvaart. Inmiddels is er een complete website opgetuigd, waarop te zien is welke onderzoeken en plannen er uitgevoerd worden en welke maatregelen er genomen worden. Dat is een goed begin. We zien bij veel aanbevelingen van de OVV dat er allerlei onderzoeken gepland staan, dat taskforces worden samengesteld en maatregelen voor de lange termijn worden aangekondigd. Hoe verhoudt dit zich met de groeiwensen van Schiphol op wat kortere termijn? Zoals ik net ook al aan de heer Paternotte vroeg: wat ons betreft is dat ongewenst, onmogelijk en onverantwoord. Wat vindt de Minister hiervan? Moeten aanbevelingen niet eerst geïmplementeerd en geëvalueerd worden, voordat we überhaupt gaan praten over wel of geen groei van Schiphol? Voorzitter. Er is een grote groep verantwoordelijken samengekomen in een integraal veiligheidsmanagementsysteem, het ISMS: Schiphol, de luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en tankdiensten. Dat is nodig en dat is ook goed, en we zien en horen ook al dat de incidenten de afgelopen tijd zijn verminderd op Schiphol. Dat is alleen maar goed. Maar – ik begon er mijn betoog al mee – veiligheid is vooral mensenwerk. Als passagier ben je uiteindelijk afhankelijk van grondpersoneel en de piloot. GroenLinks vroeg daar ook al aandacht voor. Laat nu juist die partijen niet als beroepsgroep vertegenwoordigd zijn in het ISMS. De SP vindt dat een rare keuze en ik hoop de Minister ook. Want ook zij kan toch niet ontkennen dat het grondpersoneel en de piloot een heel belangrijke schakel voor de veiligheid zijn? Graag een reactie: waarom zijn zij als beroepsgroep niet vertegenwoordigd aan tafel?

Dan ga ik verder met personeel en veiligheid. Ik heb al vaak gehamerd op het belang van arbeidsomstandigheden, de link met vermoeidheid en de invloed op de veiligheid. Het rondetafelgesprek hierover eind november 2018 – dat was een ander gesprek dan dat over de vogelaanvaringen – toonde wederom aan dat er een link is tussen veiligheid en arbeidsomstandigheden. Nog geen maand geleden toonde ook onderzoek uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie aan dat piloten vaak oververmoeid vliegen en dat hierdoor 70% van het reactievermogen en de aandacht verloren kan gaan, met alle mogelijke gevolgen van dien op cruciale momenten. Mede op mijn aandringen is deze Minister ook in Europa het gesprek aangegaan en is er recent een rapport van de

Commissie verschenen. Daarin wordt gesproken over de aanpak van pay-to-flyconstructies, betere training en bewustwording. Daaruit kan ik concluderen dat er aandacht voor het probleem is, maar dat de noodzaak om hier snel mee aan de slag te gaan, vooralsnog ontbreekt. Kan de Minister toelichten wat haar inzet is om op korte termijn tot concrete acties vanuit Europa te komen om de sociale standaard te verhogen? Ik blijf even bij de sociale vestigingseisen. Handhaven gebeurt achteraf, maar voorkomen is beter dan genezen. Een van de manieren om daarvoor te zorgen is dat werkgevers aan zowel vliegend als grondpersoneel goede arbeidsvoorwaarden moeten aanbieden. Dit kunnen we afdwingen via sociale vestigingseisen. Voorbeelden zat. Er is afgesproken dat iedereen die werkt op London Heathrow bijvoorbeeld de London minimum wage gaat verdienen. Dat is 30% boven het wettelijk minimumloon. Ook is het volgens Europese richtlijnen mogelijk dat we het aantal afhandelaars op luchthavens beperken. Heel veel luchthavens hebben er twee. Wij hebben er vier op Schiphol. Dus welke mogelijkheden ziet deze Minister om hier werk van te maken, zodat we op Schiphol de race naar beneden voor het grondpersoneel teniet kunnen doen en de concurrentie kunnen verminderen, zodat de veiligheid op peil blijft?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

We hebben eerder een rondetafel/hoorzitting gehad over onder andere Ryanair in Eindhoven en het feit dat Europese maatschappijen maar heel marginaal kijken naar bijvoorbeeld de toepassing van de werk- en rusttijdenregeling. Hoe beoordeelt u, ook op basis van de nadere informatie die de Minister daarover heeft verschaft, de manier waarop we dat in Nederland hebben ingericht?

De heer Laçin (SP):

De conclusie die ik uit de rondetafel trok, wilde ik bewaren voor de tweede termijn. Maar als heer Paternotte dat nu vraagt: het heeft mij enorm verbaasd dat de ILT aan tafel zei dat ze onder EASA eigenlijk bijna geen aanvullende controles doet. Het ging om een vraag gericht aan Ryanair en in mijn beleving voldoet dat gewoon niet. Volgens mij zegt de Minister niks anders dan dat ze Europees kijkt wat mogelijk is, maar nationaal gebeurt er eigenlijk vrij weinig, bijvoorbeeld op het gebied van het aanpakken van uitbuiting door bijvoorbeeld Ryanair. Daar heb ik vaker om gevraagd, maar ik heb op dat gebied weinig concrete acties vanuit de Minister gezien.

De heer Paternotte (D66):

Wij constateren dat de vlagstaat van de luchtvaartmaatschappij daarin een specifieke rol heeft – dat is in het geval van Ryanair Ierland – maar dat Ryanair vanuit Eindhoven misschien wel naar Ierland vliegt, maar vooral naar heel andere landen. Dan vlieg je tussen bestemmingen op en neer waarbij derde autoriteiten aan het werk zijn. Vindt u het dan niet goed als wij in ieder geval duidelijk krijgen wat dan precies de taak van de autoriteit in Nederland is en dat land van bestemming waar Ryanair naartoe vliegt?

De heer Laçin (SP):

Dat zou een goede zet zijn. Daar ben ik het heel erg mee eens. Maar ik ben vooral op zoek naar iets anders. Zodra er signalen zijn – en die waren er bijvoorbeeld bij Ryanair; ik wil me daar niet volledig op focussen, maar die signalen waren er hier in Nederland – dan vind ik dat de Minister samen met de inspectiediensten aan de slag moet en controles moet

uitvoeren. Dat geldt ook voor ontvangende landen, de andere landen waar Ryanair naartoe vliegt. Er moet samenwerking zijn om boven de afspraken die we in het kader van EASA hebben gemaakt, ook nationaal acties uit te zetten, stappen te nemen. En dat ontbreekt. Ik hoop dat de Minister ook naar aanleiding van deze vraag straks wat meer kan zeggen hierover.

De voorzitter:

Dan komen we bij de heer Graus namens de PVV.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Wat betreft de Boeing 737 MAX sluit ik mij aan bij eerder gestelde vragen. Bij de hoorzitting, waar toch ter zake deskundigen spraken, bleek dat er in vier decennia vier noemenswaardige aanvaringen zijn geweest met vogels, waarvan één met een hopeloze buizerd. Er is er dus gemiddeld één per tien jaar. Voor de rest gebeurt het meestal dat je, zoals ook het geval is met auto's, mogelijk wel wat schade oploopt, maar dat het niet gevaarlijk is. Auto's rijden immers ook heel veel vogels dood en dat is meestal niet gevaarlijk. Maar ieder ongeval is er één te veel. Wij hebben net als de Partij voor de Dieren ervoor gepleit dat er een andere inrichting moet komen, een vogelonvriendelijke inrichting, maar dat blijkt niet tot 13 kilometer het geval te zijn. Bovendien schijnen boeren daar subsidies voor gekregen te hebben en die zijn gewoon gewassen blijven zaaien en aanbouwen die dieren aantrekken, die vogels aantrekken. En dat is natuurlijk raar. Daar wil ik graag een onderzoek naar. Als ze er geld voor krijgen, moeten ze ook ervoor zorgen dat het vogelonvriendelijke gewassen worden. Daar had ik graag een reactie op gehad. Een deskundige zei ook dat grote groepen vogels zich vanzelf weghouden van vliegtuigen en dat daardoor het aantal aanvaringen nihil is. Hoe komt het dat Defensie, die met name vliegt onder de 2.000 meter, waar de vogeldichtheid enorm hoog is en de kans op een aanvaring dubbel zo groot is, nooit last heeft van vogels? Hoe kan dat? Komt dat door die «en route»-vogelradar? Ik wil die vogelradars – ik heb ervoor gezorgd dat die op Schiphol kwamen – ook graag op Lelystad Airport. Het gaat dan om een vaste vogelradar met een vaste luchtverkeersleider daarvoor. Ik wil ook dat de Minister een verantwoordelijke aanwijst. Je hebt op Schiphol K1, K2, K3 en K4, bij die bird control. Komt er ook een K5 en een K6 op Lelystad? Graag! En wie krijgt daar de verantwoordelijkheid voor? De luchtverkeersleiding wil 100% veiligheid. Die wil die verantwoordelijkheid niet. Iemand moet de verantwoordelijkheid voor die vogelradar krijgen, en voor het lezen van de 3D-beelden. Ik wil daar ook rapportages van hebben. Het schijnt dat die heel slecht worden vertaald naar de afdeling Operatie, zoals hier door deskundigen werd gezegd. Er moet worden gestopt met de jacht op de vos. Dat vragen wij al vanaf 2006. Jacht werkt averechts. Op de Veluwe nam het aantal zwijnen af van 5.000 naar 1.500, terwijl het aantal ongevallen toenam. Die dieren slaan in blinde paniek kilometers op de vlucht en rennen dan dorpen in en snelwegen over. Hetzelfde gebeurt met die vogels. Die houden zich vanzelf al weg bij de vliegtuigen. Als je gaat schieten, vliegen ze in blinde paniek alle kanten op. Dan maak je het juist gevaarlijker. Bovendien gaat een gans in plaats van vier tot zes eieren negen tot tien eieren leggen, zei hier een deskundige, die meer verstand van ganzen heeft dan wij allemaal bij elkaar. Stop met de jacht op de vos. In Spaarnwoude zijn de vossen afgeschoten en zijn er meer ganzen. Dat is iets wat ik al zeg. De vos verslindt ganzeneieren, dus laat die vos in godsnaam met rust. Die zit al jaren in het beklagdenbankje. Ik heb er ooit, in 2005, al eens een reportage over gemaakt, samen met de Dierenbescherming. Dat was voor TV Limburg. We moeten gewoon van die vos afblijven, want dat is het beste diertje om op een natuurlijke manier de ganzenoverlast mee te voorkomen.

Ik krijg graag nog een toezegging over de rapportages betreffende de 3D-beelden. Dan hoef ik daar geen motie voor in te dienen.

Ik heb het ook al gehad over het onaantrekkelijk maken.

Voorzitter, ik schiet er even vlug doorheen. Ik wil gewoon hebben: preventie, dus terreinbeheer, bird control en roofvogels wegvangen en elders loslaten. Dat laatste kan. Er is zelfs een Robird, een robotvogel. Ze zeggen dat je die moet inzetten. Maar die paar roofvogels die er zitten, kun je gemakkelijk wegvangen en elders loslaten. Die komen dan ook niet meer terug.

Meneer Paternotte zegt: mooi! Maar alles wat ik vraag is mooi. Maar wat u zegt blijkt niet uit uw keuzes als het gaat om het steunen van mijn moties. Dat zou u wél eens moeten doen. Dan laat u zien dat u al mijn verzoeken mooi vindt. Ik reken er dus op dat u moties die ik eventueel indien, allemaal gaat steunen. Dank u wel daarvoor.

Ik vind het heel belangrijk dat de Minister toezegt dat die vogelradar er straks vast gaat komen op Lelystad. Ik neem aan dat de Minister dat gaat toezeggen. Ik geloof dat ze 0,5 miljoen kosten. Dat is niet niks. Maar als het de veiligheid ten goede komt, dan moet dat gebeuren. Ik wil wel dat de Minister in dit AO iemand aanwijst die daarvoor verantwoordelijk is, want het schijnt dat het op Schiphol misgaat door een afschuifstelsel. Dat moeten wij niet willen.

Daarbij zal ik het laten in deze termijn, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Kunt u mij even vervangen? Dan kan ik mijn bijdrage doen.

Voorzitter: Graus

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

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

Dank u wel. Vliegveiligheid – daar gaat het vandaag over – maar ook veiligheid op de grond is van het grootste belang. Daar zijn strenge regels voor opgesteld. Ook de sector zelf werkt aan verbeteringen, continu. Maar de recente ongelukken met de Boeing 737 MAX in Indonesië – een toestel van Lion Air – en in Ethiopië tonen aan dat ook de modernste toestellen kunnen haperen als er beknibbeld is op software en updates. Het is een enorme wake-upcall voor het toezicht en voor de toelating in de sector, die nog lange tijd zal doorklinken. Ik denk dat de Amerikanen flink zullen ingrijpen en onderzoek zullen doen. Dat is nodig. Ik heb begrepen dat zelfs de FBI onderzoek doet. Ook heb ik gelezen dat de Chinezen het luchtwaardigheidscertificaat van dit type toestel hebben ingetrokken. Hangt dat hiermee samen? Of heeft het ook een relatie met de handelsoorlog tussen de Chinezen en Amerikanen? In ieder geval staat buiten kijf dat onderzoek naar de certificering, keuring en implementatie van dit soort software grondig moet gebeuren. Kan de Minister toezeggen dat ze de Kamer daarover blijft informeren, althans binnen haar mogelijkheden, vanwege het internationale aspect?

Voorzitter. Ondertussen moeten we wel erkennen dat vliegen nog steeds de veiligste vorm van transport ter wereld is. Het is veiliger dan autorijden en veiliger dan op de fiets of in de trein zitten. De VVD wil duurzame groei van de luchtvaart, ook op Schiphol, en dus ook een uitbreiding van het aantal vluchten, maar natuurlijk staat de veiligheid wel voorop.

Kijkend naar de resultaten en naar de brieven die we hebben gekregen, heb ik nog wel een aantal vragen en opmerkingen. Allereerst lees ik dat de luchtverkeersleiding een campagne is gestart om vliegers er bewuster van te maken dat ze na de landing sneller van de landingsbaan af moeten. Dat heeft effect gehad: het aantal runway incursions is spectaculair gedaald. Ik

denk dat dat een mooi feit is, maar daar moeten we wel mee doorgaan. Dat soort simpele dingen als bewustwording kunnen al enorm helpen. Ik lees verderop dat de ILT, die toezicht houdt, weliswaar is uitgebreid maar nog onvoldoende inzicht heeft in de samenhang van de onderliggende afwegingen en keuzes betreffende alle maatregelen. Ik wil dat de ILT dat wel goed kan toetsen. Ik hoop dat we daar de volgende keer meer informatie over krijgen.

Ik lees dat er over de doelen en termijnen nog geen specifieke afspraken zijn gemaakt met het ministerie. Waar hangt dat op op dit moment?

Ik lees dat het ISMS, dat de heer Laçin ook aanhaalde, nog geen doorzettingsmacht heeft. Is dat nodig? Of is dat niet nodig en gaat het op basis van consensus? En waarom is daar dan voor gekozen?

Heel belangrijk in de integrale afwegingen betreffende de veiligheid is dat er.... Dat is echt een compliment waard, dat stuk over de ILT in De Staat van de Veiligheid, met al die indicatoren. We praten samen over wat de indicatoren moeten zijn. Er staan er een behoorlijk aantal in opgesomd, zowel op duurzaamheidsgebied als, en vooral, op veiligheidsgebied. Ik vind de manier waarop het gepresenteerd is, waarop het inzichtelijk is gemaakt een compliment waard. Ik hoop dat we dit structureel kunnen krijgen, want dat geeft een heel mooi beeld van hoe de ontwikkeling is. LVNL zelf stuurde mij ook wat informatie. Dan zie je inderdaad dat sinds maart 2018, sinds de OVV en alle projectgroepen aan de gang zijn gegaan, het aantal incidenten, het aantal voorvallen op Schiphol spectaculair is gedaald. Ik denk dat dat een goede zaak is, want veiligheid kun je nooit genoeg hebben.

Dan kom ik op Lelystad. We hadden inderdaad een rondetafel. Daar werd gevraagd: is zo'n vogelradar van toegevoegde waarde, of niet? Of moet je een aantal maanden per jaar die bird control gaan doen? Ik vraag de Minister: is dat iets om over na te denken? Ik wijs de mensen ook op de website van het ISMS, waarop 30 maatregelen staan die volgen uit het OVV-rapport. Daar kun je heel goed zien wat er gebeurt bij baankruisingen, de samenwerking en de infrastructuur.

Ten slotte, voorzitter. Natuurlijk wil de VVD af van het anticiperend handhaven. Daar zetten we nu ook stappen voor. Ik denk dat het belangrijk is dat mensen rechtszekerheid krijgen, ook in de omgeving. Maar als het nodig is wil ik ook de vierdebaanregel ter discussie stellen, als dat de veiligheid verbetert. Kan de Minister daar wellicht een opening in bieden? Wil ze daarnaar kijken?

Ten slotte heb ik een vraag over het aantal nachtvluchten dat binnenkwam zonder dat er een slot was toegewezen. Dat waren er zeventien. Dat is niet veel op 500.000, maar het is toch wel vreemd dat er zomaar midden in de nacht een toestel landt zonder dat je weet dat die komt. Of zit het anders en heeft het slot daadwerkelijk niet veel te maken met het landingsrecht? Ten slotte ook aandacht voor de grondafhandeling. Juist op de grond zijn nog wel verbeteringen denkbaar, ook met het personeel.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra, voor uw inbreng. Er is een interruptie van meneer Van Raan.

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

Ik vraag de heer Dijkstra of ik nog wel een interruptie heb.

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

Nee, die heeft u niet meer.

De voorzitter:

Dat is wel eerlijk van u, want ik kan het van hieruit niet overzien. Dan draag ik bij dezen het voorzitterschap over aan collega Dijkstra.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Ik dank alle collega's voor hun bijdrage. Er zijn behoorlijk wat vragen gesteld. Ik kijk even naar de Minister. Ik denk dat er wel behoefte is aan minstens een kwartier of twintig minuten.

De heer Graus (PVV):

Meneer de voorzitter. Even iets micromanagen. Ze hebben ook mijn glaasje bruiswater afgenomen in de Kamer. Ik mag dus ook weleens micromanagen. Kan die ellendige zuil, dat verhoogde spreekgestoelte, hier eens worden weggehaald? Niemand maakt er gebruik van. En het lijkt net alsof ik wegduik voor de pers en zo. Ik vind het ook onpersoonlijk. Ik zit ook een beetje gesandwicht tussen meneer Laçin en dat blok in. En ik ben toch al claustrofobisch, dus... Maar mogelijk kunt u, als grote partij, zich ook voor die dingen inzetten. Dank u wel.

De voorzitter:

We schorsen voor twintig minuten. En de volgende bijdrage mag u staand gaan doen.

De vergadering wordt van 11.00 uur tot 11.25 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan beginnen met de beantwoording door de Minister. Er zijn veel vragen gesteld. De Minister gaat ook even toelichten hoe ze gaat antwoorden, denk ik. Dan kunnen we kijken of we vragen kunnen stellen gedurende het proces. Ik stel voor twee vragen per Kamerlid. Omdat er veel vragen zijn gesteld, denk ik dat we ons een beetje moeten limiteren. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn inderdaad veel vragen gesteld, maar veiligheid is ook ontzettend belangrijk, dus het is logisch dat er veel vragen zijn. Ten tijde van het plannen van dit algemeen overleg hadden we natuurlijk niet voorzien dat er zo'n verschrikkelijk ongeluk met de 737 zou gebeuren. Ik heb een apart mapje gemaakt met de vragen die daarover zijn gesteld. Daar wil ik zo meteen ook graag mee beginnen. Er zijn een aantal vragen gesteld die gerelateerd zijn aan het OVV-rapport over Schiphol. Daar kom ik dan daarna op terug. Dan zijn er een heleboel vragen gesteld in relatie tot Lelystad, maar vooral over de vogelaanvallen. Daar kom ik in het derde blokje even op terug. Dan heb ik nog een aantal vragen die meer te maken hebben met het cabinepersoneel en grondpersoneel, en een aantal overige vragen. Daar kom ik in het laatste blokje graag op terug.

Ik wil graag beginnen met de vragen die gesteld zijn naar aanleiding van de Boeing 737. Ik ga maar gewoon de vragen langs, te beginnen met de vraag van de heer Paternotte of de ILT en EASA nadere stappen gaan zetten. Het mag klip-en-klaar zijn dat veiligheid altijd geborgd moet zijn. Dat moet ook het uitgangspunt zijn van het certificeringsproces. Alleen veilige vliegtuigen verklaar je luchtwaardig. U weet ook dat er inmiddels naar aanleiding van die beide vreselijke ongevallen diepgaande onderzoeken naar de oorzaken zijn gestart. Die onderzoeken zijn nog niet afgerond en die moeten we natuurlijk toch eerst afwachten. In de VS is er ook een strafrechtelijk onderzoek gestart, ook naar de rol van de FAA en naar mogelijke verstrengeling met Boeing. Dat is een belangrijk onderzoek, op de uitkomsten waarvan we niet vooruit kunnen lopen. Ten aanzien van de rol van EASA kan ik u aangeven dat in de statuten van EASA echt waarborgen zijn opgenomen tegen vermenging van belangen van de certificerende instantie en de luchtvaartindustrie. EASA heeft

daarin geen andere rol dan het borgen van de veiligheid. EASA is een onafhankelijk agentschap met medewerkers uit alle EU-lidstaten. De ILT heeft als zodanig geen rol bij het beoordelen van de luchtwaardigheid. Wij houden natuurlijk nauw contact met EASA over alle ontwikkelingen. Dat kan ik niet genoeg onderstrepen.

De heer Paternotte heeft ook gevraagd of er een check zit op de autoriteiten van andere landen, bijvoorbeeld Brazilië, ten aanzien van de luchtwaardigheid van toestellen, zoals van Embraer. EASA heeft bilaterale overeenkomsten met de VS, met Canada en met Brazilië. De regelgeving voor certificatie van vliegtuigen is met deze landen geharmoniseerd. Die bilaterale afspraak is zo geregeld om niet alle testen en alle certificerende activiteiten dubbel, driedubbel of vierdubbel te hoeven doen. Het werkt twee kanten op. Het verlicht ook de administratieve lasten, omdat Europa dat bijvoorbeeld doet ten aanzien van de Airbus, om maar een voorbeeld te noemen.

Dus EASA valideert. Dat betekent dat men wel kijkt hoe de BASA-verdragspartners hun werk hebben gedaan, op bepaalde punten die voor EASA van belang zijn. Waar de lokale eisen eventueel anders zouden zijn dan Europese eisen, zal EASA een volledig certificatie-traject uitvoeren. EASA zal ook zelfstandig zich een oordeel vormen over straks mogelijk door Boeing aangedragen mitigerende maatregelen, maar zich wel beperken tot de voorgestelde modificatie. EASA zal dus niet zomaar alleen de conclusies van FAA overnemen, voordat de 737 MAX weer eventueel tot het Europese luchtruim wordt toegelaten.

Meerdere Kamerleden hebben gevraagd hoe het kan dat veiligheidsvoorzieningen optioneel zijn. De heer Amhaouch zei het nog het duidelijkst: veiligheid kan toch niet te koop zijn? Veiligheidsvoorzieningen die nodig zijn om aan de certificatie-eisen te voldoen moeten altijd standaard onderdeel zijn van de uitrusting van een vliegtuig. Het waarschuwingslampje waar veel over te doen is geweest, betreft een aanvullende voorziening, maar ook zonder dat lampje moet aan de certificeringseisen zijn voldaan. Het is verder niet ongebruikelijk dat er voor aanvullende voorzieningen bijbetaald moet worden. Dat is bijvoorbeeld ook bij ontwerpen van Airbus, Bombardier en Fokker het geval. Maar de bottomline is wel dat moet zijn voldaan aan de certificatie-eisen voor de veiligheid.

Er is door een aantal leden gevraagd hoe het precies staat met het proces om tot de luchtruimsluiting te komen. Op 12 maart is het Nederlandse luchtruim voor de vliegtuigen van het type Boeing 737 MAX 8 en 9 voor onbepaalde tijd afgesloten. Dat besluit is door mij genomen op advies van de ILT. Het besluit is ook in lijn met de aanwijzing van EASA. EASA heeft later op dezelfde avond aangekondigd om alle operaties met de genoemde Boeingtonoestellen in Europa te schorsen. EASA is tot het besluit gekomen als voorzorgsmaatregel, om daarmee de veiligheid van de passagiers te verzekeren. EASA heeft de lidstaten inmiddels ook verzocht om de nationale sluiting van het luchtruim in te trekken. Dat is niet meer nodig, omdat EASA dat inmiddels voor ons allemaal geborgd heeft. Het zit bij ons nu ook in de pijplijn, waardoor ik mijn eigen sluiting van het nationale luchtruim weer kan intrekken. Ik gaf net al aan dat het onderzoek nog niet is afgerond. Dat moeten we natuurlijk afwachten voordat EASA conclusies kan trekken over hoe verder om te gaan met de kwestie. Gaat het om een eventuele update? Ik gaf u ook al aan dat EASA niet zomaar een-op-een accepteert wat de FAA gaat doen. Vanuit Nederland houden we natuurlijk intensief contact met EASA over dit proces.

De voorzitter:

Er is een vraag hierover van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Dat roept best veel vragen op.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben nog niet helemaal klaar met de beantwoording.

De heer **Paternotte** (D66):

Laat ik even ingaan op de twee punten die mij nu het meest bezighouden. De Minister geeft aan dat de ILT heeft geadviseerd om het luchtruim te sluiten en dat zij daartoe heeft besloten. Dat was in lijn met EASA, maar EASA besloot later om alle operaties te schorsen, zoals de Minister zelf ook zegt. EASA kwam dus later in de tijd. Mijn vraag is: op basis van welke informatie heeft u dan dat besluit genomen? Welke informatie had de ILT dan, op basis waarvan is besloten om het Nederlandse luchtruim te sluiten, terwijl een aantal andere Europese landen dat nog niet deed? Er was ook een verschil in de zin dat EASA zei: het luchtruim is dicht, dus meteen landen. Daarom moesten TUI fly-toestellen in Sofia en op de Canarische Eilanden direct landen. Uw besluit strekte ertoe dat die vliegtuigen wel nog terug konden vliegen naar Amsterdam. Het komt gewoon vreemd op mij over dat er blijkbaar twee verschillende maten zijn. U verwijst naar EASA voor uw besluit om het luchtruim te sluiten, terwijl zij dat op dat moment nog helemaal niet hadden gedaan. Hoe kan dat dan gegaan zijn?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zijn hele terechte vragen van de heer Paternotte. We hadden natuurlijk al wel signalen gekregen dat het ging gebeuren. In de tussentijd hebben andere, omliggende landen ook hun luchtruim al gesloten. ILT heeft daar ook rekening mee gehouden, omdat er een hele rare situatie aan het ontstaan was dat je over het ene land nog wel en over het andere land niet meer kon vliegen. Dat is aanleiding geweest voor de inspecteur-generaal om te zeggen: we wisten dat het in de pijplijn zat bij EASA. Als je dan hoort dat omliggende landen het ook al hebben gedaan, laat je daar niet een hele rare situatie door ontstaan. Dat is de reden geweest. Verder heeft EASA aanvankelijk aangegeven het luchtruim te zullen sluiten, maar daarbij aangegeven dat het terugvliegen nog wel mocht plaatsvinden: de zogenaamde ferryvluchten, leeg met bemanning. Pas enige tijd later hebben ze ook daarvoor het luchtruim gesloten. Als u dat nog helemaal precies op een rijtje wilt hebben, kan ik mij voorstellen dat ik dat nog precies volgordelijk voor u opschrijf. Maar zo is het gegaan.

De **voorzitter**:

De Minister is bezig met de beantwoording, dus ik zou de vraag even opsparen als ik u was.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb één vraag gesteld. In elke interruptie heb je ook nog een tweede, dus ik dacht: ik ga nu direct in op het antwoord op de vraag, tenzij de Minister nog steeds bezig is met het antwoord op de vraag.

De **voorzitter**:

Stelt u uw aanvullende vraag, dan zijn we door dit punt heen.

De heer **Paternotte** (D66):

De Minister zegt: we wisten dat het besluit van EASA eraan kwam. Dat roept toch de volgende vraag op. Als EASA al weet dat ze het luchtruim gaan sluiten, waarom doen ze dat dan niet? Er zitten dan nog uren tussen. De nationale autoriteiten doen het eerst. Het lijkt in alle opzichten vreemd, als je besluit het luchtruim te sluiten in verband met de veiligheid, dat de signalen wel aan nationale staten worden gegeven, maar dat het op Europees niveau niet gebeurt, terwijl u net zelf aangeeft dat EASA u vraagt om de sluiting van het luchtruim in te trekken, omdat het Europees

geborgd is. Er zou toch gewoon één lijn getrokken moeten worden? Bent u het met mij eens dat dit toch een opvallende gang van zaken is? Waar ik vooral op doelde, is het verschil. Want ferryvluchten mochten nog plaatsvinden, dus zonder passagiers. Maar uw besluit strekte ertoe dat TUI fly nog wel met passagiers terug mocht vliegen naar Amsterdam. Het besluit van EASA tot sluiting van het luchtruim strekte ertoe dat die toestellen direct aan de grond moesten en alleen zonder passagiers terug mochten vliegen. Dat zijn twee verschillende maten. Dat komt heel vreemd over als het gaat om iets als veiligheid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even over het eerste punt, de manier waarop het besluitvormingsproces bij EASA precies is verlopen. Waarom kon dat niet net een paar uur eerder? In het verloop van een paar uur is het rijtje landen dat het luchtruim ging sluiten, toegenomen. Die vraag kan ik op dit moment niet beantwoorden. Dan zal ik echt even bij EASA moeten navragen waarom dat nou precies bij hen zo lang heeft geduurd. Dus ik stel u voor dat ik daar schriftelijk op terugkom. Dat kan ik op dit moment niet overzien. We hebben gewoon met die situatie te maken gekregen en naar bevind van zaken moeten handelen. Hetzelfde geldt ook voor de situatie rondom de ferryvluchten. In de beantwoording van de schriftelijke vragen van de heer Amhaouch heb ik geprobeerd daarin al enige duidelijkheid te scheppen. Dat heeft ook te maken met individuele landen die hun luchtruim al dan niet ook al hadden gesloten, waardoor je in het ene geval nog wel kon terugkomen en in het andere geval niet. Maar als het nog onvoldoende duidelijk is, stel ik voor dat wij bij EASA navragen hoe de besluitvorming bij henzelf is gegaan en voor het AO Luchtvaart precies schriftelijk antwoord geven.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, u hebt twee interrupties in totaal, dus als u wilt interrumpen, is dat uw tweede. We hebben twee interrupties in tweeën. U hebt er een gehad in tweeën. U hebt er dus nog een in tweeën over. Ik zou die even bewaren, en dat doet u ook.
De heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik zal mijn vraag stellen als de Minister het blokje over de Boeing heeft afgerond.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is ook gevraagd op welke manier er een inhoudelijke check plaatsvindt bij buitenlandse autoriteiten. EASA voert op regelmatige basis audits uit bij buitenlandse autoriteiten.

Twee keer per jaar komen in Brussel de EU-lidstaten, EASA en de Europese Commissie in een vergadering bijeen om een update van de Europese veiligheidslijst te bespreken. Daar was ook naar gevraagd. Het zou kunnen dat de heer Amhaouch nog een nadere vraag heeft over de vlucht vanaf Las Palmas. Ik zie hem al voorzichtig knikken. Op 12 maart heeft EASA een aanwijzing gegeven op grond waarvan die toestellen aan de grond moesten blijven. Alleen enkelvoudige vluchten met lege toestellen terug naar het thuisland, de zogenaamde ferryvluchten, waren nog toegestaan. Ook in het besluit om het Nederlandse luchtruim te sluiten was die bepaling opgenomen. Op 16 maart heeft TUI de PH-TFN als ferryvlucht zonder passagiers laten terugvliegen van Las Palmas naar Amsterdam, op grond van de uitzondering die gemaakt was voor de ferryvluchten. Bij deze vlucht van Las Palmas kon de route dusdanig

worden vastgesteld dat alleen door een toegestaan luchtruim is gevlogen. Vandaar dat die vlucht nog wel kon plaatsvinden.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Twee zaken. De Minister geeft aan dat Nederland, de ILT, niet betrokken is bij het certificeren of het luchtwaardig verklaren van de Boeing. Dat wordt door EASA en FAA gedaan. Dan kom ik terug op de verantwoordelijkheid van de nationale overheid versus de Europese verantwoordelijkheid. Ik vind dat dit over een stukje nationale veiligheid gaat, zoals ik in de eerste termijn zei. De Minister geeft nu aan dat ze het nationale verbod, of hoe je het wilt noemen, heeft ingetrokken omdat EASA het overall doet. Juist in die aanloop zag je bijvoorbeeld dat de Britten als eerste of als een van de eersten zeiden: we houden onze vliegtuigen aan de grond. Daarna kreeg je een soort domino-effect. Heel Europa ging naar elkaar kijken en daarop acteren.

Wat betekent het nu als de Minister zegt dat zij het zelf heeft ingetrokken en dat EASA weer in the lead is? Als EASA het straks vrijgeeft, heeft TUI of welke organisatie dan ook, het recht om er weer gebruik van te maken. Ik vind dat de Minister daartussen moet zitten, want zij heeft zelf een afweging gemaakt. Wij hebben zelf een afweging gemaakt in het kader van de veiligheid, namelijk dat je eerst moet toetsen, zeker in deze casus, of dat goed gebeurt. Daarom vroeg ik ook of de Minister zich ervoor kan inzetten – natuurlijk moet het onderzoek afgewacht worden – om deze gebeurtenis goed te evalueren met de Europese collega's. Hoe gaan we hier in de toekomst mee om? Want je ziet dat er geen eenduidigheid is en dat we op elkaar reageren. Zeker in dit laatste voorbeeld, als de Minister zegt dat we het nationaal intrekken en weer overlaten aan EASA, weet ik niet waar wij als nationale overheid aan toe zijn. Dus nogmaals de vraag: gaat de Minister zich er met de Europese collega's voor inzetten om dit goed te evalueren? Ik kan me haast niet voorstellen dat andere collega's in Europa dat niet ook willen. Hoe gaan wij de informatievoorziening naar onze eigen ILT organiseren, zodat we ook altijd eigen maatregelen kunnen nemen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Een hele duidelijke vraag. Ik heb net in de richting van de heer Paternotte al aangegeven dat ik wil navragen hoe dit bij EASA precies is gegaan. Misschien moet ik me duidelijker uitdrukken: ik wil zeker dat het hele besluitvormingsproces wordt geëvalueerd en ik zal daar ook zeker met de Europese collega's over spreken. Want ik denk dat we allemaal wel het gevoel hebben dat dit niet optimaal is gegaan.

U vroeg: hebt u het nu al ingetrokken? Dat heb ik nog niet gedaan. Er is een verzoek van EASA binnengekomen om het in te trekken, zodat er weer een eenduidig Europees beeld is. Ik zie op dit moment geen reden om daar niet in te bewilligen, want de facto doe je hetzelfde. Nogmaals, ik kan niet op de onderzoeken vooruitlopen, maar ik denk dat het goed is als we gezamenlijk, in Europees verband, dus in EASA-verband met de Europese Commissie, bespreken hoe we dat straks mogelijk weer wel gaan toelaten, zodat we daar niet weer de rare situatie krijgen dat het ene land al iets vrijgeeft en EASA nog niet of andersom. Ik hoor het signaal van de Kamer heel goed en ik ben het er ook mee eens. We hebben er alle belang bij om hierover een helder, duidelijk besluitvormingsproces te krijgen. Daarbij kunnen we evalueren hoe het nu in aanloop naar de sluiting is gegaan, maar ook voorsorteren op hoe het straks gaat, wanneer het mogelijk weer vrijgegeven wordt. Daar zal ik de Kamer dan uiteraard graag over informeren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Heel goed. Dank aan de Minister voor die inzet. Ik heb nog één informatieve vraag. Worst case: kan het zo zijn dat EASA dadelijk het Europese

luchtruim vrijgeeft en Nederland het zijne niet? Is daar een wettelijke grondslag voor? Is daar een Europese grondslag voor? Het is een worstcasescenario.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

EASA moet in eerste instantie natuurlijk gewoon kijken naar het certificaat, de over-en-weererkenning van een goedkeuring die dan eerst door de FAA gedaan zal moeten worden. Ik heb net al aangegeven dat EASA dat niet zomaar een-op-een gaat overnemen, maar daar serieus naar gaat kijken, evenals naar mogelijke voorstellen voor modificaties. Als EASA daarna besluit dat het weer luchtwaardig is, moet er ook weer in gezamenlijkheid, in overleg met EASA, besloten worden over het weer vrijgeven van het luchtruim. Ik zou juist willen voorkomen, zoals ik net heb toegezegd, dat daarin mogelijk een lappendeken ontstaat.

De heer Amhaouch (CDA):

Met alle respect, maar dit was geen antwoord op mijn vraag. Ik begrijp de wens. Natuurlijk moeten we proberen om samen op te trekken; dat is juist een van de belangrijkste toegevoegde waarden. Maar mijn vraag is: is er in een worstcasescenario – we weten het nooit – een grondslag, ofwel Europees, ofwel nationaal, op grond waarvan EASA het Europese luchtruim vrij kan geven, terwijl Nederland zegt: ons luchtruim niet? Dat is puur een informatieve, feitelijke vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteindelijk hebben we altijd nog nationaal de bevoegdheid om ons eigen luchtruim te sluiten. Daarom konden wij dat nu ook al, vooruitlopend op het advies van EASA, doen. Als ik van ILT het signaal zou krijgen dat EASA een onverantwoord voorstel doet, gaan wij daar niet in mee. Als ik daarover tegenstrijdige geluiden zou krijgen, zou ik de Kamer daar uiteraard over informeren.

De voorzitter:

Dat was het einde van het blok over de 737 MAX. Ik had nog gevraagd om de toezegging om ons op de hoogte te houden van wat er in Amerika gebeurt met het onderzoek en dergelijke. Of moeten we dat zelf gewoon lezen? Dat kan ook, hoor.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hangt er een beetje van af wat u eronder verstaat, want er verschijnt iedere dag wel iets nieuws over. Ik denk dat u allemaal heel goed in staat bent om de media op dit dossier te volgen. Dat doet u ook allemaal, weet ik. Wanneer er echt officiële meldingen zijn, zal ik die uiteraard meteen aan de Kamer doorgeven.

De voorzitter:

Prima. Dan komen we op de OVV en Schiphol.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat klopt; dank u wel, voorzitter. Er zijn vragen van verschillende aard gesteld over dit onderwerp. Het gaat om een veelheid aan onderzoeken die we gaan doen. Dat laat meteen zien waar de waarde zat van het OVV-rapport. Dat heeft nogal het een en ander in beweging gebracht. We zijn er ook nog niet mee klaar. Dat moge ook duidelijk zijn. U geeft allemaal aan, in verschillende bewoordingen, dat veiligheid prioriteit 1, 2 en 3 is en dat het echt randvoorwaardelijk en ontzettend belangrijk is. Dat geldt zeker ook voor Schiphol. We hebben het al vaker gezegd: Schiphol moet aantoonbaar veilig opereren.

Er wordt een aantal onderzoeken gedaan. Er komt een onafhankelijke evaluatie van de implementatie, de uitvoering van alle aanbevelingen van

de OVV. Dat geldt ook voor de aanbevelingen die aan het ministerie, inclusief de ILT, zijn gericht. We weten nog niet welke onafhankelijke partij die evaluatie kan uitvoeren, maar dat moet in ieder geval tijdig gebeuren, voor het gebruiksjaar 2020–2021. Er komt ook een actualisatie van de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol door het NLR. Daaruit zal moeten blijken of Schiphol aantoonbaar veilig kan groeien. Die actualisatie gaat op korte termijn starten. In samenhang daarmee komt er ook een onafhankelijke review – ik herhaal: een onafhankelijke review – van de analyse van de sector van de veiligheid van baancombinatiewisselingen en zo nodig van de veiligheidsanalyse van de maatregelen in het kader van de vierdebaanregel, zeg ik in de richting van de heer Dijkstra. Ik wil er dus echt voor zorgen dat bij cruciale besluiten, waar we het hier over hebben, de gevolgen voor de veiligheid in de volle breedte ook onafhankelijk zijn beoordeeld. Uiteraard zullen we de resultaten van al die onderzoeken met de Kamer delen zodra ze beschikbaar zijn. In interrupties zijn er ook verschillende vragen gesteld over groei. Wanneer zou er nou eventueel gegroeid kunnen worden op Schiphol en hoe verhoudt zich dat tot veiligheid? Ik kies mijn eigen woorden maar. Ik heb duidelijk aan de Kamer laten weten dat ik pas een LVB voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020 zal aanbieden als de nieuwe integrale veiligheidsanalyse is afgerond. Dat wil niet zeggen dat je niet tegelijkertijd kunt nadenken over wat je überhaupt zou willen ten aanzien van mogelijke groei op Schiphol. Er zijn verschillende scenario's denkbaar. Je moet er heel veel huiswerk voor doen, zoals u allemaal weet, om daar eventueel aan te kunnen voldoen. Op basis daarvan kom ik met een voorstel naar uw Kamer hoe om te gaan met de toekomst van Schiphol. U weet dat we eerst gaan stoppen met het anticiperend handhaven, het huidige 500.000 gaan vastleggen. Ik hoop daar op breed enthousiasme van uw Kamer te kunnen rekenen, zodat we dat ook snel kunnen doen. Ik kom er later nog op terug hoe we daar precies mee omgaan. Op basis van die integrale veiligheidsanalyse komen we dan later dit jaar met een LVB dat ook rekening houdt met de MER en die veiligheidsanalyse. Waar het om gaat, en ik zie al de eerste vinger, is natuurlijk of je al de facto gaat groeien voordat het allemaal is afgerond. Of ben je al het huiswerk aan het doen om die keus te kunnen maken? Dat kan wat mij betreft gelijk oplopen, maar het feitelijke momment voor een echte groei in de praktijk kunnen we pas nemen als we die integrale evaluatie hebben gehad van de OVV-aanbevelingen.

De voorzitter:

Dat roept vragen op.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De vraag is vooral wat dat huiswerk is dat gedaan moet worden voordat er een besluit genomen kan worden. De Minister gooit hier nu een klein beetje onduidelijkheid in, door het aan de ene kant te hebben over een onafhankelijke analyse van alle aanbevelingen van het OVV, die ook in de brief staat – die pas eind 2020 komt, schrijft ze in de brief – en het aan de andere kant te hebben over de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol. Dat is het document van de NLR. Daarbij wordt alleen gekeken naar die risico's die betrekking hebben op de groei. Maar dat is dus expliciet niet dat overkoepelende verhaal. Dus mijn vraag aan de Minister is: klopt het dat er pas een besluit over groei genomen wordt als er de volledige evaluatie ligt van alle aanbevelingen van het OVV?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat ik heb proberen duidelijk te maken, is dat we al die veiligheidsonderzoeken en de aanbevelingen van de OVV-evaluatie in kaart moeten hebben. U zegt ook 2020, vóór het seizoen «21 moet dat klaar zijn. Op dat moment kun je dus ook pas een besluit nemen over die groei na 2020.

Maar dat neemt niet weg dat we in de komende tijd al heel veel huiswerk daarvoor moeten doen om überhaupt op dat moment dat besluit te kunnen nemen. Er moet door Schiphol voor elk groeiscenario een nieuwe milieueffectrapportage worden aangeleverd. U weet ook dat daar een heel traject voor doorlopen moet worden, voordat je überhaupt tot groei zou kunnen overgaan.

Ik wil het misschien dan nog een keer proberen duidelijk te maken. Als er een scenario uitkomt waar in de Kamer een meerderheid voor is, voor welke vorm van groei op Schiphol dan ook, dan kun je daar alle voorbereidingen voor treffen, maar een feitelijke go van die groei is eraan gekoppeld dat die veiligheid ook geborgd moet zijn, dus je moet beide trajecten parallel doorlopen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor de Minister zeggen dat het besluit over wel of geen groei/krimp op Schiphol dus pas genomen kan worden ná de publicatie van die evaluatie van de totale aanbevelingen van OVV ergens eind 2020. Dan is mijn vraag: waarom dan zo'n haast dat ze al dit najaar een LVB over de toekomst na 2020 naar de Kamer stuurt? Want die volgorde snap ik dan niet helemaal.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Omdat helaas de ervaring van de afgelopen jaren heeft laten zien dat die trajecten nogal tijdrovend zijn en dat het verstandig is om daar zo snel mogelijk mee te gaan beginnen. Dus we hebben tegelijkertijd natuurlijk ook met elkaar het proces rondom de Luchtvaartnota, waarin we in algemene lijnen met elkaar gaan bepalen waar het met de toekomst van de luchtvaart in Nederland naartoe moet. Tegelijkertijd is Schiphol daar natuurlijk het belangrijkste onderdeel van. Dat moet allemaal parallel op gaan lopen om überhaupt op tijd klaar te kunnen zijn.

De **voorzitter**:

De heer Laçin, ik had uw vinger gezien. Mevrouw Kröger heeft haar interruptie gehad. De heer Van Raan had ik ook net gezien, de heer Paternotte had net zijn vinger opgestoken. En de heer Bruins zie ik ook. Ik inventariseer even.

De heer **Paternotte** (D66):

Voor mij is het op zich glashelder wat de Minister zegt. Het gomoment geven wij dus op het moment dat alle aanbevelingen geëvalueerd zijn en we dus inderdaad zeker weten dat het veilig is. Dat gomoment voor de Tweede Kamer is het moment dat je instemt met een luchthavenverkeersbesluit. Dus ik kan dan vaststellen dat de Minister wil dat de Tweede Kamer met het Luchthavenverkeersbesluit instemt op het moment dat alle aanbevelingen geëvalueerd zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, we moeten zien hoe dat in de tijd precies samenvalt. Zitten daar bij wijze van spreken nog een paar maanden tussen, dan kunt u het randvoorwaardelijk stellen. Maar het is in ieder geval wat mij betreft heel duidelijk dat we die evaluatie gehad moeten hebben voordat er daadwerkelijk gegroeid kan worden.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik vond dat de Minister het van de zomer heel duidelijk zei: voordat we een volgende stap naar groei zetten, wil ik alle aanbevelingen geëvalueerd hebben. Ik wil haar ook graag aan die toezegging houden. Volgens mij zegt ze dat nu inderdaad óók weer. Alleen hoor ik dan in een bijzinnetje even: u kunt het ook randvoorwaardelijk maken. Dus dat suggereert instemmen met het Luchthavenverkeersbesluit vóórdat we zeker weten

«brand meester, het is veilig». Want dat is natuurlijk wat we met elkaar willen vaststellen. Dus dan vraag ik me af: kunnen we die randvoorwaardelijkheid er afhaken, of kunt u in ieder geval aangeven hoe die juridisch in elkaar zou zitten? Want volgens mij is het zo dat als de Tweede Kamer op een gegeven moment heeft gezegd «het plafond gaat omhoog», dan is het omhoog. Ja, en de Eerste Kamer natuurlijk ook.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat ik heb willen aangeven is eigenlijk – maar volgens mij leidt dat alleen maar tot verwarring en geen verbetering bij u – dat we het natuurlijk alleen gaan doen als aan die voorwaarde van die integrale evaluatie van de aanbevelingen is voldaan. Dus dat bedoel ik met «randvoorwaardelijk». Je gaat niet groeien, of een besluit voor een go daarop geven als daaraan niet is voldaan. Nou ja, dat is een kwestie van semantiek volgens mij, maar als u die eerdere toezegging duidelijker vond, dan mag u mij daaraan houden, want ik probeer gewoon precies hetzelfde te zeggen.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik probeer «m toch ook nog even wat helderder te krijgen omdat ik het gevoel heb dat de Minister een knip maakt tussen een besluit over al dan niet groeien op Schiphol en een besluit over het LVB. Maar het LVB is toch het besluit of er wel of niet groei komt op Schiphol?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat klopt. Dus je kunt dat LVB ook pas in laten gaan op het moment dat aan die voorwaarde is voldaan.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ja, in laten gaan... We kunnen pas een besluit nemen over een LVB als we weten dat er aan alle veiligheidsvoorwaarden is voldaan zoals die in het OVV-rapport zijn gesteld. Dus die evaluatie is gedaan, we hebben geconcludeerd «het is allemaal veilig», de MER zegt «het mag en het kan en het past allemaal». Dán komt het LVB naar de Kamer en dan gaan we er, via een voorhangprocedure waarschijnlijk, over besluiten. Dát is toch de volgorde die we in een democratie met z'n allen denken te nemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ik zie het probleem hier ook niet zozeer, want u gaat daar inderdaad zelf over. Wat ik wil proberen te doen, is te zorgen dat beide dingen op tijd klaar zijn. We proberen om die evaluatie van alle aanbevelingen op tijd klaar te hebben, want dat hebt u nodig voor uw oordeelsvorming. En ik wil tegelijkertijd ook zorgen dat het LVB dan ook tijd klaar is en dat we niet dit eerst af gaan wachten en dan het hele proces voor dat LVB pas gaan opstarten. Dát gaan we niet doen. Maar u gaat er natuurlijk zélf over op welk moment in de voorhang u dat LVB wilt bespreken en wanneer u er een go aan wilt geven. En ik ga ervoor zorgen dat u dan de integrale analyse van die aanbevelingen hebt. Maar uiteindelijk gaat u er zelf over.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Het werkt heel erg verwarrend, dat merkt de Minister zelf ook. Het wordt een beetje een herhaling van zetten, maar ook voor mij is het niet logisch dat wij in dit najaar, na actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse NLR het LVB krijgen, dan moeten instemmen, ja of nee, met groei, geen groei, krimp of wat het dan ook mag worden. En dat we dan pas volgend jaar, eind volgend jaar, de volledige evaluatie hebben van alle aanbevelingen. Dat klopt niet in het tijdspad. We hebben hier in het luchtvaartdossier heel vaak gezegd: zorgvuldigheid voor snelheid. Nu probeert de Minister weer snelheid te maken, maar dat zorgt wel voor verwarring, want – ik kan voor mezelf spreken – de SP zal niet instemmen

met een LVB voordat wij alle aanbevelingen hebben geëvalueerd en dat is pas eind 2020.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, ik begrijp het probleem nog steeds niet, want ik probeer steeds aan te geven dat wij daar ook in gaan bewilligen. U krijgt dat ook eerst allemaal te zien. Als de indruk bestaat dat ik van u nog voor het eind van dit jaar een helemaal afgerond LVB verwacht: dat is natuurlijk helemaal niet aan de hand. We zullen ook eerst moeten weten welk groeiscenario er überhaupt op tafel zal komen te liggen voor Schiphol. Anders kun je ook helemaal niet beoordelen of dat veilig kan. Dus dat denken over waar je met Schiphol naartoe wilt, daar beginnen we gewoon aan. Tegelijkertijd loopt het proces van de aanbevelingen. Het een kan niet zonder het ander, maar u hoeft zich geen enkele zorg te maken. Overigens kunt u dat zelf ook voorkomen, want u bepaalt samen of u een LVB al dan niet in de Kamer wilt goedkeuren. Daar zit de volgtijdelijkheid in. Er moet een apart KB komen nadat u de voorhang hebt gehad. Pas nadat u goedkeuring hebt gegeven aan een LVB kan het überhaupt pas intreden. Dus u kunt dat zelf bewaken en nogmaals, u kunt ervan overtuigd zijn dat ik er ook op voorsorteer om u tijdig de goede informatie te geven.

De voorzitter:

De heer Laçin, ten slotte.

De heer Laçin (SP):

Een vervolgvraag, voorzitter. Ik zou dan ook willen opmerken dat er in het huiswerk dat de Minister gaat doen, niet alleen groei wordt meegenomen, maar ook andere scenario's. Ook de cap op 500.000 en ook de krimp naar 300.000, bij wijze van spreken. Nu maak ik de heer Van Raan heel erg gelukkig. Huiswerk maken is dus niet alleen denken in de richting die je zelf wilt, maar denken over verschillende scenario's. De vervolgvraag op de reactie van de Minister op mijn eerste vraag, is: is het dan niet een veel logischer moment dat de Minister wacht met het opsturen van het LVB totdat alle aanbevelingen zijn geëvalueerd? Dus dat we het LVB pas eind volgend jaar krijgen, op het moment dat alle aanbevelingen zijn geïmplementeerd en geëvalueerd? Dan kan het LVB er ook veel beter uitzien, denk ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat ook allemaal niet zo snel als u misschien denkt. Er is echt een heel proces voor nodig, dat heb ik u aangegeven, om die integrale beoordeling/evaluatie van al die aanbevelingen te doen. Dat gaan we 2020 afronden voor het seizoen 2021, zoals ik u heb aangegeven. U weet ook dat we in het hele proces rondom Schiphol nog helemaal niet zo ver zijn. Wat komt er eerst naar uw Kamer toe? Het vastleggen van het huidige plafond van die 500.000. Uw Kamer zal gevraagd worden om daar met spoed aan mee te werken, zodat we zo snel mogelijk kunnen stoppen met het anticiperend handhaven.

U weet ook dat het hele traject rondom de advisering door de ORS en de heer Alders niet tot een eensluidend advies heeft geleid. Ik ga u nog voor de zomer een brief sturen, waarin ik de keuzes duidelijk zal maken in hoe wij verder willen gaan. Dan gaan we daar natuurlijk met u nog over debatteren. Het moet allemaal passen in het grotere beeld van de Luchtvaartnota. Daar is echt nog wel het een en ander voor nodig, dus ik ga gewoon aan dat traject beginnen, maar u hoeft zich, nogmaals, geen enkele zorg te maken: ik kom op geen enkele toezegging terug. U kunt een LVB vaststellen op het moment dat u daarover wilt besluiten. En u kunt mij gewoon aan de voorwaarde houden dat u eerst die integrale analyse van de evaluatie van de aanbevelingen van de OVV heeft.

Duidelijker kan ik het volgens mij niet zeggen dan dat ik nog een keer herhaal wat ik steeds heb gezegd.

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

Ik begrijp wat de Minister zegt. Het is natuurlijk wel zo dat er in het OVV-rapport stond: het is niet zozeer dat het veilig moet worden, maar dat de risico's die er nu zijn, moeten worden verminderd. Dus we leven al in een heel gevaarlijke omgeving, Schiphol. Dat is wat de OVV zegt. Het is echt supergevaarlijk. Maatregelen nemen die de risico's nu en in de toekomst structureel verminderen. Ik kan het niet anders lezen. Dat betekent dat in dat huiswerk inderdaad scenario's moeten worden opgenomen – wat de heer Laçin zegt – die in een aantal gevallen, als een aanbeveling wordt overgenomen, automatisch leidt tot een krimp van de luchtvaart, nog even los van het klimaat en andere zaken.

Dus één LVB naar de Kamer sturen, zodat wij ons daar vast over kunnen buigen en in een later stadium kunnen beslissen, dat heeft helemaal geen zin. Dat heeft helemaal geen zin. Je moet inderdaad eerst kijken wat je wilt. Misschien heet dat wel dat je eerst die nota moet maken, voordat je een soort boilerplate van een LVB naar de Kamer gaat sturen. Is de Minister het daarmee eens? Scenario's, dus.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Van Raan trekt de conclusie dat we hoe dan ook uit moeten komen op krimp. Dat scenario deel ik niet en ik deel ook niet wat hij zegt over de OVV, die zou hebben aangegeven dat het nu supergevaarlijk is, want dat hebben ze ook niet gezegd. Nee, bij veiligheid is het nooit zwart-wit. Ze hebben een heel aantal aanbevelingen gedaan. Daar wordt hard aan gewerkt en ik zie dit ook wel als een mooi bruggetje om nog even wat preciezer aan te geven waar we daar nu mee staan en wat er nog allemaal op de rol staat. Maar de conclusie dat we alleen maar bij krimp uit kunnen komen, die deel ik niet.

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

Dat is mij bekend. Die conclusie delen wij niet, dus er mag ook een scenario bij met 500.000 en wat mij betreft ook een scenario groei, als de Minister dat nodig vindt. Waar het om gaat is dat je je niet kunt vastleggen op één type LVB, alvorens daar een besluit over te nemen. Je moet afhankelijk van de maatregelen die worden genomen en van de evaluatie daarvan die gaat plaatsvinden, rekening houden met een aantal scenario's. Dat wij krimp voorstaan en dat de Minister groei voorstaat, heeft daar eigenlijk niks mee te maken. Je moet wel die drie mogelijkheden – krimp, stilstand en groei – meenemen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zal straks met een goed onderbouwd voorstel ten aanzien van Schiphol naar de Kamer komen, voor de zomer nog. Daarin zal ik de Kamer nog een keer heel duidelijk aangeven dat veiligheid daarin natuurlijk prioriteit nummer één is. Ik kan nu niet vooruitlopen op de discussie waar ik precies mee ga komen. Dat doe ik u echt voor de zomer toekomen en ik geef ook aan dat het moet passen in het brede kader van de Luchtvaartnota, waar we ook met elkaar over gaan spreken, overigens niet alleen uw Kamer en het ministerie. We hebben er ook een uitgebreid participatieproces voor opgezet. Dat zal allemaal in elkaar moeten passen en u kunt erop rekenen dat veiligheid daarbij gewoon vooropstaat, in welk scenario we ook terecht zullen komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch nog even over dit proces. Ik denk dat de verwarring komt door de brief van de Minister, waarin zij het in de context van het LVB alleen heeft over die integrale veiligheidsanalyse. Dat is dat NLR-document dat nu

geüpdatet gaat worden. Ze heeft het niet over de evaluatie van alle aanbevelingen van de OVV. Ik denk dat toch de procedure wat bevreemdend is dat wij als Kamer een LVB krijgen op basis van een integrale veiligheidsanalyse die alleen maar een deel van de OVV-aanbevelingen betreft, om het vervolgens dan dus een jaar lang eigenlijk stil te moeten laten liggen, want je integrale evaluatie komt pas in 2020. Dan is dat LVB wellicht achterhaald en dat zullen we dan weer moeten teruggeven. Zou het niet veel logischer zijn om een LVB op te stellen op basis van die integrale evaluatie van alle aanbevelingen van de OVV met betrekking tot veiligheid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben heel blij met deze vraag van mevrouw Kröger, want hier zit dus duidelijk de verwarring in. U heeft die «integrale veiligheidsanalyse» zo opgevat dat die alleen dat NLR-rapport is. Dat is niet de bedoeling. Het is echt breed bedoeld. Dus als we hiermee dit misverstand uit de wereld kunnen helpen, dan heel graag. Het gaat natuurlijk om de integrale evaluatie van het geheel. Dat bedoel ik met «integrale veiligheidsanalyse». Daar moeten de OVV-aanbevelingen in meegenomen worden, daar kijken we ook naar de update van de oude NLR-studie, want die vinden wij ook niet meer up-to-date. Dus we gaan er binnenkort mee starten. Dat geheel moet natuurlijk afgewogen worden. Dat is de bedoeling.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Oké, dat is dan een verduidelijking. Waar op pagina 4 de integrale veiligheidsanalyse genoemd wordt, wordt bedoeld de algehele evaluatie van alle OVV-aanbevelingen en het LVB komt dus pas naar de Kamer als die af is en dat betekent pas in 2020. Anders blijft de vraag staan waarom je een LVB naar de Kamer zou sturen, zonder de algehele evaluatie af te wachten. Het is het een of het ander.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het belangrijkste is natuurlijk, om dat nog een keer te onderstrepen, dat je er zeker van moet zijn dat een LVB pas in werking kan treden en pas door de Kamer kan worden vastgesteld als je weet dat het veilig is. En natuurlijk heeft mevrouw Kröger gelijk: het zou heel slecht zijn als wij dat LVB helemaal klaar hebben en bij uw Kamer hebben liggen, als er daarna uit de integrale veiligheidsanalyse blijkt dat die twee niet matchen. Want dan zouden we al dat werk voor het LVB voor niks hebben gedaan. Nou, daar proberen we natuurlijk ook in de timing zo goed mogelijk op voor te sorteren. Maar ik wil ook niet wachten tot we helemaal die integrale veiligheidsanalyse in brede zin hebben gehad en dan pas, volgtijdelijk, gaan beginnen met nadenken over wat je dan zou willen op Schiphol. We kunnen niet dan pas dat hele proces starten. Er zit natuurlijk altijd een risico in dat die twee niet matchen op het eind en dat je een LVB zou moeten aanpassen, maar daar gaan we natuurlijk zo goed mogelijk op voorsorteren.

De heer Laçin (SP):

De verduidelijking is helder. Het gaat om alle aanbevelingen van de OVV en de actualisatie NLR. Wat ik dan nog steeds niet begrijp, is waarom de Minister ergens in het najaar van 2019 toch een LVB naar ons, naar de Kamer, gaat sturen waar wij dan een jaar lang zowat niks mee gaan doen. Pas eind 2020, als we de algehele evaluatie hebben, gaan we een keer naar dat LVB kijken dat er dan eigenlijk al een jaar ligt. Waarschijnlijk is het dan achterhaald. De concrete vraag is dus: kan de Minister hier niet gewoon toezeggen dat zij het LVB pas gaat opstellen nadat alle aanbevelingen zijn geëvalueerd? Dan kan zij een LVB maken die standhoudt en waar de Kamer een uitspraak over kan doen. Dat lijkt mij het meest

logische tijdspad. Ik zie er de logica niet van in als we dit LVB een jaar in de ijskast doen. Ik hoop dat de Minister die ook niet ziet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, één jaar in de ijskast. Ik kijk maar even naar hoelang het gemiddeld duurt voordat een LVB door de Kamer is. Dan zou je die tijd nog weleens nodig kunnen hebben. We gaan er natuurlijk van uit dat alle aanbevelingen worden opgevolgd en dat we een goed veiligheidsverhaal klaar hebben liggen. Daar houden we de sector aan. Daar werken we zelf aan. Dat moet straks allemaal staan als een huis. Daar sorteer je op voor. Nogmaals, met welk scenario over Schiphol we precies naar u toe zullen komen, zal nog moeten blijken. Het moet passen in het gehele plaatje. U zegt dat het een jaar op de plank ligt, maar gewoon het traject doorlopen in de Kamer vraagt al ontzettend veel tijd. Ik hoef alleen maar het voorbeeld van Lelystad te noemen. De behandeling in de Eerste en Tweede Kamer is niet bepaald iets waarvan je zegt: dat doen we even in een maand. U bent kennelijk bezorgd dat wij dat werk voor niks doen, omdat er straks een LVB ligt dat volgens u niet matcht met de veiligheidsevaluatie. Ik ga ervan uit dat we ervoor kunnen zorgen dat het wel op orde is. Nogmaals, welk scenario of wat voor LVB dat gaat worden, moeten we nog bekijken. Ik heb op dit dossier inmiddels wel geleerd dat je maar beter op tijd kunt beginnen, omdat er stiekem toch ontzettend veel tijd in de procedures gaat zitten.

De voorzitter:

De heer Laçin. Wel of niet?

De heer Laçin (SP):

Ik bewaar mijn laatste halve interruptie voor een ander punt, als dat mag voorzitter.

De voorzitter:

Ja, dat kan. Dan de heer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik denk het te begrijpen en hoop dat de Minister dat kan bevestigen, want dan heb ik echt maar een halve interruptie nodig. Ik denk dat ik kan concluderen dat nu eerst het rapport integrale veiligheidsanalyse van NLR komt. Daarna gaat de Minister een Luchthavenverkeersbesluit maken en aan de Kamer sturen. Dan komt het rapport over de evaluatie van de OVV-aanbevelingen. De Minister gaat ervan uit dat de Kamer pas daarna de voorhangprocedure LVB start. Dat is de volgorde die ik na alle interrupties heb kunnen concluderen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Gelukkig wordt het langzaam steeds duidelijker, maar ik zeg nog een keer en wellicht ten overvloede: wij gaan ervoor zorgen dat de stukken op tijd bij u zijn. De Kamer gaat over haar eigen voorhangprocedure en over de tijd die daarin gaat zitten. U kunt zelf beoordelen of u alle stukken hebt, inclusief de uitgebreide integrale veiligheidsanalyse, op het moment dat u dat besluit moet nemen. Als u die niet hebt, kunt u toch gewoon zeggen: we gaan er niet over praten, want de Minister had beloofd dat we dit zouden hebben? Ik ga ervoor zorgen dat u het op tijd krijgt, zodat de besluitvorming netjes kan verlopen.

De voorzitter:

Meneer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Nee, dank u, de laatste halve interruptie bewaar ik.

De voorzitter:

Oké. De heer Van Raan nog? Eenmaal, andermaal. Zijn we tot het einde van dit stuk gekomen? Nee, nog niet helemaal. U kunt in ieder geval niet veel vragen meer stellen. De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan in de tweede termijn ook altijd nog.

De voorzitter:

Als we die hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, het schiet wel lekker op.

Wat doet de sector concreet aan de veiligheid? Ook dat was een vraag. De sector is verantwoordelijk voor de uitvoering van de aanbevelingen die aan diezelfde sector zijn gericht. Dat zijn het starten en verder ontwikkelen van het integrale veiligheidsmanagementsysteem evenals het opstellen en publiceren en vooral uitvoeren van de Roadmap safety improvement Schiphol. De sector actualiseert die halfjaarlijks. Om het concreet te maken: daar zit bijvoorbeeld een uitgevoerde analyse in om de risico's van de baancombinatiewisselingen beter in kaart te brengen. De komende jaren zal ook gewerkt worden aan verdubbeling van de taxibaan over de A4 om de infrastructuur minder complex te maken. Het doel daarvan is om runway incursions op de Schiphol-Oostbaan te voorkomen. Want uiteindelijk is de veiligheid natuurlijk gebaat bij een reductie van complexiteit. Het gaat daarbij om complexiteit op de grond en complexiteit in het luchtverkeer. Aan alle drie die factoren wordt gewerkt. Komt er een verdiepingsslag op de roadmap, vroeg de heer Amhaouch. De sector zal de website elk halfjaar actualiseren. Overigens dank ik de Kamerleden voor de complimenten voor de website en voor de Staat van de Veiligheid van de ILT. Ik ben blij dat u ook vindt dat dat een goede start is. We zijn er continu mee aan de slag om dat verder te verbeteren. De ILT zal de opzet, uitvoering en voortgang van die roadmap van de sector monitoren. Ik weet niet meer wie van u zei dat we de voortgangsrapportage al in december hebben gekregen en dat alweer wordt uitgekeken naar de volgende. Die kunt u inderdaad voor de zomer tegemoetzien. De heer Bruins vroeg: wanneer in dit jaar verwacht de Minister de monitor te leveren? De zojuist genoemde Staat van Schiphol en de roadmap geven natuurlijk al een mooi inkijkje in de vorderingen. De monitor is nog in ontwikkeling en bedoeld als instrument om de Kamer in de toekomst periodiek integraal te informeren. Dit jaar werk ik de monitor verder uit met de ILT en de sector. Waarschijnlijk zullen we u ergens na de zomer informeren in de volgende voortgangsrapportage.

Mevrouw Kröger stelde een specifieke vraag over het groepsrisico. Het verbeteren van de veiligheid van de vliegoperatie is heel belangrijk om de ongevalskans omlaag te krijgen. Daarnaast zal ik de verwachte ontwikkeling van het groepsrisico in kaart laten brengen voordat we eventueel met u gaan spreken over groeiscenario's op Schiphol. In de voortgangsrapportage die ik u deze zomer zal toesturen, zal ik u ook nader informeren over de opzet en de aanpak van het onderzoek specifiek op deze terreinen.

De heer Dijkstra heeft gevraagd waarom er geen doorzettingsmacht is binnen het ISMS. Hoe kunt u anders ervoor zorgen dat dat systeem functioneert? Internationale regelgeving legt in sommige gevallen gewoon een bepaalde taak of bevoegdheid bij een bepaalde instantie neer. In die gevallen kun je dat niet overdragen, ook niet middels doorzettingsmacht. Sectorpartijen nemen binnen het ISMS besluiten op basis van consensus. In het convenant veiligheidsverbetering Schiphol heb ik afgesproken dat de sector in eerste aanleg jaarlijks extern laat

evalueren of het ISMS functioneert en of het doel van veiligheidsverbetering wordt bereikt.

De heer Laçin vroeg waarom de VNV geen positie heeft binnen het ISMS. Ik zie verbazing bij de heer Laçin, dus misschien was het iemand anders.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind het een compliment dat de Minister mij koppelt aan de vakbonden, maar ik had het meer over de beroepsgroepen grondpersoneel en piloten. Dat was de specifieke vraag. Maar VNV is een mooie vertaling daarvan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Oké. Daarop kom ik terug in het blokje overig, want dit had meer betrekking op het personeel in bredere zin.

Wanneer komt er een einde aan het anticiperend handhaven? Ik verwacht het LVB daarover kort na het zomerreces aan u te kunnen aanleveren.

Daarmee kunnen we een einde maken aan het anticiperend handelen. Dat kunt u dus na de zomer verwachten. Hoelang de voorhang dan gaat duren voordat het LVB in werking kan treden, is uiteraard aan de Kamer.

Daarmee komen we weer terug op de discussie van net. Mijn instelling is om dit 500.000-LVB na de zomer na u toe te kunnen sturen.

De VVD heeft nog gevraagd naar de vierdebaanregel, ook in relatie tot de veiligheid. De sector neemt maatregelen om echt aan die vierdebaanregel te kunnen gaan voldoen. Ik wil ook onafhankelijk laten reviewen of dit inderdaad op een veilige manier gebeurt.

Voorzitter. Dan ben ik wel door dit blokje heen en kom ik bij het blokje over Lelystad en specifiek de vogelaanvaringen. Daar is door bijna alle Kamerleden over gesproken. Dat lag natuurlijk ook in de lijn der verwachtingen vanwege de rondetafel die u daarover hebt gehad. Het risico op vogelaanvaringen is uitgebreid onderzocht, zowel dichtbij de luchthaven als ter hoogte van de tijdelijke aansluitroutes. Die onderzoeken zijn conform de daarvoor vereiste en gangbare methoden uitgevoerd. Dit bureau, waar u ook naar verwezen hebt, heeft als enige de feitelijke situatie van Lelystad Airport onderzocht. Uit dat onderzoek blijkt dat monitoring alleen in de directe omgeving noodzakelijk is en dat er geen sprake is van een verhoogd risico op de aansluitroutes. De nulmeting in de directe omgeving van de luchthaven bevestigt het beeld uit 2014.

Dan kom ik nu op wat specifiekere vragen van verschillende aard. De heer Bruins heeft gevraagd: heeft de Minister op het netvlies hoeveel de risico's toenemen wanneer er langdurig wordt gevlogen op een constante hoogte van net iets onder de 2 kilometer? Ik constateer dat er bij het ontwerp van de huidige aansluitroutes over enkele tientallen kilometers op een hoogte van 6.000 voet, 1.800 meter, wordt gevlogen. Dat is de minimale hoogte. Er wordt waarschijnlijk al veel sneller hoger gevlogen. De risico's op de aansluitroutes op een hoogte tussen de 600 en de 4.000 meter zijn in beeld gebracht met behulp van voor Lelystad representatieve radargegevens van Defensie en het KNMI. Daaruit blijkt geen duidelijk verhoogd risico. Uit onderzoek tot een hoogte van 600 meter met een straal van 5 kilometer blijkt ook dat monitoring volstaat. Er zijn op die hoogte dus geen extra maatregelen zoals verjaging voorzien.

De heer Bruins heeft ook nog gevraagd of we op de hoogte zijn van het feit dat er bij de luchtmacht zo veel kennis aanwezig is, meer dan bij de burgerluchtvaart. Dat is ons bekend. Dat heeft natuurlijk ook een oorzaak. Straaljagers zijn nou eenmaal veel gevoeliger voor vogelaanvaringen. Om die reden is de Koninklijke Luchtmacht ook betrokken geweest bij de risico-inschattingen. Bij het onderzoek naar de risico's op vogelaanvaringen op die hogere hoogtebanden is gebruikgemaakt van de radargegevens van Defensie en het KNMI. Ze hebben ook meegeadviseerd over de inrichting van het onderzoek. Zoals u weet werken de civiele en militaire luchtverkeersleidingen steeds nauwer samen, ook op de colocatie.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd of alle informatie en onderzoeken over de risico's van vogelaanvaringen op dit moment bekend zijn bij de Kamer. Zij vroeg: kan de Minister schetsen wat er openbaar is en wat er allemaal bij de Kamer is? Dat is een hele uitgebreide vraag die ik hier niet zo even kan beantwoorden. Ik wil mevrouw Kröger dus graag toezeggen dat zij hier voor het algemeen overleg Luchtvaart antwoord op krijgt. Maar omdat u echt zegt dat u een overzicht wilt van alles wat openbaar is en ik ook nog moet checken wat er daarvan bij de Kamer bekend is, wil ik daar echt zorgvuldig in zijn en dat graag schriftelijk beantwoorden. Dat kunnen we echt niet uit de losse pols doen.

De heer Graus heeft gevraagd naar een vogelovriendelijke inrichting van de omgeving van Schiphol. We hebben natuurlijk de onderwerkregeling met de boeren, die zorgt voor minder ganzen in de oogstperiode.

Schiphol doet ook onderzoek naar alternatieven voor de graanteelt en naar speciale gewassen. Er is overigens geen sprake van het subsidiëren van gewassen die vervolgens niet zouden zijn geteeld. Voor zover wij hebben kunnen uitzoeken is er ook geen sprake van extra teelt van graan alleen maar om gebruik te maken van die onderwerkregeling.

De heer Graus vroeg ook: is er in Nederland nou een jacht op ganzen aan de gang en is er sprake van vergassen? Waarom vindt er nog steeds populatiereductie plaats? U heeft het er ook over dat de ganzen meer eieren gaan leggen en de vossen worden afgeschoten. De cijfers wijzen anders uit. Het aantal ganzen in een straal van 10 kilometer rondom Schiphol is wel degelijk verminderd, van 11.500 in 2014 naar 8.500 in 2017. De ganzen gaan wellicht meer eieren leggen, maar het uitkomen van die eieren wordt door nestbehandeling voorkomen. De jacht op vossen is provinciaal beleid. Ik zou u willen verzoeken om daar via de Statenfracties aandacht aan te besteden, want ik ga daar niet over en ik kan daar ook niet op sturen. De onderwerkregeling heb ik net al genoemd.

De voorzitter:

De heer Graus heeft een vraag over de vossen.

De heer **Graus** (PVV):

Het lijkt me logisch dat als je tienduizenden dieren gaat vergassen en afschieten, het er minder worden. Daarentegen komen ze dadelijk tien keer zo hard terug. Wat ik niet begrijp, is het volgende. De vos wordt misschien al 100 jaar overmatig bejaagd. Laat dat dier toch met rust! Als één diertje ganzeneieren verslindt, dan is het de vos. Het is heel duidelijk gebleken – dat zei een deskundige hier – dat ze bij Spaarnwoude de vossen massaal hebben afgeslacht en dat het aantal ganzen daardoor is toegenomen. Het is logisch dat dat aantal in totaal afneemt als je ook nog gaat vergassen en afschieten, maar dat zou allemaal niet nodig moeten zijn. Daar gaat het om. We zijn nu op een punt beland waarop de regering en de provincies uit pure noodzaak moesten besluiten om te gaan afschieten en vergassen. Maar waarom moet je het zo ver laten komen? Had de vos gewoon met rust gelaten. Dan was er niks aan de hand geweest. Zo is het.

De Minister zegt dat het bij de provinciale staten ligt, maar de Minister kan top-down zeggen: jongens, kap daarmee. Als deskundigen zeggen «laat die vos met rust», dan moeten wij toch niet... Wij weten daar toch niet meer van dan die deskundigen? Wij zijn hier toch geen biologen, vossendeskundigen of ganzendeskundigen? Laat dat nou over aan de mensen die adviseren om die vos met rust te laten. Een vos is ook volstrekt ongevaarlijk voor een vliegtuig. Ik hoop dus echt dat dat gebeurt. Ik hoop ook dat de Minister nog reageert op de vogelradar, de K5 en de situatie rondom Lelystad, waar hetzelfde gebeurt. En tot slot: tijdens die hoorzitting is wel degelijk gezegd dat de boeren daar nog steeds vogelaantrekkende gewassen verbouwen en ook graslanden hebben, die niet vogelwerend zijn. Daar kan de Minister mogelijk iets aan doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over die vossen kan ik alleen maar aangeven dat dat toch echt de bevoegdheid van de provincie is en dat ze in Noord-Holland toch ook al langjarig op de hoogte zijn van de problematiek van de ganzen op Schiphol. Ik heb dus geen indicatie dat daar onvoldoende expertise beschikbaar is. Overigens gaat de collega van LNV breed over het jachtbeleid. Ik kan er verder dus niets aan toevoegen dan dat wij die regeling hebben over het onderwerken van het graan. Ik kan daar eigenlijk niks nieuws meer aan toevoegen.

Dat kan ik wel bij de vragen over de radar. Ik kan u verzekeren dat er op Lelystad sowieso een vogelwacht komt, een bird control, bird watch of K5. Hoe ze het daar gaan noemen, weet ik niet, maar het wordt in ieder geval geregeld, ook op Lelystad. Uit de onderzoeken naar en de nulmeting van de aanwezige vogelsoorten en -bewegingen daar is gebleken dat een permanente radar niet noodzakelijk is, want ten opzichte van Schiphol is de situatie op Lelystad, met maar één baan, zeer overzichtelijk. De veiligheid kan dus worden gewaarborgd met visuele monitoring door zo'n vogelwacht. Tegelijkertijd schrijdt de technologie natuurlijk voort en is het altijd interessant om te kijken wat dat voor toegevoegde waarde kan hebben. Ik heb al eerder aangegeven dat de lokale situatie op de luchthaven überhaupt goed gemonitord gaat worden. Ik ben ook wel bereid om in dat kader te kijken of zo'n geavanceerde mobiele radar toegevoegde waarde zou kunnen hebben voor de monitoring opvolgend aan wat we nu hebben uit de nulmeting. Dat zeg ik niet alleen in de richting van de heer Graus, maar ook in de richting van een aantal anderen. Maar ook hier moet ik wel aangeven dat de provincie en de luchthaven daarvoor verantwoordelijk zijn. Ik zal dus met hen moeten bespreken of zij daar ook toegevoegde waarde in zien. Maar ik ben bereid om met hen daarover het gesprek aan te gaan en te kijken of dat eventueel extra waardevolle informatie zou kunnen opleveren.

De heer Graus (PVV):

Zou de Minister daarover kunnen communiceren voor de begrotingsbehandeling? Dan kunnen we bij die gelegenheid mogelijk een amendement indienen. Want mocht dat niet zo zijn, dan moeten we een dekking vinden als de Kamer dat wel wil. Is het mogelijk dat wij er voor de begrotingsbehandeling bericht over krijgen of dat gaat gebeuren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geef ook aan dat het de verantwoordelijkheid is van de luchthaven en van de provincie. Ik denk dat we dan dus ook over hun begroting spreken. Want het ligt in eerste aanleg niet op ons bordje om die voorzieningen te gaan betalen.

Dan de vraag van de heer Paternotte over het aantal botsingen met vogels op Schiphol. Het aantal vogelaanvaringen varieert van jaar tot jaar. Er was inderdaad een groei in 2018 ten opzichte van 2017, maar 2017 was weer een jaar met uitzonderlijk weinig aanvaringen. Dus als je het overzicht van de afgelopen vijf jaar ziet, dan is dat ongeveer constant. We houden dat natuurlijk scherp in de gaten.

De heer Van Raan (PvdD):

Mij valt op – dat is best ernstig, maar misschien ook wel logisch – dat de Minister precies hetzelfde doet als de heer Lensink van Bureau Waardenburg tijdens de rondetafel. Hij herhaalde wat hij had geschreven in zijn rapport, en dat deed de Minister net ook. Ze vertelt precies hetzelfde als wat er in dat rapport over vogelaanvaringen bij Lelystad staat: we hebben het risico in de hand. Maar ze gaat niet in op de kritiek, de twijfels die meerdere experts geuit hebben over dat rapport. Dus alleen herhalen wat er in dat rapport staat, is op geen enkele manier een antwoord op mijn vraag maar ook geen reactie op de twijfel die geuit is. Ik

vraag me dus af – ik ben even op zoek naar de juiste formulering – hoe ik de Minister moet benaderen zodat zij daar wel wat over gaat zeggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik doe natuurlijk mijn best om de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. U hebt ook nog een heel aantal gedetailleerde vragen hierover gesteld, die we schriftelijk gaan beantwoorden. Die vragen hebben we pas eind vrijdagmiddag gekregen. Daarvoor is afstemming nodig met LNV, met de LVNL en met de ILT, dus u kunt zich voorstellen dat we daar wat meer tijd voor nodig hebben. Vervolgens zal ik uitgebreider kunnen ingaan op bijvoorbeeld de vraag hoe er destijds met dat Alterra-rapport uit 2009, waarnaar u gevraagd heeft, is omgegaan. Wat mij betreft zijn daar heel duidelijke en afdoende antwoorden op gegeven. Maar nogmaals, ik moet dat eerst netjes met de collega's afstemmen. Dat komt nog naar u toe. Dat zullen we tijdig doen, voor het komende algemeen overleg over de luchtvaart, zodat u er dan uiteraard nog vervolgvragen over kunt stellen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan begrijp ik de Minister zo dat zij vooralsnog geen redenen heeft om te twifelen aan wat er in het MER staat met betrekking tot de vogelaanvaringen. Ik hoor haar ook zeggen: ik heb nog niet alle antwoorden gegeven; gelet op wat ik er nu van af weet, heb ik daar vooralsnog geen twijfel over; theoretisch kan ik niet uitsluiten dat er geen twijfel gaat ontstaan, maar ik heb ook geen reden om aan te nemen dat dat er niet zal zijn. Moet ik het zo een beetje lezen? Want ik vind het wel heel bijzonder dat dat op die manier gebeurt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie daar niet zo veel bijzonders in. Ik heb heel duidelijk aangegeven dat het milieueffectrapport tot stand is gekomen op basis van onderzoek dat aan alle regels heeft voldaan en dat gewoon valide is. Dat is ook weer bevestigd door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. Ik zie daar ook na de hoorzitting geen wijzigingen in optreden. Wel hebt u een aantal hele specifieke vragen gesteld, waar later het antwoord op komt, maar die zullen dat beeld niet veranderen.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Mijn laatste halve interruptie. Ik wist dat het risico op vogelaanvaringen onder andere is ingeschat met radarbeelden van De Bilt. Maar de Minister zei ook dat gegevens van Defensie zijn gebruikt. Mag ik de Minister dan vragen om de beantwoording van die schriftelijke vragen van vrijdag – daarin worden vragen gesteld over de radar in De Bilt – ook te gebruiken om informatie te geven over hoe de gegevens van Defensie gebruikt zijn bij de risico-inschatting?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Prima, dat zullen we graag meenemen.

De voorzitter:

En wanneer zij die antwoorden ongeveer binnen? Weet u dat? Want dan zouden we dat kunnen toevoegen aan een komend AO over luchtvaart.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor het AO Luchtvaart.

De voorzitter:

Oké. Wordt genoteerd.

De heer Van Raan (PvdD):

Een punt van orde. Wij gaan in tweede termijn, als we dat nu redden, een VAO aanvragen. We zouden graag vóór het VAO de antwoorden willen hebben, en niet voor het AO Luchtvaart.

De voorzitter:

We stoppen in ieder geval gewoon op tijd en dan kijken we hoever we zijn. Maar een VAO kunt u zo meteen aanvragen.

De heer Van Raan (PvdD):

En dan graag de antwoorden natuurlijk voor dat VAO, want dan kan dat nog effect hebben op wat we gaan doen in het VAO, toch?

De voorzitter:

We zijn nog niet toe aan een VAO. Dat wordt in tweede termijn aangevraagd en dan trekken we de conclusies. We zijn nog bezig met de beantwoording van de Minister. We zijn gebleven bij...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

... het blok overig. Daar zal ik dan maar heel snel mee starten. De heer Amhaouch heeft gevraagd wat de Minister doet om luchtruimschendingen door drones te laten afnemen. Op dit moment is het uiteraard al verboden om dicht in de buurt van luchthavens te vliegen met drones. De aankomende Europese regelgeving bevat ook nog allerlei extra maatregelen om die schendingen te voorkomen. Nederland zal onder deze regelgeving zones aanwijzen in het luchtruim waar drones niet of slechts beperkt mogen vliegen. De piloot van de drone zal ook een theorieopleiding moeten volgen en vervolgens een examen moeten afleggen. Dan hebben we het niet over het kleine, recreatieve gebruik maar over de professionele gebruikers. Aan de drones worden volgens die Europese regels ook technische eisen, Europese producteisen, gesteld. Onderdeel van die technische eisen zijn – zeer belangrijk – elektronische hulpmiddelen voor de piloot, zoals geo-awareness, waardoor hij weet waar hij wel en niet mag vliegen. Bepaalde no-flyzones kunnen dus gewoon, even huiselijk geformuleerd, in die drones zelf geprogrammeerd worden. Dan de stroomstoring op Schiphol van 29 april 2018. Daar heeft de heer Amhaouch ook vragen over gesteld. TNO heeft naar aanleiding daarvan een onderzoek uitgevoerd, dat was gericht op de toedracht van de verstoring van de elektra en de IT-infrastructuur en de bijbehorende beheersmaatregelen van Schiphol. Na het verschijnen van dat rapport zijn er direct verbeteringen aangebracht in de noodstroomvoorziening en in de telecommunicatie-infrastructuur. Op dit moment loopt er nog, onder leiding van TNO, een project om alle kritische processen met de bijbehorende systemen te identificeren en nog robuuster uit te voeren. Dus er is eerst een onderzoek geweest naar de toedracht, dat tot maatregelen heeft geleid, maar nu wordt er ook nog naar de robuustheid van het systeem gekeken om daar mogelijk tot verbetering te komen. Als daarover meer duidelijkheid is, zal ik dat uiteraard ook aan uw Kamer melden.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij heb ik nog een dubbele interruptie. Ik heb een korte vraag, en misschien dat de Minister daar op een ander moment op terug kan komen als zij meer informatie heeft. Wat je vaak ziet is dat alles opgelijnd wordt, robuust gemaakt wordt, alles in place wordt gesteld, maar dat er geen stresstesten tussendoor worden gedaan, zeker niet bij noodstroomaggregaten die tijden niet worden gebruikt. Mijn expliciete vraag is dus of alles wat we oplijnen, ook periodiek wordt getest «voor het geval dat», zodat we dat voor de volgende keer ook goed op orde hebben. Dat is een vraag die ik graag aan de Minister wil meegeven. Daar mag ze wat mij betreft ook op een later moment, als we daar meer informatie over hebben, op terugkomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan de heer Amhaouch verzekeren dat dit inderdaad periodiek gebeurt, maar als u precies wilt weten hoe dat zit, kunnen we daar ook voor het AO Luchtvaart nog even een paar zinnestukjes aan wijden in een verzamelbrief, die ongetwijfeld toch uw kant op komt.

Dan kom ik nu toch bij de heer Laçin terecht. Wat wordt er vanuit de Europese Commissie nou gedaan aan de veiligheid en arbeidsvoorwaarden van grond-, cabine- en cockpitpersoneel? Wat gebeurt er of kan er nationaal aan gedaan worden? U hebt het zelf ook al genoemd: de Europese arbeids- en rusttijdenregels zijn kortgeleden ook op initiatief van Nederland geëvalueerd, in opdracht van de Europese Commissie en EASA. De eerste fase van het onderzoek is afgerond. Die studie concludeert dat er ook meer maatregelen moeten worden genomen in de EU-regelgeving om bijvoorbeeld hoge vermoeidheid bij vliegtuigbemanningen – dat geldt zowel voor piloten als de cabin crew – met name tijdens nachtvluchten te voorkomen. Samen met de Europese collega's, de Europese Commissie en de stakeholders zullen wij in de komende tijd ook bekijken op welke manier we in Europees verband nadere maatregelen hiervoor kunnen nemen. Die regelgeving moet natuurlijk in Europees verband tot stand komen. We zullen even moeten kijken hoe zich dat ontwikkelt. Eurocommissaris Bulc werkt hier ook ten volle aan mee, maar straks krijgen we natuurlijk een wisseling van de wacht in de Europese Commissie. We moeten dus even afwachten hoe de nieuwe Commissie daarin gaat zitten, maar ik kan me niet anders voorstellen dan dat zij graag met ons op dit veiligheidsdossier zal willen samenwerken. In de Basic Regulation van EASA is op dit moment een Europese verantwoordelijkheid opgenomen voor de veilige grondafhandeling op Europese luchthavens. EASA heeft op 7 maart daarvoor ook een roadmap gepresenteerd met een globaal overzicht van de te verwachten acties, de ontwikkeling een safetymanagementcultuur bij de grondafhandelaren, de ontwikkeling van allerlei operationele standaarden, en de verbetering van de veiligheid van apparatuur en hulpmiddelen. Er zit dus van alles in. Wij zullen ons de komende maand er ook op beraden hoe Nederland dit zo veel mogelijk kan aanjagen in het Europese traject.

Verder heeft de Europese Commissie al aangekondigd om later dit jaar ook de eigen wetgeving voor die grondafhandeling te gaan evalueren, met name voor de werkomstandigheden. Nationaal zijn ze natuurlijk ook vertegenwoordigd in de Roadmap safety improvement voor de gezamenlijke veiligheidsverbeteringen op Schiphol. De sector heeft in dat kader ook de belangrijkste grondafhandelingsrisico's geanalyseerd. Daaruit kwam pooling van materieel als een veelbelovende maatregel naar voren. Dat wordt ook verder uitgewerkt.

Bent u bereid om met de verschillende vakbonden het gesprek aan te gaan om te komen tot regelgeving die bijdraagt aan de vliegveiligheid? Op 18 april staat er een gesprek gepland met de VNC, waar we een en ander zullen doornemen. Op 16 april staat er een gesprek gepland met VNV en FNV. We blijven dus met alle partijen het gesprek aangaan, om te kijken waar we dingen kunnen verbeteren. Ik stel voor de Kamer over de uitkomsten daarvan te informeren in de verzamelbrief voor het AO Luchtvaart van eind april. Als we die meetings hebben gehad op 16 en 18 april, bent u dus weer helemaal bij de tijd als we u daarover in de brief die kort daarop volgt, informeren.

Dan heb ik nog de laatste vraag. Die is van de heer Amhaouch. Die vraag heeft betrekking op stagiaires die zouden worden ingezet als volwaardig bemanningslid. In de EU-regelgeving staat duidelijk omschreven aan welke eisen cabinebemanning moet voldoen voordat men mag worden ingezet als volwaardig bemanningslid. En die EU-regelgeving biedt voldoende garanties dat die cabinebemanning een gecertificeerde basisopleiding, periodieke herhalingstrainingen en een medische keuring heeft gehad. En in de Europese regelgeving is ook opgenomen dat de

minimale wettelijke cabinebemanningssamenstelling aan boord altijd gekwalificeerd moet zijn, dus daarmee moet worden voorkomen dat niet goed opgeleide of nog niet volledig opgeleide stagiaires officieel kunnen worden ingezet als volwaardig bemanningslid. Dus dat is in de regelgeving geborgd.

Voorzitter. Dan ben ik door de antwoorden heen.

De voorzitter:

Dank u, Minister. Er is behoefte aan een tweede termijn, maar er is ook nog behoefte aan een vraag. Kan dat? Meneer Laçin?

De heer Laçin (SP):

Ja, dat kan zeker, voorzitter. Ik heb nog een halve interruptie, maar ik heb gewoon nog een aantal vragen die niet beantwoord zijn. Dat wilde ik even meegeven. Misschien kan de Minister daar nog op reageren.

De voorzitter:

Wilt u ze even noemen? Of zullen we de tweede termijn gewoon starten? Zullen we dat gewoon doen?

De heer Laçin (SP):

Nee, voorzitter. Ik wil dat mijn vragen eerst beantwoord worden, zodat ik dat kan meenemen in mijn tweede termijn.

De voorzitter:

Oké. Stelt u dan de vragen nog even.

De heer Laçin (SP):

Ik heb het gehad over sociale vestigingseisen. Ik heb de London Living Wage genoemd. Van vier naar twee afhandelaars op Schiphol heb ik ook genoemd. Daar heb ik geen reactie op gekregen van de Minister. Wat denkt zij van sociale veiligheidseisen?

En ik ben heel blij dat de Minister al op zeer korte termijn gaat praten met de vakbonden, maar de vraag was: waarom zitten de beroepsgroepen grondafhandeling en piloten niet aan tafel bij ISMS? Die vraag heeft de Minister niet beantwoord. Ik zou het logisch vinden als zij ook gewoon aan tafel zitten bij het overleg, omdat zij ook medeverantwoordelijk zijn voor de veiligheid op de grond.

De voorzitter:

Dat zijn drie aanvullende vragen. Heeft er nog iemand anders aanvullende vragen die nog niet zijn beantwoord? Het mag ook zo, hoor! Meneer Graus?

De heer Graus (PVV):

Meneer de voorzitter. Ik wil echt weten bij wie die verantwoording komt te liggen, want ik merk dat Bird Control en de luchtverkeersleiders het op elkaar aan het afschuiven zijn. Er moet echt duidelijkheid komen. Wie heeft dadelijk de verantwoording over die vogelradar, en over de vertaling van die 3D-beelden? Daar moeten we ook reportages van kunnen hebben. Want het schijnt dat het heel erg fout gaat met die vertaling naar operatie. Dat werd door twee deskundigen gezegd, dus daar we moeten we wel iets mee doen natuurlijk, want anders heeft een hoorzitting geen zin.

De voorzitter:

We starten met de tweede termijn. Ik geef u allemaal maximaal een minuut. De heer Van Raan.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, dit is een rare manier van doen. We hebben vragen gesteld in de eerste termijn. Dus ik zou het heel fijn vinden als de Minister gewoon haar eerste termijn afmaakt met deze vragen, voordat we aan onze tweede termijn beginnen.

De voorzitter:

De Minister reageert zo ook nog in tweede termijn. Dan neemt ze die antwoorden mee, denk ik.

De heer Laçin (SP):

Ik wil graag dat de Minister de beantwoording in de eerste termijn afmaakt met deze vragen.

De voorzitter:

Ze heeft ze nog niet allemaal geïnventariseerd, denk ik. Bent u er klaar voor om dat te doen, Minister?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan een poging doen om in ieder geval zo veel mogelijk van die vragen te beantwoorden.

De voorzitter:

Dan hebben we geen tweede termijn meer, denk ik. Dat is dan wel de conclusie. Ik wil gewoon stoppen om 13.00 uur. Dus u krijgt een minuut.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Punt van orde. Als wij uitlopen, dan moeten we zorgen dat we de tweede termijn fatsoenlijk kunnen doen. Volgens mij is een spreektijd van een minuut niet gebruikelijk bij een AO met een spreektijd van vier minuten.

De voorzitter:

Nou, daar ga ik over, en ik stop gewoon om 13.00 uur. Ik kijk even naar de Minister.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, laten we dan heel even schorsen om te kijken hoe we dit fatsoenlijk gaan doen. Het gaat niet binnen tien minuten lukken.

De voorzitter:

Nee hoor. Ik kijk even naar de Minister. Kan zij de vragen van de heer Laçin en de heer Graus beantwoorden? En dan kijk ik hoe ver we komen. Ik stop in ieder geval om 13.00 uur, met of zonder tweede termijn. Dat is aan u.

De heer Laçin (SP):

Het is prima dat we om 13.00 uur stoppen. Maar dan plannen we gewoon de tweede termijn op een ander moment.

De voorzitter:

Dat kan ook. Dat kunnen we toevoegen aan een ander AO; we hebben er genoeg. Ik kijk even naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik ga eerst een poging wagen om het zo goed mogelijk te beantwoorden.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, mag ik een punt van orde maken, als dat kan?

De voorzitter:

Ja.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet niet of er bezwaren zijn bij de commissieleden tegen het voorstel om tien minuten langer door te gaan. Want dat heb ik liever dan dadelijk schorsen en een volgende keer weer helemaal terugkomen. Dus die vraag zou ik graag voor willen leggen.

De **voorzitter**:

We hebben morgen ook een AO, waarin we eventueel zaken kunnen doen. We hebben de 25ste een AO. Er komen nog antwoorden op vragen die zijn gesteld. Er is nog een VAO. Er zijn genoeg momenten. Ik stop in ieder geval om 13.00 uur dit AO. En ik geef nu het woord aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. De vraag of er niet één verantwoordelijke moet worden aangewezen voor de interpretatie van die 3D-vogelradarinformatie. Daar kun je niet één verantwoordelijke voor aanwijzen, want het is altijd een samenspel. De luchthavenexploitant is natuurlijk verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van de banen en de veiligheid daarvan. Bird Control geeft informatie aan de luchtverkeersleiding, die moet het weer doorgeven aan de piloot, en de piloot is natuurlijk weer verantwoordelijk voor de vluchtuitvoering. Maar ik zie de heer Graus ook een beetje kijken van: hier word ik nog niet heel blij van. Dat is mijn inschatting. Dus ik wil best nog eens even navragen bij LVNL en Bird Control hoe hun samenspel eruitziet, zodat u er ook een beetje een gevoel bij kunt krijgen van hoe dat nou werkt in de praktijk. Dus laat me daar dan ook op terugkomen voor dat algemeen overleg Luchtvaart. We zullen aan hen vragen om dat even inzichtelijk te maken.

Dan de heer Laçin over de afhandelaars. U zegt: wij hebben er vier, en anderen hebben er twee. Dat is natuurlijk gewoon marktwerking. Je kunt daar niet een aantal voor afspreken. De sector kijkt natuurlijk, zoals ik al heb aangegeven, in het kader van ISMS ook naar het zo veel mogelijk beperken van veiligheidsrisico's door afhandelaars. Ik noemde net het voorbeeld van pooling. Dus daar wordt zeker ook naar gekeken.

De heer Amhaouch had nog gevraagd naar de precieze wettelijke positie, of de uitzondering daarop. Daarbij overvraagt u me op dit moment ook even. Ik weet niet hoe dat nou precies zit. Dus ik zou willen voorstellen om dat schriftelijk te beantwoorden voor het volgende AO Luchtvaart.

De **voorzitter**:

Dat was de beantwoording. De heer Laçin hierop?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, ik wil reageren op het antwoord van de Minister over de afhandelaars en de marktwerking. Ik begrijp dat er marktwerking is, alleen heel veel luchthavens in heel veel landen kiezen ervoor om twee afhandelaars te hebben, en geen vier afhandelaars. Europese richtlijnen laten dat toe. En daarmee voorkom je dus concurrentie op arbeidsvoorwaarden. De vraag aan de Minister is: kan zij met Schiphol in gesprek gaan over het verminderen van vier afhandelaars naar twee afhandelaars, zodat de concurrentie op arbeidsvoorwaarden, waarmee de veiligheid ook in het geding komt, vermindert? Dat is de concrete vraag die ik stel. En dat er marktwerking is, begrijp ik ook.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, u stelt dat het er veiliger van wordt als je in plaats van vier afhandelaars, twee afhandelaars hebt. Iedereen moet aan dezelfde eisen voldoen, dus ik zie dat niet. Maar ik ben bereid Schiphol te vragen om commentaar daarop. Dat zal ik dan ook in de schriftelijke beantwoording voor het AO

Luchtvaart meenemen. Maar wij zien er op dit moment geen aanleiding voor. Hetzelfde geldt voor wat u zegt over de sociale vestigingseisen. U noemde het minimum wage in Londen. Ik denk dat al deze aspecten in de Europese discussie over die sociale omstandigheden bij elkaar gebracht moeten worden. Ik wil het graag in dat kader ook Europees oppakken.

De voorzitter:

Dank u wel. We zitten met een bepaalde tijd. Ik wil even inventariseren wie er behoefte heeft aan een tweede termijn. Dat is bijna iedereen – niet iedereen, maar bijna iedereen. Ik heb al gehoord dat een minuut te weinig is. Dat stelde een lid. Dat kan, maar dan zitten we hier nog drie kwartier. Daar ben ik dan niet bij.

Ik heb hier wel een aantal toezeggingen die al gedaan zijn. Misschien is het goed om die alvast af te sluiten, en dat u dan samen een besluit neemt over hoe u die tweede termijn wil gaan doen en op welk moment.

De heer Van Raan (PvdD):

Even een verduidelijkende vraag. Begrijp ik goed dat u, omdat u om een persoonlijke reden weg moet, niet verder kan voorzitten?

De heer Graus (PVV):

Ik wil de laatste tien minuten wel voorzitten. Dat is geen probleem. Dat kan ik doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kan de heer Graus dat tien minuten doen. Zal ik de toezeggingen voorlezen?

De heer Paternotte (D66):

Tot hoe laat heeft de Minister? Dat is misschien ook wel goed voor ons om te weten. U voorspelt drie kwartier, maar...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De Kamer is het hoogste orgaan, dus ik moet mijn agenda schoonvegen. Maar ik heb wel om half twee een stuurgroep water op het ministerie waarbij heel veel mensen aanwezig zijn. Dus in die zin zou ik, om daar op tijd te zijn, om kwart over weg moeten. Maar uiteraard gaat uw Kamer voor.

De voorzitter:

De heer Graus kan u dan de laatste momenten begeleiden.

Mag ik de toezeggingen noteren? Want dan kunnen we die in ieder geval alvast vastleggen. Dan kunt u met de heer Graus aan de tweede termijn beginnen.

- De Kamer zal ten behoeve van het AO Luchtvaart op 25 april worden geïnformeerd over het proces van besluitvorming bij EASA in relatie tot die op nationaal niveau over de sluiting van het luchtruim voor de Boeing 737 MAX. Dat was een vraag van de heer Paternotte.
- De Kamer zal worden geïnformeerd zodra de sluiting van het luchtruim voor de 737 MAX wordt opgeheven, en over de evaluatie van de besluitvorming over de sluiting van het luchtruim. Die hebben we ook voorbij zien komen.
- De Minister komt voor de zomer met een voorstel naar de Kamer over de toekomst van Schiphol...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is al langer bekend, dus dat zou ik niet nu als een toezegging willen kwalificeren. Ik heb dat ook al in de brief aan de Kamer geschreven.

De voorzitter:

Dat strepen we dan weg.

Dan de volgende toezeggingen.

- De Monitor Integrale Veiligheid komt na de zomer naar de Kamer. Dat gebeurt naar aanleiding van een vraag van de heer Bruins, als ik het goed heb.
- Bij de halfjaarlijkse voortgangsrapportage wordt de Kamer geïnformeerd over het onderzoek naar het groepsrisico. Aanleiding daarvoor is een vraag van mevrouw Kröger.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de vraag of al het onderzoek naar vogelaanvaringen bij de Kamer bekend is. Dat gebeurt ook op verzoek van mevrouw Kröger.
- Bij de beantwoording van de schriftelijke vragen van de commissie zal de Minister ook ingaan op de wijze waarop radargegevens van Defensie zijn gebruikt en waarop het Alterrapport uit 2009 is verdisconteerd. De heer Bruins en de heer Van Raan hebben daarop gereflecteerd.
- De Kamer zal ten behoeve van het AO Luchtvaart eind april worden geïnformeerd over gesprekken met de VNC, de VNV en het FNV.

Dan geef ik het woord aan de heer Graus en wens ik u een goede voortzetting.

Voorzitter: Graus

De **voorzitter**:

We gaan over naar de tweede termijn van de Kamer. Ik geef jullie anderhalve minuut. Dat is coulant gezien de spreektijd die jullie hebben gehad. We beginnen met meneer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Voorzitter, dank u wel voor uw soepele benadering. Ik heb vier punten, dus ik moet opschieten.

Dank dat er wordt gekeken hoe EASA heeft gehandeld in het besluitvormingsproces, maar ik had ook gevraagd naar het structurele probleem dat de FAA certificering ook laat uitvoeren door de luchtvaartfabrikanten zelf en dat EASA dan alleen maar valideert. Dat is een van de grote problemen. Misschien kunt u in uw brief adresseren hoe dat zit in het specifieke geval van Amerikaanse producenten, maar ook de producenten die de heer Paternotte noemde.

Ik had nog gevraagd of de MAX-toestellen niet alleen niet vliegen in het Nederlandse luchtruim, maar wellicht ook niet in dat van het hele Koninkrijk, dus ook niet boven de Antillen.

Ik begrijp – dat wil ik nog even goed horen – van de Minister dat we in haar filosofie volgend uit het regeerakkoord eind dit jaar een LVB krijgen dat zal uitgaan van groei, dus niet van scenario's maar groei.

Dan punt vier. Het OVV-rapport schrijft wel degelijk dat het risiconiveau nu verminderd moet worden. Er kan dus eigenlijk niks meer bij komen, ook al is het formeel voor 500.000. Daar dus nog graag een reactie op.

De Minister zegt ook: ik blijf vooralsnog bij de MER-resultaten over vogelaanvaringen en daar verander ik niks aan. Ik wil het alleen maar even genoteerd hebben, want dat is toch raar.

De **voorzitter**:

Uw laatste regel.

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

Punt. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Bedankt voor uw coulance. De heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Ik wil graag een VAO aanvragen. Daarnaast heb ik twee punten. Het eerste punt gaat weer eventjes over de 737. De Minister geeft aan dat de besluitvorming niet optimaal was en dat men nog een aantal dingen gaat uitzoeken. Daar ben ik blij mee, maar ik heb nog wel vragen over de certificering. De Minister zegt: bij EASA staan in de statuten waarborgen dat er geen belangenverstrengeling kan zijn. Dat is natuurlijk goed, maar als wij hier een Embraer of Boeing krijgen, gaan we af op de certificering van die luchtvaartautoriteit en doen we alleen een validatie. Dus mijn vraag is: diezelfde statuten, diezelfde waarborgen als EASA heeft, hebben de FAA en de Braziliaanse en Canadese luchtvaartautoriteit die ook? En u heeft de Chinezen niet genoemd, maar hebben we ook een bilateraal verdrag met de Chinezen over bijvoorbeeld de Comacs die hier naartoe vliegen of zullen gaan vliegen? Mijn vraag is dus of dat in ieder geval nog kan worden meegenomen.

En dan nog even over de piloten. We hebben het over vogels gehad. Ik was zelf stagiair bij RTL Nieuws in New York toen ik op een gegeven moment in een montagekamer in de hoek zag dat een vliegtuig in de Hudsonrivier lag. Daar heeft de piloot fantastisch werk gedaan nadat hij in een zwerm trekganzen terecht kwam. Piloten blijven ongelofelijk belangrijk. Zij zitten uiteindelijk achter de stuurknuppel. Of we het nu hebben over vliegen over conflictgebieden of de veiligheid op Schiphol: ik vraag me af wat het logisch maakt dat piloten niet aan tafel zitten wanneer daarover besluiten genomen worden. Ik vroeg me af of de Minister daar een logische verklaring voor kan geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Paternotte. Dan meneer Amhaouch van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vele vragen die er lagen. Wat de Boeing 737 MAX betreft: wij zullen dit heel kritisch blijven volgen. Voor ons is heel belangrijk wat er uit die evaluatie gaat komen. De Minister heeft gezegd dat ze met haar Europese collega's wil bekijken wat we hieruit kunnen leren. Het kan niet zo zijn dat Nederland of EASA alleen maar blindelings vertrouwt op wat de Amerikanen doen. Wij moeten ook zelf informatie verkrijgen over hoe dat proces verloopt. Misschien moet EASA audits gaan doen; ik weet het niet. Maar het op papier afspreken is één. Twee is het ook toepassen. Dan wat betreft Schiphol. Ik geef de Minister gelijk: ze moet doen wat ze moet doen om stappen te maken. Je kunt niet elke keer gaan wachten. Tegelijkertijd moeten de veiligheidsrisico's op tafel komen. Op een gegeven moment beslist de Kamer of het voldoende materiaal is om een juiste afweging te maken over de toekomstige groei van Schiphol. Ook dank aan de Minister dat ze met de VNC, met het cabinepersoneel aan tafel gaat. Zij weten heel goed zelf hun probleem te formuleren. Als je de toegenomen agressiviteit in vliegtuigen ziet, denk ik dat het heel goed zou zijn als het cabinepersoneel waar mogelijk gefaciliteerd wordt om agressie te voorkomen.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng, meneer Amhaouch. Dan gaan we nu luisteren naar de geachte afgevaardigde van de ChristenUnie, de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen om mijn collega's te danken dat ik hier als gast van de commissie weer aanwezig mocht zijn, want ik ben geen woordvoerder IenW, dus ik ben geen lid van deze commissie. Dank dus voor de toestemming om aan dit AO mee te mogen doen. Dat waardeer ik zeer.

Ik heb nog één vraag. In de eerste termijn dacht ik de Minister ongeveer het volgende te horen zeggen: de commissie m.e.r. heeft ook al die veiligheidszaken en vogelaanvaringen bekeken en heeft geconcludeerd dat alles binnen de normen valt. Maar naar mijn beeld kijkt de commissie m.e.r. niet naar veiligheid, maar naar milieueffecten in den brede. Ze controleert vooral of aan alle regels is voldaan. Dan is een goedkeuring van de commissie m.e.r. toch niet een teken dat het veilig is wat betreft vogelaanvaringen? Kan de Minister voor mij nog één keer wat duidelijkheid scheppen wat de goedkeuring van de commissie m.e.r. te maken heeft met veiligheid als het gaat om vogelaanvaringen? Dat is alles. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Bruins. We zijn er nog niet met het vrouwenquotum in de commissie luchtvaart, maar mevrouw Kröger draagt in ieder geval haar steentje bij. Aan u het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Een paar vragen. Ik heb rond de ILT een aantal vragen gesteld die ik niet echt beantwoord heb gezien. Hoe ziet de externe evaluatie van de ILT eruit? Er is capaciteit bij gekomen, maar het ging ook echt om de positie. Ook ben ik benieuwd naar de evaluatie van de rol van het ministerie.

Er blijft toch wat onduidelijkheid over het begrip «integrale veiligheidsanalyse». De Minister heeft gezegd dat ze daarmee niet doelt op de update van het NLR-rapport, maar op de algehele evaluatie van alle aanbevelingen van de OVV. In haar brief heeft zij het op pagina 4 over het moment waarop het LVB naar de Kamer komt. Ik citeer: als «de hierboven genoemde actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse gereed is, zal ik deze wijziging van het LVB in procedure brengen». Is die integrale veiligheidsanalyse nou dat NLR-rapport, of de algehele evaluatie van alle OVV-aanbevelingen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger van GroenLinks. Tot slot van de tweede termijn van de Kamer is het woord aan de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen bij de discussie die wij hebben gehad over de evaluatie van de aanbevelingen, over het LVB en het besluit. De verwarring is wat mij betreft uit de lucht. Ik begrijp nu heel goed wat het tijdpad van de Minister is. Ik vind het alleen nog steeds heel onlogisch dat het LVB eind dit jaar al komt terwijl we het besluit eind 2020 gaan nemen. Dat wilde ik nogmaals benadrukken.

Dan toch even de grondafhandeling, de positie aan tafel en de sociale vestigingseisen. 65% tot 70% van de incidenten op Schiphol vindt plaats op de grond. Dat toont aan dat de grondoperatie enorm belangrijk is. Daarom wil ik de oproep van de heer Paternotte, die ik zelf ook in eerste termijn heb gedaan, nogmaals doen: zowel het grondpersoneel als piloten moeten als beroepsgroep aan tafel zitten. Ze zouden niet hier en daar moeten worden meegenomen en door deze of gene een beetje vertegenwoordigd moeten worden. Het is ontzettend belangrijk dat ze meepraten. De oproep aan de Minister is dus nogmaals om die twee beroepsgroepen aan tafel te zetten als het gaat om het veiligheidsmanagementsysteem. Dan Europa. Ik hoor de Minister bevestigen waar ik al bang voor was. We gaan concrete afspraken maken en kijken naar nadere invulling. Dat gaat allemaal een tijd duren met de wisseling van de wacht. Dus graag hoor ik van de Minister wat haar inzet is om op korte termijn toch tot concrete acties te komen. De sociale vestigingseisen heeft Engeland zelf bepaald,

dus om dat door te geleiden naar Europa vind ik heel zwak. We kunnen dat zelf doen. De vraag aan deze Minister is of zij bereid is om met Schiphol in gesprek te gaan over nationale sociale vestigingseisen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin van de Socialistische Partij.

Voordat we naar de Minister gaan voor haar laatste antwoorden vandaag: ik stel voor dat we echt enkel interrumperen als het om verduidelijking gaat. De rest moeten jullie maar tijdens het VAO doen dat meneer Paternotte al heeft aangevraagd.

De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Van Raan benadrukte evenals andere sprekers nog eens hoe belangrijk het is dat de onderste steen bovenkomt in het 737-onderzoek. De FAA is daar natuurlijk voor aan zet. Er is ook een strafrechtelijk onderzoek, en ik denk dat het heel goed is dat we ook daarvan alle gegevens delen. Ik heb aangegeven dat EASA niet klakkeloos zal overnemen wat er uit de FAA komt. Ik kan u wel al vertellen, zeg ik in de richting van de heer Paternotte, dat totale borging van de onafhankelijkheid en het geen enkel ander belang dienen niet op dezelfde manier in de statuten van de FAA staan verwoord. Ik denk dat het goed is dat we u daar meer helderheid over verschaffen, maar dat is echt iets wat ik samen met de Europese collega's en met EASA verder wil bespreken. Het gaat dus niet alleen over het evalueren hoe dit proces is gelopen, maar ik wil daar ook aan de orde stellen hoe we hiermee in de toekomst verdergaan. Ik denk dat we hieruit allemaal in gezamenlijkheid lessen moeten trekken. Ik kan daar nu geen concrete voorbeelden van geven. U vroeg specifiek hoe het zit bij de FAA en bij de andere landen; u vroeg naar Brazilië en China. Daarom is het misschien wel aardig dat we u daarover nog even schriftelijk bijpraten voor het AO Luchtvaart. Ik kan nu niet uit mijn hoofd reproduceren hoe het bij de FAA precies staat, maar daar staat in ieder geval een andere tekst in dan bij EASA. We moeten er met elkaar in Europa over nadenken hoe we daar in de toekomst mee willen omgaan, want dat is natuurlijk ook een belang dat Nederland overstijgend is.

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter, mag ik daar nog één vraag over stellen?

De voorzitter:

Zeker.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik ben erg blij met dit antwoord. In het antwoord op de vragen van de heer Amhaouch en mij las ik op veel punten: «dat is niet aan ons» of «wij hebben daar geen informatie over». Enerzijds snap ik dat. Aan de andere kant: als je zelf een besluit neemt over vliegtuigen die hier niet meer mogen vliegen, hebben we wel een verantwoordelijkheid. Als je bij handelsverdragen afspraken maakt dat de taak voor certificering of validatie bij een ander land ligt, hebben die landen wel dezelfde waarborgen als wij. Als de FAA en andere luchtvaartautoriteiten niet dezelfde waarborgen hebben ten aanzien van bijvoorbeeld belangenverstrengeling, terwijl je ook verhalen leest...

De voorzitter:

En uw vraag? Kunt u trechteren naar uw vraag?

De heer **Paternotte** (D66):

Dan is mijn vraag of de Minister het eens is met het principe dat, net als bij handelsverdragen, diezelfde waarborgen verankerd zouden moeten

zijn, als wij daarop moeten afgaan in een validatie. Oftewel: als de FAA een besluit neemt over onze veiligheid, moeten ze wel met dezelfde waarborgen werken als waarmee EASA werkt. Is de Minister het met dat principe eens? Het is belangrijk om dat even te weten in voorbereiding op het VAO.

De voorzitter:

Minister, wat heeft u te zeggen op de derde termijn van de heer Paternotte?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat ik het daarmee eens ben. Die reciprociteit moet er wel zijn. Als wij er vertrouwen in hebben dat onze instituties op een goede manier certificeren, moet je er ook vertrouwen in kunnen hebben dat dat bij de andere partners ook zo is. Zoals ik net aangaf, was mijn voorstel om te zeggen dat dit een herbezinningsmoment is om nog eens even te toetsen hoe het staat met al die overeenkomsten die we met al die landen hebben en of we daar het volledige vertrouwen in hebben. Maar omdat die bevoegdheid op zich op het Europese niveau ligt, moeten we dat in gezamenlijkheid met de andere Europese landen even opnieuw tegen het licht houden.

De heer Van Raan vroeg nog of het voor het hele Koninkrijk geldt of alleen voor het Nederlandse luchtruim. Het geldt voor het hele Koninkrijk.

De heer Amhaouch sprak zorgen uit over het cabinepersoneel en over de toenemende agressiviteit aan boord van vliegtuigen. Ik zie daar ook af en toe de meest waanzinnige filmpjes over voorbij komen. Die zorgen deel ik dus zeer. Ik ga ook van harte met de bonden aan tafel om met hen het gesprek hierover aan te gaan.

Onze gast aan tafel, de heer Bruins, heeft nog iets over de Commissie voor de m.e.r. gevraagd. De Commissie voor de m.e.r. heeft natuurlijk geconstateerd dat het verrichte onderzoek de effecten voldoende in beeld heeft gebracht. Daarin heeft de Commissie voor de m.e.r. ook de risico's van vogels voor het vliegverkeer bekeken. Dat is gewoon een onderdeel van het MER-rapport.

Mevrouw Kröger heeft nog vragen gesteld over de ILT, externe evaluatie en de rol van het ministerie. Daarover heb ik aangegeven dat we nu nog niet weten wie dat precies gaat doen en hoe we dat precies vorm gaan geven, maar ik kom daar zeker bij u op terug om het aan uw Kamer te laten weten. We gaan dat natuurlijk op een goede manier extern onafhankelijk doen.

Over de volgtijdelijkheid in verband met het LVB zegt u: hier staat in een brief dat u eerst de integrale veiligheidsanalyse wilt hebben. Ik hoop dat ik niet weer nieuwe verwarring constateer, maar voordat je het LVB hebt, moeten wij in ieder geval de actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse van het NLR hebben. Die moet je dus hebben voordat je überhaupt een LVB kunt indienen. Daarnaast hebben we, voordat je een besluit kunt nemen over een LVB, natuurlijk de bredere integrale veiligheidsanalyse nodig. Maar als je het hebt over de volgtijdelijkheid: het is duidelijk dat ik geen LVB kan indienen als we niet een actualisatie van dat NLR-rapport hebben. Dus daar zit een volgtijdelijkheid in. Maar als je het hebt over het in procedure brengen bij uw Kamer van het LVB, dan speelt daarbij natuurlijk ook nog de hele bredere evaluatie van alle OVV-aanbevelingen een rol. Dat traject loopt natuurlijk gewoon. Daar hoeven we niet op te wachten voordat je in ieder geval verder kunt gaan werken aan dat LVB. Uiteindelijk komt alles bij elkaar bij de Kamer. Dan kan de Kamer beoordelen: vindt u dit voldoende om een besluit te nemen over een LVB, ja dan nee?

De voorzitter:

Er is een korte en puntige interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er worden toch weer wat dingen door elkaar gegooid. In de eerste termijn vroeg ik: als het, op pagina 4, gaat over de integrale veiligheidsanalyse, gaat het dan om de update van dat NLR-rapport of gaat het om de algehele evaluatie van alle OVV-aanbevelingen? Toen zei de Minister: het gaat om het tweede. Hier staat letterlijk: als de actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse gereed is, zal ik deze wijziging van het LVB voor de periode na 2020 in procedure brengen. Klopt het dat het LVB pas in procedure gebracht wordt door de Minister, ergo opgestuurd naar de Kamer, op het moment dat de algehele veiligheidsanalyse van alle aanbevelingen van de OVV gereed is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee. Dan heb ik dat toenet verkeerd begrepen van mevrouw Kröger. Ik heb natuurlijk ook niet de precieze tekst op pagina 4 in mijn hoofd. Ik had uw vraag zo begrepen: wilt u nou alleen maar de integrale analyse van de actualisatie van NLR hebben voordat wij de totaalafweging willen maken? Daarin heb ik u willen geruststellen: nee, dat is niet zo; voordat u moet instemmen met een LVB en dus met het eventueel van start gaan, krijgt u de hele integrale veiligheidsanalyse. U krijgt dus alles voordat u een go hoeft te geven. Maar er zit een volgtijdelijkheid in met betrekking tot het onderzoek van het NLR. Zonder dat ik dat heb, kan ik natuurlijk überhaupt geen LVB gaan maken.

De heer **Laçin** (SP):

Feitelijk, voor mijn beeld: waarom is een update van de integrale veiligheidsanalyse van NLR voldoende om een LVB op te stellen? Waar zit die koppeling in? Ik begrijp dat niet zo, omdat er door de OVV nog 36 andere aanbevelingen zijn gedaan. Dus waarom is een update van de NLR-veiligheidsanalyse voldoende om tot een LVB te komen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zeg niet dat het voldoende is, ik zeg dat dat in ieder geval nodig is. Daarin zit dus in ieder geval die volgtijdelijkheid. Maar er zijn natuurlijk ook bredere aanbevelingen van de OVV, die niet direct een relatie hebben met het LVB.

De heer **Laçin** (SP):

Dan begrijp ik het dus goed...

De **voorzitter**:

Tot slot.

De heer **Laçin** (SP):

Tot slot, voorzitter: dan begrijp ik dus goed dat het een keuze van de Minister is om een LVB te maken, op te stellen, na een update van de integrale veiligheidsanalyse van het NLR. Dat is een bewuste keuze die de Minister maakt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan gewoon geen LVB gaan maken als we dat niet op orde hebben. Dus een keuze... Ik zal wel moeten. Dus dat gaan we doen. Maar nogmaals, het is niet het enige wat er moet gebeuren. Maar ik snap de zorgen eigenlijk niet, want u gaat er zelf over of u straks, bij dat LVB, alle informatie hebt, ja dan nee. Ik zeg u toe dat u alles krijgt. Ik kan u niet eens dwingen, al zou ik het willen, om een keuze te maken als u niet alle informatie hebt. We zullen ervoor zorgen dat u de integrale veiligheidsanalyse en de opvolging van de OVV-aanbevelingen allemaal ter beschikking hebt. Volgens mij kan ik er gewoon niet meer van maken.

De voorzitter:

We gaan de rest echt bij het VAO doen. Meneer Van Raan krijgt nog één interruptie. Dan heb ik het ook een beetje gelijkgetrokken, want ik heb jullie ook gematst met een extra halve minuut. Dus meneer Van Raan krijgt nu het woord, en de rest allemaal bij het VAO.

De heer Van Raan (PvdD):

We zouden graag de antwoorden op de vragen die we alsnog gesteld hebben naar aanleiding van de rondetafel vóór dat VAO willen hebben. Misschien gaat de heer Paternotte, de aanvrager, nog iets over dat VAO zeggen?

De heer Paternotte (D66):

Mag ik een voorstel van orde doen voordat de Minister gedwongen wordt te reageren?

De voorzitter:

Dat doet u al!

De heer Paternotte (D66):

Ik zou twee dingen willen voorstellen. Het eerste is dat het VAO op naam van de heer Van Raan komt te staan. Die heeft hier om acht uur zitten ontbijten om als eerste hier te zitten. Hij was gewoon vergeten het aan te vragen. Laten we het dus op zijn naam zetten. Dat is één. Twee: ik wil u vragen, voorzitter, om aan de plenaire Griffie te vragen om het VAO pas over twee weken in te plannen. Daaraan gekoppeld zou ik willen voorstellen dat de informatie die is toegezegd voor het AO Luchtvaart, in plaats daarvan voor het VAO zou kunnen komen, als de Minister zegt dat dat kan. Dan kunnen we die gewoon betrekken bij het VAO over vliegveiligheid in plaats van nieuwe onderwerpen toe te voegen aan het AO Luchtvaart.

De heer Laçin (SP):

Over de vogelaanvaringen?

De heer Paternotte (D66):

Ook over de vogelaanvaringen, maar ook andere toegezegde extra informatie, bijvoorbeeld ten aanzien van de 737 MAX.

De voorzitter:

We zullen uw wensen doorgeven, inderdaad via de Griffie. Maar nu is de Minister aan het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Wat betreft het vóór het VAO beantwoorden van de vragen die over de vogelaanvaringen zijn gesteld: dat hangt er inderdaad van af wanneer dat VAO gepland wordt. We doen ons uiterste best. Ik zou wat dat betreft ook liever hebben dat het niet al te snel is, zodat we inderdaad alles op tijd kunnen doen. Nogmaals, ik moet dat met andere ministeries en met LVNL en ILT afstemmen. Dat gaat niet allemaal supersnel; laat ik het zo formuleren. Daarnaast werd gezegd: dan moet de Minister ook maar alle andere dingen die toegezegd zijn voor het AO Luchtvaart vóór dit VAO doen. Ik denk eerlijk gezegd niet dat ik dat op alle terreinen kan waarmaken. Ik kan natuurlijk wel mijn uiterste best doen om daarvoor alles mee te nemen wat ik al kan meenemen, maar nogmaals, ook dat hangt er weer erg van af op welk moment dat VAO dan gepland wordt. Mijn inspanningsverplichting wil ik dus graag bevestigen, maar van meerdere onderwerpen heb ik nu gezegd dat ik daarop terugkom voor het AO Luchtvaart, en daar kan ik niet in alle gevallen zomaar het VAO van maken. Ten aanzien van de vogelaanvaringen geldt hetzelfde. Als u het

VAO morgen plant, gaat het niet lukken, om maar even iets te zeggen. Dat hangt er dus een beetje van af.

Ik had nog één vraag te beantwoorden, voorzitter, die van de heer Laçin. Waarom zitten die twee beroepsgroepen nou niet aan tafel bij het ISMS? Dat heeft ermee te maken dat in dat uiteindelijke platform ook de investeringsbeslissingen genomen worden. Daarbij is sprake van een echte verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid. Daar zitten ze niet aan tafel. Zij nemen die investeringsbeslissingen ook niet en dragen die verantwoordelijkheid niet. Maar in het traject daarnaartoe, de eerste schakel daaronder, zitten ze wel degelijk aan tafel. Dus de inbreng van kennis, expertise en ervaring kan daar wel degelijk plaatsvinden. Daar wordt ook gebruik van gemaakt.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Minister. We gaan een einde breien aan dit AO. We zien elkaar morgen overigens weer, want morgen is in deze zelfde zaal van 14.30 tot 17.30 uur een algemeen overleg Duurzame luchtvaart. De fans en liefhebbers weten dat hiermee dus: morgen ook te volgen via dit kanaal. Ik dank de mensen thuis en op de tribune. Ik dank de Kamerleden, de Minister en haar gevolg. Ook bedankt voor jullie coulantie, en een gezegende avond.

Sluiting 13.20 uur.