

Vergaderjaar 2019–2020

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 126

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 april 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 29 januari 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 2 juli 2019 inzake evaluatie Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart (Kamerstuk 24 804, nr. 100);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juli 2019 inzake reactie op vragen gesteld tijdens het algemeen overleg MH17 van 10 april 2019 en op vragen van het lid Paternotte, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 25 juni 2019 over het vliegen boven conflictgebieden (Kamerstuk 33 997, nr. 142);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 oktober 2019 inzake reactie op de motie van het lid Van Ojik over een betere waarborging van veilige vliegroutes boven conflictgebieden (Kamerstuk 24 804, nr. 101);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 oktober 2019 inzake reactie op verzoek commissie over het convenant deling dreigingsinformatie over droneaanvallen Saudi-Arabië (Kamerstuk 24 804, nr. 102);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2019 inzake antwoorden op vragen gesteld tijdens het plenair debat over vlucht MH17 op 1 oktober 2019, over conflictgebieden (Kamerstuk 24 804, nr. 103).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Laçin, Paternotte en Ploumen,

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

Aanvang 14.01 uur.

De voorzitter:

Ik open het algemeen overleg inzake vliegen boven conflictgebieden. Ik heet allereerst de mensen op de publieke tribune welkom, net als de mensen die thuis meekijken en meeluisteren via het digitale kanaal. Ik heet ook de mensen van de pers die aanwezig zijn welkom, net als de Kamerleden en zeker ook, last but not least, de Minister en haar collegae; sommigen zullen op afstand alles volgen, zie ik. Ik stel een spreektijd van vier minuten per fractie en twee interrupties voor. Daar wordt geen bezwaar tegen gemaakt; dat is een goede zaak. Ik geef het woord aan de eerste spreker, de heer Dijkstra namens de VVD. Nee, er komt eerst iemand anders, begrijp ik. De eerste spreker staat nog voor het tourniquetje. Dan wachten we nog even. Daar is hij, de heer Paternotte van D66. Hij gaat als eerste spreken.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. 193 Nederlanders kwamen om het leven toen een Russische Buk-raket boven Oost-Oekraïne de MH17 raakte, tien kilometer boven de Donbassregio, waar op dat moment pro-Russische rebellen streden met het Oekraïense leger. Het leek toen bijna wel alsof iedere Nederland iemand kende die die dag om het leven kwam. Voor mij was dat een goede bekende: Pim de Kuijer, die werkte voor Stop Aids Now! en met wie ik in de lente daarvoor nog had staan folderen. We zagen de 17de juli eerst dat er een vliegtuig was neergestort in Oekraïne. Daarna werd bekend dat het toestel uit Amsterdam kwam. Vervolgens sms'ten mensen mij en anderen dat Pim die dag ook op weg naar Maleisië was. 's Avonds volgde het bericht dat we eigenlijk al kenden: dat hij niet meer in leven was doordat een raket het vliegtuig had geraakt. Ik dacht veel aan zijn familie en aan de families van al die andere slachtoffers die die dag een nachtmerrie werkelijkheid zagen worden. Geen land heeft deze eeuw zo veel mensen verloren als gevolg van het feit dat een passagiersvliegtuig geraakt werd door een raketaanval. Maar we zijn niet de enigen, want de laatste 30 jaar zijn er passagiersvliegtuigen neergehaald boven conflictgebieden in Somalië, in Sri Lanka – door de Tamiltijgers – in Georgië – door separatisten – en twee weken geleden boven Teheran.

Vliegen boven conflictgebieden kan levens kosten. Sommige mensen spreken dan van het noodlot. Daar kan ik me kwaad over maken, want of een vliegrouete veilig is, is geen speling van het lot. Meerdere Europese maatschappijen meden het Oost-Oekraïense luchtruim al. In Iran had de Amerikaanse autoriteit het luchtruim al gesloten. Talloze maatschappijen, van Singapore tot British Airways, volgden die lijn. Ukraine Airlines deed dat niet, met fatale afloop.

Voorzitter. Dat is waarom ik het zo pijnlijk vind om steeds weer te constateren dat de vraag of een luchtruim veilig is, leidt tot een potpourri aan antwoorden. Afgelopen weekend vloog KLM op de route naar Dubai dwars over Irak. Air France vloog helemaal om Irak heen, via Saudi-Arabië, naar dezelfde bestemming. Air France/KLM is één luchtvaartgroep, met één beursnotering en één ticketsysteem. Maar in Frankrijk vonden ze vliegen over Irak niet veilig en in Nederland wel. Ondertussen geldt dat het laatste Conflict Zone Information Bulletin van EASA nog altijd

adviseert om niet boven Iran en Irak te vliegen. In het laatste bulletin over Irak zegt EASA dat de aanwezigheid van raketten die vanaf de schouder kunnen worden afgeschoten risico creëert op alle hoogtes. KLM zal vast goede informatie hebben, maar dat zij er als eerste bij zijn om weer over Irak te vliegen, terwijl British Airways, Lufthansa en Air France dat niet doen en de Amerikanen het nog verbieden, begrijp ik niet. Voor passagiers die graag zeker willen zijn van een veilige vliegroute, is dit onnavolgbaar.

Vorig jaar constateerde de OVV dat veel van zijn aanbevelingen na MH17 nog niet zijn opgevolgd, dat elk land, dat elke luchtmaatschappij zijn eigen ding doet, dat maatschappijen onvoldoende verantwoording afleggen over de door hen gekozen routes. Waarom kiezen ze die? Neem wat afgelopen weekend gebeurde. KLM kondigde aan weer te gaan vliegen boven Iran en Irak. Als onderbouwing wees KLM op een uitstekende veiligheidsanalyse. In de praktijk vloog KLM wel over Irak maar nog niet over Iran. Waarom wel aankondigen maar het dan niet doen? Waarom in strijd met het Europese advies handelen? Ik heb geen idee. Weet de Minister het wel?

Aan de overkant van de oceaan is het wel helder. De FAA wisselt informatie uit met de Amerikaanse maatschappijen en als zij een luchtruim onveilig acht, dan sluit ze het. De CEO's hoeven dan niet meer na te denken of ze willen omvliegen of liever de kerosine en overvliegrechten uitsparen. Veiligheid staat voorop. Wat ons betreft verdienen wij dat in Europa ook. Nederland kan hierin vooroplopen. Is de Minister bereid om daadkracht te tonen en het volgende te doen?

Eén. Geen land heeft zo veel slachtoffers geleden door een raketaanval op een passagiersvliegtuig als ons land. Maar ook Belgen, Duitsers en Zweden kwam om bij MH17 en PS752. Laten we samen met die landen het probleem boven aan de Europese agenda zetten van de Europese Raad en de Transportraad. Laat het een prioriteit zijn voor Commissaris Välean.

De voorzitter:

U dient af te ronden, meneer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik vraag om EASA dezelfde kracht en positie te geven als de FAA.

Twee. Een sanctieregime agenderen voor de landen die nalatig zijn in het sluiten van hun luchtruim; bijvoorbeeld hogere overvliegrechten.

Oekraïne en Iran hadden hun luchtruim moeten sluiten. Iran deed dat niet. Volgens de New York Times omdat ze passagiersvliegtuigen als menselijk schild gebruikten tegen Amerikaanse aanvallen. Dit openlaten van luchtruim kan nu straffeloos.

Drie. Zorgen voor een aparte unit luchtvaart onder de NCTV met mensen wier hoofdtaak het is de veiligheid van vliegroutes continu te onderzoeken en met een luchtvaartbril naar inlichtingen te kijken.

Voorzitter. Ik hoop vooral dat we met elkaar constateren dat het nu niet goed gaat en dat het systeem waarin elke luchtvaartmaatschappij haar eigen ding doet, ten einde moet komen. Is de Minister dat met ons eens? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Paternotte. De volgende spreker is meneer Dijkstra namens de VVD. Er is eerst nog een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wij delen geheel de analyse dat we dit echt niet aan individuele luchtvaartmaatschappijen moeten overlaten en dat hier een rol voor de overheid ligt om burgers te beschermen. EASA heeft, net als ICAO, trage,

stroperige processen om iets voor elkaar te krijgen. Wij begrijpen dat het ook mogelijk is dat Nederland zelf regels opstelt voor luchtvaartmaatschappijen die een vergunning hebben van Nederland. Zou D66 de Minister willen vragen om ook die route te onderzoeken?

De heer **Paternotte** (D66):

Wij willen dat het niet uitmaakt bij welke maatschappij je instapt. Als je in Europa instapt, moet je weten dat de vliegroute veilig is. Daarvoor is volgens ons nodig dat EASA een andere positie krijgt. EASA moet niet eerst hoeven te overleggen met alle lidstaten, maar meteen een besluit kunnen nemen. EASA moet ook de kennispositie hebben om dat besluit te nemen. Inlichtingendiensten moeten informatie geven aan EASA. Als dat inderdaad niet zou lukken, zou ik ervoor zijn dat wij, net zoals Duitsland, Engeland en Frankrijk, die taak bij de overheid neerleggen. Dat heeft alleen niet mijn voorkeur, want dan stap je in Amsterdam in een Air Francetoestel met een KLM-ticket en vlieg je via Parijs alsnog via een vliegroute waarvan wij in Nederland zouden zeggen dat die niet veilig is. Dit is iets wat we in Europa samen moeten doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben het eens dat je dit idealiter Europees regelt, omdat het dan voor alle toestellen en bestemmingen geldt. Neem Single European Sky. Dat project van EASA is een ongelofelijk langdurig proces. Moeten we deze Minister niet vragen om, terwijl EASA dat proces in gang zet, als Nederland zelf ondertussen de luchtvaartmaatschappijen met een Nederlandse vergunning zoals KLM regels op te leggen? Ik hoop dat D66 deze oproep aan de Minister steunt.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik kan me die oproep voorstellen. Ik denk alleen wel dat, hoe tragisch het ook is, er door PS752 nu een momentum is om echt stappen te zetten. De Minister heeft ook aangegeven dit bij de Transportraad aan de orde te willen stellen en dit met de Europese Commissie te willen bespreken. Wat mij betreft zou de inzet nu moeten zijn om het in één keer Europees te regelen. Als dat te lang gaat duren of te ingewikkeld wordt, zou ik ervoor zijn om hiervan een publieke taak te maken, zoals de heer Dijsselbloem van de OVV ook aangaf. Maar het heeft mijn voorkeur om dit zo snel mogelijk als Europa te regelen, op eenzelfde niveau als het niveau waarop de Amerikanen het hebben geregeld.

De heer **Laçin** (SP):

Ook wij delen de analyse dat we dit bij een overheid moeten neerleggen en niet moeten overlaten aan individuele luchtvaartmaatschappijen. De heer Paternotte zou het idealiter Europees willen regelen. Hoe denkt hij het probleem te tackelen dat we ook te maken hebben met regeringen die niet gelijkgezind zijn? Dan denk ik aan Polen en Hongarije. Hoe gaan we om met belangen die anders liggen? Hoe denkt hij dit op te kunnen lossen in EASA-verband?

De **voorzitter**:

Hoe gaat u dit oplossen, meneer Paternotte?

De heer **Paternotte** (D66):

Als we die autoriteit Europees vastleggen, dan moet het ook niet gaan om de vraag of Polen het eens is met het sluiten van een bepaalde vliegroute of dat Hongarije het ermee eens is, dan gebeurt het gewoon Europees. Dat zou mijn antwoord zijn. Kijk naar hoe het nu met vliegroutes gaat. KLM vloog inderdaad over Irak, maar LOT Polish Airlines vliegt nog gewoon om Irak heen. Lufthansa doet dat ook, net zoals British Airways, Air France en Alitalia. Met andere woorden, bijna alle Europese

maatschappijen houden zich op dit moment aan het Europese bulletin. In die zin kunnen we op dit punt beter naar onszelf kijken dan naar de Polen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben er heel erg voor om vooral naar onszelf te kijken. Daar begint het volgens mij. Maar ik blijf toch wel steken bij de belangen die uit elkaar kunnen lopen, en bij het feit dat we, als we het bij EASA gaan beleggen, ook meer bureaucratie gaan krijgen, dat het allemaal trager gaat en dat we dat vooral in acute situaties totaal niet kunnen gebruiken. Hoe rijmen die dingen met elkaar, volgens D66?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk dat je juist minder bureaucratie hebt als je het duidelijk bij één centrale autoriteit belegt. Nu heb je immers dat de Duitsers, de Fransen, en de Britten hun eigen autoriteit dat laten bepalen, maar dat er daarnaast nog een Europees proces plaatsvindt. Ik heb ook vertrouwen in dat Europese proces. Ik denk wel dat het inderdaad beter moet dan zoals het nu gaat, want het gaat nu inderdaad niet snel genoeg. In het laatste bulletin stond bovenaan: raadt af om over Iran te vliegen, bijvoorbeeld, maar in de eerste alinea stond er dat er een beperking was boven de 25.000 voet, en even later weer dat dat niet betekende dat een eerder bulletin, dat adviseerde om überhaupt niet over Iran te vliegen, niet meer geldig is. Ik denk dat het uitgangspunt moet zijn: bij twijfel niet inhalen, en dat dat ook overduidelijk naar buiten moet worden gebracht. Dat is noodzakelijk op het moment dat EASA ook besluiten hierover neemt.

De **voorzitter**:

Dank voor de beantwoording, meneer Paternotte. Meneer Amhaouch namens het CDA heeft ook nog een vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Eens met de heer Paternotte dat er een bepaald momentum is. Nogmaals, het is aangetoond dat wij in de implementatie van allerlei aanbevelingen stappen voorwaarts moeten zetten en dat de huidige situatie absoluut onvoldoende is. Ik zet vraagtekens bij de vergelijking tussen de Amerikanen – één land, dat de FAA heeft, een autoriteit – en het EASA, dat een agentschap is van 28 landen. Dat zijn echt wel wezenlijke verschillen. Als we naar een verbetering toe willen, zou het dan niet een richting zijn... Ik sluit mij er volledig bij aan dat het vreemd is als Air France en KLM Holding daarin twee verschillende beleidlijnen aanhouden, in één maatschappij. Ik denk dat we in elk geval met de Fransen samen zouden moeten optrekken, omdat we toch veel met elkaar delen, de vliegtuigmaatschappijen. Er wordt ook aangemerkt dat de Fransen, maar ook de Duitsers, veel meer capaciteit en andere inlichtingenbronnen hebben in de wereld. Dat is ook iets wat hier speelt, want volgens mij moet het doel helder zijn: iedereen moet zo snel mogelijk de juiste informatie hebben. Wij hebben er nog veel vragen over welke richting dat is. Mijn vraag aan de heer Paternotte is: zou de eerste stap voorwaarts niet moeten zijn om de Minister te vragen eens goed te kijken of wij niet dezelfde positie moeten innemen als de Fransen? Daar delen wij een vliegtuigmaatschappij mee en die hebben ook wetgeving. Kan de Minister daar eens goed naar kijken in plaats van die stip op de horizon van een EASA?

De heer **Paternotte** (D66):

Wat mij betreft niet, omdat het voor mij niet uitmaakt of iemand in Amsterdam instapt en via Frankfurt naar de bestemming vliegt, of dat die dat doet via Parijs doet of via Londen. Ik wil dat je, als je in Europa instapt, zeker weet dat het een veilige vliegroute is. Als u zegt: EASA is een agency, dan klopt dat, maar EASA heeft vorig jaar kunnen besluiten dat de

Boeing 737 MAX na de tweede crash niet meer in het Europese luchtruim mocht vliegen. Zodra dat besloten was, moesten alle Boeings die op weg waren naar Europa, zo snel mogelijk landen. Dat was een heel helder besluit. Dat kwam nadat een aantal landen dat al hadden genomen. Ik zou dat graag andersom zien en dat is ook waarom ik er inderdaad een de-facto-autoriteit van wil maken, maar dat EASA geen besluit heeft kunnen nemen, is niet waar, want dat mogen ze over het Europese luchtruim al.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Belangrijk is, nogmaals, dat we het doel voor ogen houden. Voor ons als CDA is dat: hoe krijgen we op de snelst mogelijke manier de meest betrouwbare informatie op tafel? Als we inderdaad vergelijken – we hebben de discussie gehad over die Boeing, destijds. Toen hadden wij al een aantal partijen opgeroepen, ook de Minister, om ze aan de grond te houden. EASA had nog geen beslissing genomen. Londen had als eerste besloten, toen kreeg je een domino-effect en tussendoor kwam EASA.

De **voorzitter**:

Ik hoor dat geluid ook, maar gaat u gerust door, er is niets aan de hand.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Bij elke oplossing waar wij volgens mij naartoe moeten, is voorafgaand de vraag: krijgen wij de adequate informatie tijdig en betrouwbaar? Als EASA dat kan bewerkstelligen, willen wij daar zeker over meedenken, maar als de Fransen dat doen, waar we veel mee delen en die een sterke informatiepositie hebben – ik noem dit als een tussenstap, als voorbeeld, pin me daar niet op vast – dan zou ik ook daar graag naar willen kijken.

De heer **Paternotte** (D66):

Het gaat erom dat er één plek is waar informatie samenkomt en waar een besluit kan worden genomen dat gezag heeft. Toen de Amerikaanse autoriteit besloot dat je niet meer boven Iran en Irak mag vliegen, wisten wij dat dat geldt voor Amerikaanse maatschappijen. Toch werd dat besluit direct gevolgd door allerlei maatschappijen, die er niet aan gebonden waren, maar die het wel zagen als een besluit van een autoriteit dat ze maar beter dachten te kunnen volgen: British Airways, Singapore Airlines. Ukraine Airlines deed dat niet. Als de Amerikaanse autoriteit én de Europese autoriteit allebei een luchtruim onveilig zouden verklaren, dan denk ik dat je echt van goeden huize moet komen om er vrolijk toch overheen te gaan vliegen. Dat is een belangrijk voordeel van dit soort dingen in Europa met elkaar regelen. Als u zegt dat wij het met de Fransen zouden moeten regelen: volgens mij laat de geschiedenis van Air France-KLM zien dat als wij het met de Fransen al kunnen regelen, dan moeten we het met heel Europa kunnen regelen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu luisteren naar de inbreng van de geachte afgevaardigde Remco Dijkstra. Hij heeft ook nog een vraag. Er komt geen einde aan. De heer Dijkstra.

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

Het is goed dat dit onderwerp geagendeerd staat. Ik denk dat we het doel met elkaar delen: dit soort rampen moet zich nooit meer kunnen voltrekken. Dat willen we te allen tijde voorkomen. De vraag is wel of het het beste middel is om dat bij EASA te beleggen. Laat ik een voorbeeld geven. Op dit moment is Libië een conflictgebied. Daar zit Europa ook niet op één lijn. De Fransen steunen daar de regering die door de VN is ingesteld, samen met de Russen. Aan de andere kant heb je de Italianen en de Turken, die de krijgsheer steunen die 80% van het land in handen

heeft. Hoe ga je ondanks dit soort conflicten binnen Europa een substantieel advies neerleggen, zodat ook nog eens heel snel geacteerd kan worden richting die cockpit? Daar moeten immers de koerswijzigingen uiteindelijk plaatsvinden.

De heer **Paternotte** (D66):

Eén: Europese maatschappijen vliegen momenteel niet over het Libische oorlogsgebied, en gelukkig maar. Twee: dit gaat niet om politiek. Het gaat niet om hoe Europese landen daartegen aankijken. Het gaat erom deskundigen in de positie te brengen dat zij een maatregel kunnen nemen die voor de veiligheid noodzakelijk is, zoals de Amerikanen dat ook al doen. Het is juist belangrijk om dit uit de politieke sfeer en ook uit de commerciële sfeer te halen. Ik vertrouw heus wel het oordeel van KLM, alleen valt mij op dat zij nu een totaal andere afweging maken dan bijna alle andere Europese luchtvaartmaatschappijen, en ook nog tegen het Europese advies in. Dan denk ik: laten we die situatie zo snel mogelijk ten einde brengen, want het past juist Nederland niet om het meeste risico te lopen.

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

Deelt u dan wel de mening dat EASA nog lang niet is uitgerust om dit op een goede manier, adequaat en snel te kunnen doen? Zover zijn ze nog lang niet! Wat u heeft, is een streefbeeld, maar zover is het nog niet. Deelt u dat wel?

De heer **Paternotte** (D66):

Als je een autoriteit een bepaalde verantwoordelijkheid geeft, dan geef je ze ook de rechten die daarbij horen en natuurlijk ook de mensen die daarbij horen. Op dit moment moet EASA het over het algemeen doen met inlichtingen die ze van andere kanten krijgen. We hebben dit eerder meegemaakt, bijvoorbeeld toen het ging om een manier om kinderen uit kinderdagverblijven te vervoeren. Eerst werd er gezegd: de verantwoordelijk voor de veiligheid ligt bij de fabrikant, maar op basis van ervaringen constateerden we later dat we die verantwoordelijkheid daar niet willen. Dan is het antwoord dat je de overheid, de publieke taak, uitrust met de capaciteit om die verantwoordelijkheid te nemen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu echt luisteren naar de inbreng van Remco Dijkstra.

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

Dank u wel. Ik dank de Minister voor de antwoorden op vragen van afgelopen zomer en van de vragen die in het debat over de MH17 zijn gesteld. Ook gisteren kregen we nog uitvoerige antwoorden op vragen van Kamerleden. Dank aan de Minister daarvoor. Geen enkele partij in dit huis zou een herhaling van de MH17 of het drama in Iran van deze maand willen zien. We moeten samen kijken hoe we ervoor zorgen dat het luchtruim dat we hebben met elkaar en waarin er gevlogen wordt, veilig is en dat de dreigingsinformatie bij alle betrokken partijen zo snel mogelijk terechtkomt. Het doel delen we dus; wat zijn dan de beste middelen? Vorig jaar februari verscheen het rapport Vliegen over conflictgebieden van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, waaruit blijkt dat vliegmaatschappijen er niet meer automatisch van uitgaan dat een opengesteld luchtruim boven een conflictgebied veilig is. Bij gebrek aan duidelijke informatie besluiten ze er niet overheen te vliegen. Ik heb geen reden om hieraan te twifelen, maar ik wil wel zo veel mogelijk zekerheid, en ik wil actuele zorg wegnemen. Vliegtuigmaatschappijen en landen spannen zich actiever in om dreigingsinformatie te verzamelen en onderling te delen. Dat is goed. Na het recente neerschieten door Iran van een passagierstoestel is wel de vraag actueel of dat genoeg is en of het góed genoeg is. Dat is dus niet

het geval. De OVV ziet verbeteringen, maar stelt ook dat landen waar gewapende conflicten plaatsvinden, de bewaking van een luchtruim nauwelijks hebben verbeterd.

Luchtvaartmaatschappijen vinden de door die landen verstrekte informatie ook niet altijd diepgaand genoeg. Sinds 2016 is het delen van dreigingsinformatie aangaande de burgerluchtvaart geborgd in een convenant tussen overheidspartijen, de Nederlandse luchtvaart en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers. Inmiddels is dat convenant voor de derde keer geëvalueerd. De luchtvaartmaatschappijen zijn tevreden met de door de overheid verstrekte informatie, maar kan ik stellen dat het convenant naar tevredenheid is uitgevoerd? Wat vindt de Minister daarvan? Hoe kijkt zij daartegen aan?

Partijen hebben er wel op aangedrongen dat ook veranderlijke situaties buiten de bekende conflictgebieden kunnen leiden tot een plotseling opkomende dreiging voor de burgerluchtvaart. Dat hebben we ook gezien. Daarom hebben de partijen ook om niet-acute dreigingsinformatie gevraagd ten aanzien van bepaalde landen en eventuele gevolgen voor de geopolitieke ontwikkelingen. Lukt het voldoende om ook informatie boven tafel te krijgen als het gaat om niet-acute situaties? Het lijkt redelijk goed geregeld, maar die daad recent in Iran drukt ons met de neus op de feiten: een ongeluk zit in een klein hoekje, en het neerhalen van een onschuldig passagierstoestel kan nog steeds heel erg eenvoudig en zomaar gebeuren. Dat willen we absoluut niet.

Het EASA als koploper zien en als instituut om wereldwijd die luchtruimen voor ons te beoordelen en acties uit te vaardigen, is op zich een mooi initiatief en een mooie gedachte, ook vanuit de Europese gedachte, maar zijn we al zover? Volgens mij is dat nog niet het geval. Ik zag ook tegengestelde adviezen van het EASA. De heer Paternotte had het er net over.

De luchtvaartmaatschappijen zien het niet echt zitten, heb ik begrepen. Hoewel de gedachte dus sympathiek is, werkt het nu nog niet naar behoren. Het EASA is traag, heeft te weinig menskracht en kennis en niet alle landen, die veel meer bronnen hebben, delen hun informatie met de luchtvaartmaatschappijen. Hoe ziet de Minister dat? Ook zijn de adviezen – net als bij de Amerikaanse variant, wat ik begrijp – soms politiek gekleurd en ingegeven. Is dat het geval? Wat kan de Minister daarover zeggen? Is gezond verstand hanteren niet een beter uitgangspunt, en dat je in ieder geval meerdere bronnen raadpleegt dan nu voorhanden zijn bij EASA? Het is volgens mij ook niet zo dat luchtvaartmaatschappijen vanwege de kosten of het nadeel om te moeten omvliegen altijd de kortste en daarmee meest onveilige route kiezen. Maar als dat wel het geval is, zijn daar dan ook bewijzen voor? Ik wil de Minister naar aanleiding van de evaluatie ook vragen welke verbetermogelijkheden zij concreet voor zich ziet voor nu en voor de langere termijn, want veiligheid voor vliegers staat natuurlijk voorop. Dat is nu zo en dient altijd zo te blijven. Is zij bereid om verbeterpunten, die er ongetwijfeld zullen zijn, eens voor ons op een rij te zetten, zodat we daarin een gewogen afweging kunnen maken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Er is een interruptie van meneer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

De heer Dijkstra wil weten hoe het nu gaat. Over Iran zei hij: een ongeluk zit in een klein hoekje en de luchtvaartmaatschappijen zijn tevreden. Ik constateer echt iets heel anders. Ik zie dat de Europese pilotenvereniging zegt: dit moet een publieke taak zijn door een Europese autoriteit. Ik constateer dat een van de drie partijen bij het convenant, de CEO van Corendon, zegt: «Ik wil deze besluiten helemaal niet zelf hoeven nemen. Ik wil dat deze vraag niet in mijn handen ligt. Ik vind dat die hoort bij een

onafhankelijke autoriteit». Als u dat soort geluiden hoort en ziet dat ze de afgelopen jaren in Duitsland, in Frankrijk, in het Verenigd Koninkrijk hebben gezegd: «Dit moet je niet aan luchtvaartmaatschappijen zelf overlaten», bent u het dan met mij eens dat bepalen of een vliegroute veilig is, een publieke taak is?

De **voorzitter**:

Wat is daarop uw antwoord, meneer Dijkstra?

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

Ik denk dat het dragen van de verantwoordelijkheid voor zo'n besluit enorm zwaar is, zeker als het onverhoopt misgaat. Dan snap ik ook dat heel veel partijen die last niet willen dragen. Maar waar het mij om gaat, is dat het doel centraal staat, namelijk: als er iets aan de hand is, moeten wij dat zo snel mogelijk weten, zodat mensen die al in de lucht zitten of nog op de grond, kunnen ingrijpen. Wie dat dan is, is voor mij een tweede. Het gaat er primair om dat mensen die nu al in de lucht zitten of in de toekomst gaan vliegen, niet onnodig in gevaar worden gebracht.

De heer **Paternotte** (D66):

Over dat doel zijn we het eens: mensen moeten niet onnodig in gevaar worden gebracht. Maar dan zou mijn vraag zijn: vindt u het dan voorstelbaar dat er binnen één bedrijf, Air France-KLM, waar je van uitgaat dat beide dezelfde informatie hebben, andere keuzes worden gemaakt, dat KLM nu wel over Iran en Irak vliegt en dat Air France dat niet doet en er helemaal omheen gaat, en dat al bijna een week lang? Vindt u dat voorstelbaar en kunt u dat uitleggen?

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

Nee, dat is lastig uit te leggen. Als ik de antwoorden lees, zie ik wel dat er binnen anderhalf uur gereageerd is. Ik vind het belangrijk dat zo'n EASA... Stel je voor dat je die gaat bellen om advies gaat vragen. Ze hebben op dit moment niet de menskracht, niet de expertise, niet de knowhow vanuit geheime diensten en dergelijke voorhanden, dan ben ik bang dat het krijgen van dat advies misschien te lang gaat duren, en dat wil ik niet. Het doel staat voorop, namelijk een veilig luchtruim voor iedereen die daar op dit moment in zit. Dan kan het zijn dat een situatie verandert, en dan moet je snel kunnen schakelen. Dát staat voor mij voorop. Hoe je dat regelt, is voor mij een tweede. Als dat heel goed kan via een Europees instituut dat lean-and-mean is en dat snel kan handelen, dan zij het zo. Maar ik ben nog niet overtuigd dat dit op dit moment de beste oplossing is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Snel handelen, veiligheid borgen, burgers beschermen, dat hoor ik en dat snap ik en daar ga ik absoluut helemaal in mee. Het gaat hierbij om informatie die over het algemeen bij veiligheidsdiensten vandaan komt, vanuit de overheid. Dan is de vraag of we niet juist bij die overheid de verantwoordelijkheid moeten beleggen en de taak om te zeggen: een bepaalde route schorten we op?

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

Dat kan zo zijn, maar je hebt meerdere overheidsdiensten. Je hebt meerdere inlichtingendiensten. Die delen die informatie op dit moment onvoldoende. Daarnaast heb je ook luchtvaartmaatschappijen die eigen bronnen hebben op de grond. Ik vind dat die afweging altijd bij de man of vrouw op de straat, of in dit geval in de lucht moet liggen, op het moment dat ze onderweg zijn en er dingen gebeuren. Dan moet je kunnen afwijken van je route. Dan moet er ook snel op de grond, bij je leidinggevende, een besluit kunnen worden genomen. Als we een bepaalde bureaucratie

inbouwen, die misschien tot een vertraging van een halve dag of een dag kan leiden, kan dat al gevaar opleveren. Dat wil ik gewoon absoluut niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hier worden toch verschillende situaties vermengd, namelijk de situatie dat een vlucht al in de lucht is en een piloot bepaalde afwegingen moet maken en de situatie dat een overheid zegt: wij vinden het onverantwoord dat er nog over een bepaald gebied of naar een bepaald gebied wordt gevlogen. Of EASA dat nu zegt of dat de Nederlandse overheid dat goed gaat regelen, in ieder geval voor de luchtvaartmaatschappijen die hier geregistreerd staan, het gaat erom dat we als overheid een verantwoordelijkheid hebben en dat we dit niet aan een commerciële partij overlaten. Is de heer Dijkstra dat met me eens?

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

Ik weet niet of een overheid dat beter kan dan een partij die ook direct belang erbij heeft, namelijk een toestel dat in de lucht is of nieuwe toestellen die een bepaalde route gaan vliegen. Niemand heeft daar baat bij. Je moet dus je gezonde verstand gebruiken en je moet kunnen acteren. Ik ben er niet van overtuigd dat hetgeen we nu hebben in EASA-verband voldoende is om dit over te nemen. Ik ben er ook niet van overtuigd dat je dit allemaal bij de overheid moet beleggen. Het moet een samenspel zijn waarin je snel kan handelen. Het uitgangspunt is: mensen niet in gevaar brengen. Wat dat betreft kan iedere seconde tellen. Je moet dus echt snel kunnen schakelen.

De heer **Laçin** (SP):

Hierop voortbordurend. Het doel delen wij; laat daar geen discussie over ontstaan. Niemand moet onnodig in gevaar worden gebracht. Alleen kom ik daarmee wel bij het eindstation. Het is helder dat de heer Dijkstra tot nu toe een andere afweging maakt dan een aantal andere partijen hier. Ik probeer daarin ruimte te zoeken. Wij vinden ook dat het een overheidsdienst is. Het moet niet bij een individuele luchtvaartmaatschappij belegd worden. Maar we hebben al een expertgroep, waarin verschillende overheidspartijen en de luchtverkeersleiding samen zitten. Is het geen idee om het besluitvormingsproces daar als geheel te beleggen? Want daar zijn de verschillende partijen al samen in een groep vertegenwoordigd. Zij delen daar informatie. Waarom zouden ze dan niet daar samen de keuze maken? De luchtvaartmaatschappij zit daar. De veiligheidsexpert zit daar. Verschillende overheidspartijen zitten daar. Wat vindt de heer Dijkstra daarvan?

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

Als het beter kan, zeg ik: doen. Als het effectiever kan: doen. Als het sneller kan: doen. Als er meer urgentie is, moet je dat zeker doen. Maar in mijn laatste alinea heb ik aan de Minister gevraagd om op een rij te zetten wat het betekent als we er zelf iets voor oprichten of als we het eventueel overhevelen naar een Europese instantie, die er nu al voor is. Mijn vraag is dan of die daar nu al voor is toegerust. Ik kan dat besluit nu nog niet nemen. Daarvoor heb ik onvoldoende inzicht. Ik wil dat de veiligheid van mensen in de lucht of van de mensen die morgen of overmorgen gaan vliegen en boven bepaalde brandhaarden kunnen komen, zo veel mogelijk gewaarborgd is. Risico's zijn er altijd, maar we moeten er alles aan doen om die risico's zo klein mogelijk te houden. Dat is mijn streven. En hoe je dat dan doet, wat het middel dan is, daarover wil ik met u van gedachten wisselen, ook naar aanleiding van de antwoorden van de Minister. Het doel delen we. Maar ik ben niet in staat om nu te zeggen: dat is goed of zo moeten we het doen. Want ik ben bang dat we daarmee misschien een schijnveiligheid creëren. Daar zit ik absoluut niet op te wachten.

De heer **Laçin** (SP):

Daar zitten we allemaal niet op te wachten. Volgens mij zijn we op dit moment met zijn allen dat middel aan het zoeken. Wat voor mij, voor de SP, ook zwaar weegt, is dat de voorzitter van de OVV hierover een uitspraak heeft gedaan. Hij zei: is dit niet meer een overheidstaak? Ik vraag de heer Dijkstra om dit ook mee te nemen in die zoektocht, in de afweging die de VVD uiteindelijk maakt. Volgens mij staat het doel niet ter discussie en zijn we op zoek naar het beste middel. Daarbij lijken een aantal partijen al een bepaalde keuze gemaakt te hebben. Ik vraag de VVD ook om niet alleen maar dingen op te sommen die we moeten doen. Het gaat erom dat we ook dingen gáán doen op korte termijn, zodat we dit soort situaties in de toekomst zo veel mogelijk kunnen vermijden. Is de VVD daartoe bereid?

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

Jazeker, daartoe ben ik bereid. Ik denk dat u verstandige woorden sprak. Het is voor mij ook een ontdekkingsreis: hoe bereik je het beste je doel? Het middel is dan wat mij betreft om het even, maar als we middelen kiezen, wil ik er compleet van overtuigd zijn dat dat ook het beste is. U refereert aan de huidige voorzitter van de OVV, die zei: nee, dit moet meer in overheidshanden komen. De vorige voorzitter zei heel evident: nee, dat moet je juist niet doen, want wat we hebben, werkt nu goed, en waarom zou je iets veranderen wat op zich goed werkt, maar misschien wel verbeterd kan worden. Daar zit dus ook een verschil van mening. Al die meningen neem ik tot me, maar ik ben gewoon niet in staat om nu te zeggen wat het beste middel is om het op die en die manier te doen. Daar ben ik eerlijk in. Als u dat wel bent, is dat prima, maar ik wil de verantwoordelijkheid om een definitieve keuze te maken op dit moment niet nemen. We zijn onderweg in die zoektocht. Daarin leun ik ook heel erg op de antwoorden van specialisten en mensen die er dagelijks bij betrokken zijn.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van mevrouw Ploumen namens de PvdA, en zij heeft dadelijk ook een eigen inbreng. Daar zij formeel geen lid is van deze commissie, heb ik van alle leden van de commissie toestemming nodig om haar het woord te geven. Ik neem aan dat er geen bezwaar is? Ik zie dat dit het geval is. Dank aan alle leden. Mevrouw Ploumen, eerst een interruptie. Daarna luisteren we naar uw inbreng.

Mevrouw **Ploumen** (PvdA):

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De **voorzitter**:

En welkom in deze mooie commissie.

Mevrouw **Ploumen** (PvdA):

Dank u vriendelijk. Het is goed dat de woordvoerder van de VVD zegt dat het voor hem een zoektocht is en dat hij nog geen pasklare antwoorden heeft. Ik wil daarin met hem meevoelen, maar ik wil hem toch het volgende voorleggen. Hoe moet een passagier die vandaag een vlucht gaat boeken de keuze maken of hij met Air France gaat of met KLM? Dat is toch op zijn minst ook een keuze die je niet aan iemand kunt voorleggen? Hoe ziet hij dat?

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

Ik heet u ook welkom in de commissie. Ik denk inderdaad dat dit een soort black box is. Er werden net treffende voorbeelden genoemd. Je weet niet hoe je precies gaat vliegen. Dat zie je pas op het moment dat je in het vliegtuig zit. Dan zie je op het schermpje waar je precies boven vliegt en

vraag je je af: wat zou hier beneden aan de hand zijn? Dan moet je ervan uitgaan dat de mensen die het toestel besturen en de veiligheidsdiensten en dergelijke een goede analyse hebben gedaan dat dit inderdaad op een veilige manier kan. Maar het is een black box. Je weet nooit precies hoe je vliegt. Soms vlieg je weleens om. Dat kan natuurlijk allerlei redenen hebben.

Mevrouw **Ploumen** (PvdA):

Een korte vervolgvraag. Maar kan de heer Dijkstra zich voorstellen dat mensen niet altijd het vertrouwen hebben dat alle informatie gedeeld is en dat de afwegingen op een goede manier gemaakt zijn? De EU heeft een richtlijn voor veilig speelgoed. Dat komt omdat de speelgoedfabrikanten en de speelgoedwinkels niet in staat worden geacht om zelf toe te zien of het speelgoed veilig is. Het is toch een beetje gek dat we dit met vliegen overlaten aan partijen die bijvoorbeeld ook niet onder democratische controle staan.

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

Ja, dat klopt. Maar als je niets beters hebt dan het nationaal doen, dan moet je het op dit moment nationaal doen. Misschien kan het in de toekomst anders. Denk aan een objectief Europees keurmerk, dus niet politiek gemotiveerd – dat zou namelijk ook het geval kunnen zijn – voor wanneer het veilig is en wanneer niet, waarbij de veiligheid vooropstaat. Als dat snel kan, komen we een eind. Maar op dit moment is dat absoluut nog niet het geval, als ik de mensen zo beluister die daar dagelijks mee te maken hebben. Ik denk dat je dat ook heel serieus moet nemen.

De heer **Paternotte** (D66):

De heer Dijkstra zegt nu nog geen antwoord te willen geven op de vraag wat er volgens hem moet gebeuren. Mevrouw Ploumen vraagt heel terecht: bent u het met me eens dat dit een publieke taak zou moeten zijn? Inderdaad, zelfs speelgoed laten we in Europa niet in de handen van de fabrikanten liggen. In Europa geeft EASA een heel duidelijk advies. Zij hebben heel duidelijke bulletins over Iran en Irak en adviseren om niet over die landen heen te vliegen. Wat mist u dan nog aan een publieke autoriteit die een advies hierover kan uitbrengen?

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

Dan wijs ik erop – dat heeft u zelf ook gedaan – dat de adviezen van EASA niet supereenduidig zijn. Die zijn soms tegengesteld. Je mag er wel overheen vliegen, maar alleen op een bepaalde hoogte, of ze adviseren om het überhaupt maar niet te doen. Zolang die onduidelijkheid er is, moet je zelf een afweging kunnen blijven maken. Daarnaast zijn er veel meer bronnen dan waar EASA over kan beschikken, heb ik begrepen. Ook die bronnen zou je moeten gebruiken. Je moet zo veel mogelijk informatie gebruiken om de veiligheid van de mensen zo veel mogelijk te garanderen.

De heer **Paternotte** (D66):

Als je dit betoog toepast op de veiligheid van speelgoed, dan zou iedereen met zijn oren staan klapperen. Laat ik dan nog even één vraag stellen. British Airways, Lufthansa, Air France, Finnair, Alitalia, Swiss, bijna alle Europese maatschappijen die over het Midden-Oosten vliegen, vliegen nu om Irak en Iran heen. Eén nationale luchtvaartmaatschappij vliegt er wel overheen, namelijk de KLM. Kunt u dat uitleggen aan Nederlanders? Heeft u enig idee op basis waarvan dat is?

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

Dat is op dit moment gebaseerd op de afweging zoals die nu belegd is. Als je dat in de toekomst anders wil, dan moet je met elkaar bespreken hoe dat op een andere manier kan.

De voorzitter:

Helaas, mevrouw Kröger, u heeft geen interrupties meer, althans, niet voor dit algemene overleg. Mevrouw Ploumen, we gaan luisteren naar uw luchtvaartmaidenspeech. We staan wel interrupties toe, dus dan weet u dat.

Mevrouw Ploumen (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Voorafgaand aan mijn inbreng moet ik melden dat ik iets voor 15.00 uur weg moet, omdat ik dan weer een ander debat heb. Het spijt me zeer. Dank voor de gelegenheid om de inbreng namens de Partij van de Arbeid te doen.

Voorzitter. We blijven het verdriet met ons meedragen dat de aanslag op de MH17 teweeg heeft gebracht bij heel erg veel mensen in Nederland. De heer Paternotte sprak erover. We kennen allemaal mensen die in het vliegtuig zaten, of we kennen mensen die hielden van mensen die in dat vliegtuig zaten. We zijn het er allemaal over eens dat we het aan hen en aan onszelf verplicht zijn om er alles aan te doen om mensen die vliegen veilig te houden, ook als ze vliegen boven conflictgebieden. Een paar weken geleden zagen we dat we daarin als wereld jammerlijk gefaald hebben, omdat ook boven Teheran een passagiersvliegtuig is neergehaald.

Voor mij is veiligheid een kerntaak van de overheid. Ik ben daar niet de enige in, want ik geloof dat het bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid ook in een soort missionstatement staat, of hoe ze die dingen dan ook noemen. Ik denk dat we het er ook allemaal over eens zijn dat die veiligheid ver gaat. Die houdt niet op bij de landsgrenzen en die houdt ook niet op als mensen gaan vliegen. In het licht van die kerntaak van de overheid is het natuurlijk erg voor de hand liggend om ervoor te zorgen dat het een publieke taak wordt om erop toe te zien en vooral te besluiten of het al dan niet veilig is om boven een bepaald gebied te vliegen. Ik vind dat we vanuit de brede verantwoordelijkheid van de overheid tot de conclusie zouden moeten komen dat het hier een publieke taak betreft; dat vindt mijn fractie althans, in navolging van in ieder geval D66, maar ook van sommige anderen. Dat is het uitgangspunt. De vraag die dan voorligt, is hoe je dat het beste, het meest effectief en het meest efficiënt kunt doen. De fractie van de Partij van de Arbeid ziet veel in de voorstellen die de heer Paternotte namens D66 heeft gedaan om dat Europees te regelen. We hebben er wel een aantal vragen bij. Ik heb natuurlijk ook de antwoorden van de Minister gelezen. Is het EASA voldoende toegerust om dat te doen? Wat is er nodig om dat mogelijk te maken? Twee. We willen met die veiligheid natuurlijk zo breed mogelijk mensen beschermen. Er wordt heel veel overgestapt in en buiten Europa. Hoe voorkom je dat mensen uiteindelijk toch in een vliegtuig stappen waarvan de piloten en de luchtvaartmaatschappij niet de juiste instructie hebben gekregen?

Voorzitter. Ik zou aan de Minister willen vragen wat zij als de snelste route ziet om dit tot een publieke taak te maken. Er zijn bestaande instituties zoals het EASA, maar misschien is het wel veel verstandiger en slimmer om een nieuwe autoriteit op te richten. Twee. Hoe ligt dit in Europa? Want ik neem aan dat ook heel veel andere landen veiligheid van hun burgers als een kerntaak zien.

Voorzitter, nog heel kort. Ik kan me heel erg goed verplaatsen, denk ik zelf, in de positie van de directeur van Corendon. Wat moet het een verschrikkelijke opgave zijn als je een groot bedrijf runt dat heel veel mensen vervoert – het zijn ook nog eens betaalbare vakanties, want de vliegtuigen zitten altijd vol – om van dag tot dag een besluit nemen over de routes die

voor jouw vliegtuigen zijn toegestaan. Dat besluit moet je nemen op grond van informatie waarvan je nooit weet of ze volledig is en of iedereen wel volledig open kaart heeft gespeeld. Ik ben hier niet de spreekbuis van die directeur, maar ik vind het wel unfair om deze verantwoordelijkheid te geven aan iemand die een commercieel bedrijf leidt, terwijl we gewoon een regering hebben die democratisch gecontroleerd wordt door deze Kamer. Wij zijn er met z'n honderdvijftigen om de mensen in Nederland te vertegenwoordigen en mee te helpen om die kerntaak vorm te geven.

De voorzitter:

U dient af te ronden, mevrouw Ploumen.

Mevrouw Ploumen (PvdA):

Dat ga ik zeker doen, voorzitter, want ik ben bij mijn laatste zin. Ik zou heel graag van de Minister een reflectie daarop willen, en natuurlijk ook op haar eigen rol daarin. Ik zou haar willen aanmoedigen om dit met grote doortastendheid op te pakken en te zorgen dat het zo snel als mogelijk goed geregeld wordt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, geachte afgevaardigde Ploumen namens de PvdA. We gaan naar het lid Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Vijf jaar na de verschrikkelijke ramp met de MH17 werden we drie weken geleden weer geconfronteerd met een passagiersvliegtuig dat is neergeschoten; 176 doden. Het roept meteen weer de herinneringen op, zoals ook mijn collega's memoreerden, aan de verschrikkingen van 17 juli 2014. Welke lessen hebben we als internationale gemeenschap geleerd? Hoe zorgen we ervoor dat passagiersvliegtuigen niet over conflictgebieden vliegen? Wie heeft welke verantwoordelijkheid? En hoe weet ik als passagier waar ik aan toe ben?

Dit zijn eigenlijk allemaal vragen die al jaren spelen. De ramp met het Oekraïense vliegtuig heeft de boel op scherp gezet. Want hoe kan het dat KLM daar nog steeds vloog? Een Amerikaanse vergelding en daarop anticiperend Iraans luchtafweer, was een reële dreiging. Liep dit KLM-toestel daarmee niet hetzelfde risico als de MH17 destijds? En waarom ligt de afweging om wel of niet boven een conflictgebied te vliegen bij een individuele luchtvaartmaatschappij? Als overheid proberen wij en is het onze taak om burgers te beschermen. Ik vind dat we het niet aan marktpartijen met allerlei afwegingen over moeten laten om dat besluit te nemen.

Als GroenLinks ondersteunen we dan ook het voorstel van D66 om net als in Amerika de bevoegdheid om een bepaalde vliegroute te sluiten, bij de overheid te beleggen. Eerder nam de Kamer met algemene stemmen een motie van mijn collega Van Ojik aan om, nu Nederland lid is van ICAO, de komende drie jaar ons hard in te zetten voor betere internationale afspraken. Maar besluitvorming in ICAO is lastig en langdurig. Het zou dus heel goed zijn als Nederland in Europa samen met een kopgroep stappen zet om dit echt zelf te gaan regelen. D66 pleit voor het beleggen van deze rol bij EASA. Ik snap dat en ik zie de kansen of de mogelijkheden en het belang daarvan, maar mijn zorg is wel dat dit een langdurig en taai proces kan zijn, net zoals binnen ICAO. Ik wil graag weten welke stappen wij als Nederland in de tussentijd, terwijl we dat proces in gang zetten, zelf kunnen zetten. Ik begrijp dat met een wijziging van de Wet luchtvaart het mogelijk is om voor luchtvaartmaatschappijen die in Nederland hun vergunning hebben, vast te leggen dat de nationale overheid onder bepaalde omstandigheden routes kan opschorten. Ik wil de Minister

vragen dit serieus uit te werken en dat met deze Kamer te delen, als mogelijke optie.

Mijn vraag is ook of dat ook van toepassing zou kunnen zijn als er bijvoorbeeld grote gezondheidsrisico's spelen, zoals nu bij het coronavirus. British Airways heeft net besloten zijn vluchten naar China te staken. KLM was in spoedberaad. Maar dit gaat over de veiligheid van onze burgers. De vraag is uiteindelijk of, als het gaat om de veiligheid van onze burgers, de nationale overheid er niet een rol in moet hebben om in te grijpen op vergunningen van luchtvaartmaatschappijen die in Nederland vergund zijn, als dat noodzakelijk is. Ik hoop, nogmaals, dat de Minister dit serieus gaat onderzoeken.

Is het mogelijk om vooruitlopend op dit soort nationale of Europese wetgeving bindende afspraken te maken met onze grootste luchtvaartmaatschappij? Wij zijn immers ook aandeelhouder. Hoe kan het dan dat Lufthansa en Air France wel besloten hebben om niet meer over Irak en Iran te vliegen, maar KLM wel? Wil de Minister dat gesprek aangaan? Uiteraard is hiermee het probleem nog niet opgelost. Het is complexe materie. Nederlanders reizen ook met andere maatschappijen en vanaf andere luchthavens. En hoe gaan we om met transferpassagiers? Iemand vliegt bijvoorbeeld vanaf Schiphol naar Istanbul en stapt daar over op een maatschappij die wel over een conflictgebied vliegt. Ik zou graag zien dat als eerste stap de passagiers per e-mail op de hoogte worden gesteld van het feit dat de vlucht die zij van plan zijn te gaan nemen, waar ze een ticket voor hebben, over een conflictgebied gaat. Zijn hierover afspraken te maken met reisorganisaties? Zou dit een legitieme reden zijn om je reis te annuleren?

Voorzitter, ik rond af. De tragedies met de MH17 en recent met het Oekraïense vliegtuig laten zien dat we het vliegen over conflictgebieden zeer serieus moeten nemen. Wat GroenLinks betreft laten we het besluit over het sluiten van een luchtruim niet afhangen van een individuele commerciële partij. Als overheid moeten we hier verantwoordelijkheid voor nemen, of dat nu Europees is of als Nederland zelf. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger, namens GroenLinks. Er is één afkorting die veel voorbijkomt en dat is EASA. Voor de mensen thuis die dat niet weten, dat is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Dat is misschien leuk om te weten voor mensen die minder ter zake deskundig zijn.

Meneer Laçin namens de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. 17 juli 2014, veel Nederlanders zullen zich die dag nog goed herinneren. Op die dag werd vlucht MH17 boven het oosten van Oekraïne uit de lucht geschoten en kwamen alle 298 inzittenden om het leven. De beelden van brokstukken in een weiland, maar zeker ook de indrukwekkende kolonnes staan mij nog op het netvlies gebrand. Deze tragische gebeurtenis heeft in Nederland wel de ogen geopend. De informatie over onveilige plekken in het luchtruim was tot dan onvolledig en werd niet integraal meegenomen in de afweging om wel of niet ergens te vliegen. Met het instellen van een expertgroep en een stuurgroep wordt veiligheidsinformatie nu beter gedeeld dan ten tijde van de aanslag op de MH17.

Voorzitter. Met het convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart zijn er stappen gezet om belangrijke en actuele informatie snel te delen. Wel is het zo – dat is door zowat alle partijen voor mij gezegd – dat de beslissing om wel of niet boven een bepaald gebied te vliegen, nog altijd wordt genomen door individuele luchtvaartmaatschappijen, en dat vind ik niet passen, omdat – zoals mevrouw Ploumen ook zei

– veiligheid een publieke taak is. Ik ga ervan uit dat de veiligheid altijd boven commerciële doeleinden wordt gesteld, ook door luchtvaartmaatschappijen. Maar er kunnen toch beslissingen genomen worden waar men vraagtekens bij kan zetten. Het werd net al genoemd. KLM vloog bijvoorbeeld op 8 januari jongstleden, vlak na de Iraanse aanval op Amerikaanse doelen, nog over Irak, en ook de aanbevelingen van het EASA – goed dat de voorzitter even uitlegde wat dat is – hierover waren niet eenduidig.

Omdat snelle informatiedeling en besluitvorming van groot belang zijn, voelt de SP er echter weinig voor om deze bevoegdheid over te hevelen naar EASA. Inlichtingendiensten kunnen dan minder snel schakelen en ook hebben regimes, zoals ik net al zei, in Polen en Hongarije andere belangen dan de onze. Ook zij moeten dan een mandaat afstaan. Wij vinden dat de beslissingsbevoegdheid om wel of niet boven een gebied te vliegen, belegd moet worden bij overheidspartijen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen in de expertgroep die ik net al noemde en waarin verschillende overheidspartijen en de inlichtingendiensten en de luchtvaartmaatschappijen al zitting hebben. Dit zou eventueel gepaard moeten gaan met doorzettingsmacht voor de overheidspartijen binnen die expertgroep. Is de Minister bereid dit te overzoeken en te bespreken met de partijen die zitting nemen in de expertgroep? Graag een reactie daarop.

Voorzitter. Ik kom op de expertgroep en de samenstelling daarvan. Ik noemde net al een aantal partijen die daarin zitting hebben. Wat voor ons nog wel echt ontbreekt, is de structurele aanwezigheid van gezagvoerders, van piloten binnen die expertgroep. Dat zijn immers die mensen die, soms ook tijdens een vlucht, die beslissing moeten kunnen nemen en die ervaring en expertise hebben met het vliegen over conflictgebieden. Wij zouden heel graag zien dat gezagvoerders, piloten, ook structureel zitting kunnen nemen in die expertgroep, omdat die kennis naar onze mening van groot belang is. Ook een vertaling naar de werkvloer is voor de SP ontzettend belangrijk. Is de Minister bereid om dit voorstel te bespreken met de expertgroep en de betrokken partijen?

Voorzitter. Tot slot wil ik benadrukken dat het vliegen boven conflictgebieden geminimaliseerd moet worden. Wat daarbij helpt, is dat we voorkomen dat conflicten ontstaan en dat we roekeloze aanvallen als die van Donald Trump op de Iraanse generaal Soleimani op Irakees grondgebied veroordelen. Dat deed de Canadese premier Trudeau, door te stellen dat Trump deels schuld draagt voor het neerhalen van een Oekraïens vliegtuig boven Iran door Iran. Het is voor de SP dan ook onacceptabel dat Onze Minister van Buitenlandse Zaken begrip toont voor deze aanval. Begrip tonen en het goedpraten van oorlogspolitiek heeft de wereld de laatste jaren onveiliger gemaakt en het risico op dit soort vreselijke rampen groter gemaakt. Nederland moet zich ervoor inzetten om de permanente oorlogen te stoppen en te de-escaleren waar dat kan. Is de Minister dat met mij eens en welke inzet gaat zij tonen richting haar collega van Buitenlandse Zaken om zo ook de veiligheid van werknemers in de luchtvaart en alle passagiers te vergroten?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel meneer Laçin voor uw inbreng. Meneer Amhaouch namens het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. De verschrikkelijke gebeurtenis van het neerhalen van de MH17 staat ons allen nog vers in het geheugen. Recent kwam daar de ramp met het toestel van Ukraine International Airlines in Iran bij. Wat het CDA betreft heeft Nederland gezien de MH17-ramp een voortrekkersrol om het internationale vliegverkeer veiliger te maken. Het CDA vindt dat iemand die in een vliegtuig stapt, ervan uit moeten kunnen gaan

dat de veiligheid is gegarandeerd. Voor het CDA staat hierbij het doel voorop dat bij conflictgebieden en bij een acute crisis zo snel en onafhankelijk mogelijk en zo gedegen mogelijk besluit kan worden genomen, waarbij de veiligheid zonder twijfel vooropstaat.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Ploumen.

Mevrouw Ploumen (PvdA):

Even een vraag aan de heer Amhaouch. Vindt de heer Amhaouch dat, nu de veiligheid van vliegtuigpassagiers in relatie tot vliegen boven conflictgebieden, inderdaad gegarandeerd is, zoals hij terecht eist?

De heer Amhaouch (CDA):

Gegarandeerd denk ik nooit. Volgens mij kun je nooit een garantie afgeven. De vraag waar we het de hele tijd over gehad hebben, is of er elke keer alle informatie op tafel komt, of alle informatie gedeeld wordt. Dat kan ik niet overzien. Volgens mij zullen we dat ook nooit helemaal overzien, welk systeem we ook hebben, en is er nooit een 100%-garantie. Ook in Iran, waar het vliegtuig op beperkte hoogte al neergeschoten is, overzie je dat nooit helemaal. Daar moeten we, denk ik, ook heel voorzichtig in zijn. Maar wat we wel kunnen doen, is zorgvuldig afpellen dat we inderdaad gedegen, betrouwbare, snelle informatie op tafel krijgen op basis waarvan er een besluit genomen kan worden. Ik kom er zo nog op wie dat zou moeten doen.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog, meneer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Over het doorvliegen boven Irak en Iran is al veel gezegd. Het CDA is verbaasd dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen tijdens een enorm gespannen periode na de aanslag op het konvooi van Qassem Soleimani bleven doorvliegen op de routes over Iran en Irak. Hoe kan dit en wat vindt de Minister hiervan? Hoe kan het dat er voor 16 januari jongstleden er voor Iran geen conflictzone-informatiebulletin, een CZIB – weer een afkorting, voorzitter – actief was? Is er wel een conceptbulletin geweest vanwege een plotseling opkomende dreiging naar aanleiding van de aanslag? Zo nee, is een conceptbulletin niet een te langzaam middel, doordat de Europese Commissie er goedkeuring voor moet geven? Waarom hadden Iran en Irak zelf niet besloten het luchtruim te sluiten, vraag ik aan de Minister.

Dan het hervatten van het vliegen boven Iran en Irak. KLM vliegt inmiddels weer over Iran en Irak. In hoeverre zijn de ministeries in de Nederlandse expertgroep betrokken bij de risicoanalyse en hebben zij aanbevolen om het vliegen over Iran en Irak te hervatten? Klopt het dat EASA vliegen boven Iran boven de 25.000 voet, 7,5 kilometer, veilig heeft verklaard, maar dat tegelijkertijd vliegen op alle hoogtes boven Iran nog steeds wordt ontraden? Zo ja, hoe kan het dat EASA met dubbelzinnige adviezen komt? Is het nu wel of niet veilig om boven Iran te vliegen? Dan de maatregelen. Gisteren bleek uit Kamervragen van CDA en D66 dat de Minister zowel op mondiaal, Europees en nationaal niveau acties wil gaan ondernemen. Dat vindt het CDA verstandig, maar ook nog steeds zeer urgent. Ook geeft de Minister aan, de OVV om een aanvullend advies te gaan vragen. Wat houdt dat in? In de beantwoording geeft de Minister tevens aan dat het niet in de rede ligt dat EASA bindende adviezen kan afgeven, mede omdat het in tijden van acute crisis minder snel kan acteren dan nationale overheden. Zegt de Minister hiermee geen voorstander ervan te zijn, EASA de bevoegdheid te geven om een luchtruim te verbieden voor alle Europese luchtvaartmaatschappijen?

De Minister geeft verder aan dat de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland in een wetsstelsel hebben geregeld om een besluit te kunnen uitvaardigen van een vliegverbod in een buitenlands luchtruim. Welke ervaringen zijn hiermee opgedaan? Hoe kijkt de Minister er tegen aan om op basis van informatie van bijvoorbeeld de MIVD te bepalen dat Nederlandse luchtvaartuigen voor een bepaalde periode niet boven een conflictgebied mogen vliegen? Wat vindt u ervan dat het afwegingskader nu verschilt per luchtvaartmaatschappij en dat luchtvaartmaatschappijen kunnen afwijken van een bulletin? Zouden zij niet aan strengere eisen moeten voldoen?

Voorzitter. Ten slotte de aanbevelingen van de OVV naar aanleiding van de MH17. De implementatie van de elf aanbevelingen van het OVV-rapport over de MH17-crash. Ziet de Minister kansen om de snelheid van implementatie te verhogen? De Minister geeft in relatie tot aanbeveling 11 aan dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op hun websites melden welke vliegroutes zij vliegen. Maar hebben zij ook jaarlijks publieke verantwoording afgelegd over de keuze van die luchtvaartroutes, conform de aanbeveling? Hoe staat het met de uitvoering van aanbeveling 4, het delen van informatie, waarbij via een verdragswijziging de verantwoordelijkheid van staten met betrekking tot de veiligheid van een luchtruim zou moeten worden aangescherpt? En hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van Dam c.s. over een volledig nader feitenonderzoek over de sluiting van het luchtruim boven en rond Oost-Oekraïne?

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Meneer Paternotte, u bent door uw interrupties heen, dus ik kan u geen interruptie meer geven. Misschien kunt u dadelijk bilateraal nog iets vragen. Ik stel voor om te gaan schorsen tot 15.10 uur, opdat de mensen de mogelijkheid krijgen om even sanitair te relaxen of een gevulde koek te nuttigen.

De vergadering wordt van 15.04 uur tot 15.10 uur geschorst.

De voorzitter:

Voordat de Minister begint met de beantwoording stel ik twee interrupties per fractie voor. Daar moeten we het mee kunnen doen. Ik zie dat de leden daarmee instemmen. Ik geef het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Paternotte begon zijn betoog met een persoonlijk verhaal over wat de MH17-ramp voor hem heeft betekend. Ook alle andere leden hebben daarna, ieder op hun eigen manier, hun gevoel hierbij omschreven. Meerderen hebben gezegd dat iedereen wel iemand kende of iemand kende met een dierbare die hierbij betrokken is. Dat geeft aan waarom we hier een debat over kunnen voeren zonder politiek gedoe onderling. Ik weet niet precies wie dat zei, maar ik ben daar blij mee. We willen allemaal hetzelfde bereiken, namelijk dat zo iets niet nog een keer kan gebeuren.

Toen we dit algemeen overleg over het vliegen over conflictgebieden planden, hadden we nog niet kunnen vermoeden dat er in de tussentijd nog een keer zo'n vreselijke ramp zou gebeuren. In die zin is het verschrikkelijk dat we nu weer zo'n tragedie te bespreken hebben waarbij heel veel mensen betrokken zijn. Uiteraard gaan onze gedachten uit naar de vele slachtoffers die hierbij zijn gevallen, zeker omdat we in Nederland weten wat voor impact dit heeft gehad. Nu zijn er een heel groot aantal Canadese slachtoffers te betreuren. Ik hecht eraan om hier ook nog even te melden dat wij vanuit Nederland op alle mogelijke manieren hulp hebben toegezegd aan de Canadezen en aan de landen van andere slachtoffers, maar vooral aan de Canadezen. We hebben toegezegd om te

helpen waar we kunnen, of het nu gaat om onderzoek, om hoe we er binnen de overheid in technische zin mee omgaan of om hoe een land zoiets verwerkt. Ik denk dat we dat breed, met z'n allen, voelen, juist omdat we ons daar zo goed in kunnen verplaatsen.

Ik wilde dit vooraf gezegd hebben, omdat ik daarom denk dat we als land juist vanwege de verschrikkelijke nationale tragedie met de MH17 als eerste aan de lat staan om te kijken hoe we dit kunnen verbeteren. Dat heeft u allen eigenlijk al gezegd. Tot nog toe is dit op alle mogelijke manieren opgepakt. Het OVV-rapport met de aanbevelingen is daar ontzettend belangrijk voor geweest. Tegelijkertijd hoor ik nu van alle Kamerleden dat er toch ook weer een heleboel vragen zijn. Kunnen dingen niet beter? In de brief die ik naar de Kamer heb gestuurd, heb ik aangegeven dat ik me wil inzetten voor verbetering van alles op alle niveaus. Dit geldt dus overal waar we wat kunnen doen dat tot verbetering leidt van vooral de informatiepositie en verantwoorde keuzes. Het begint op internationaal niveau. Veel Kamerleden hebben aangegeven dat niet alleen Nederlanders over de hele wereld vliegen en overal overstappen, maar dat dit natuurlijk ook geldt voor iedereen, iedere wereldburger. Je wilt het dus het liefste op internationaal niveau zo goed mogelijk regelen en ervoor zorgen dat ook daar de veiligheid vooropstaat. Daarom vind ik het fijn dat Nederland een zetel in ICAO heeft. Dit staat ook bovenaan ons lijstje van de zaken waar we ons binnen ICAO voor in willen zetten in de komende drie jaar. Ik heb dat ook gememoreerd in de speech die ik daar heb gehouden om een Nederlander aan boord te krijgen. Onze mensen zullen daar doen wat ze kunnen in die zin dat ze de aanbevelingen proberen te versnellen tot het niveau van ICAO wereldwijde. Het wrange is natuurlijk dat ICAO zetelt in Montreal. We trokken al samen met de Canadezen op en zullen dat nu misschien in nog sterkere mate doen. Dat geldt overigens ook voor de andere landen. De heer Paternotte noemde ook de andere landen in Europa die slachtoffers te betreuen hebben. Die vind je als eerste aan je zijde. Dat hebben we in de afgelopen periode al ervaren. We blijven graag proberen om van andere landen maximale medestanders te maken. Dat doen we natuurlijk op het internationale niveau van ICAO.

Tegelijkertijd hebben Kamerleden ook allemaal geconstateerd dat het vaak veel te lang duurt, althans naar onze zin. De besluitvorming op internationaal niveau verloopt stroperig. We gaan het dus niet alleen daarvan laten afhangen. Ik vind het belangrijk om dit ook op Europees niveau te bespreken met mijn collega-luchtvaartministers van de collega-lidstaten. Het geëigende gremium daarvoor is natuurlijk de Transportraad. Maar we zullen dat ook bespreken op andere plekken waar we elkaar tegenkomen. Ook daar moeten we gewoon met de collega's samen bespreken hoe het kan dat verschillende landen verschillende afwegingen maken et cetera. Als de vraag zou zijn – zo heeft de heer Paternotte die niet gesteld – of EASA daar nu voor geëquipeerd zou zijn, dan weten we allemaal dat ze daar nu niet voor geëquipeerd zijn. Ze zijn niet eens 24/7 present. Dat zou nu gewoon niet kunnen.

Om iets Europees te regelen heb je ook een Europees draagvlak nodig. Ik denk dat het daarvoor belangrijk is dat we met andere Europese landen hierover in gesprek gaan. Want nogmaals, er heeft wederom een vreselijke tragedie plaatsgevonden. Daarom zal ik mijn collega's nog een keer hierop aanspreken met de vraag: wat kunnen we doen en wat vinden jullie ervan? Ik kan me niet voorstellen dat zij niet ook met de vraag worstelen hoe het mogelijk is dat het ene land er wel en het andere land er niet overheen vliegt en de ene airline wel en de andere niet. Ik wil dat graag allemaal bespreken met de Europese collega's. Ook wil ik het graag bij EASA zelf aankaarten, want u hebt daar vragen over gesteld die ik nu niet een-op-een kan beantwoorden. Hoe kan het bijvoorbeeld dat er adviezen uitkomen die voor meerderlei uitleg vatbaar zijn? Dat zal ongetwijfeld niet de bedoeling zijn, maar hoe kan dat nou? Hoe kunnen

we dat verbeteren? Ook via EASA zelf wil ik deze discussie dus graag aanzwengelen.

Dan zijn we er natuurlijk nog niet, want ook het Europese besluitvormingstraject geeft aan dat het niet eenvoudig is om alle Europese landen op één lijn te krijgen. Ik weet niet meer wie van u Single European Sky noemde. Als het gaat om het delen van intelligence, de informatie van de inlichtingendiensten, weten we gewoon dat landen nu nog reserves hebben om die informatie met elkaar te delen. Dat gesprek moeten we gewoon weer aangaan, maar dat zal niet iets zijn dat op hele korte termijn tot veranderingen leidt. Wij moeten daar realistisch in zijn. Dat zal echt veel tijd vragen. Ik ga daar vanuit Nederland wel mijn uiterste best voor doen. De heer Paternotte vroeg of ik bereid ben om met kopgroeplanden die dat ook vinden, samen op te trekken. Dat wil ik zeker doen. Juist omdat dit zowel Europees als internationaal meer tijd zal vragen, ontslaat ons dat niet van de dure plicht om in de tussentijd te bekijken wat wij in Nederland kunnen verbeteren. U hebt daar vragen over. Er zijn ook een aantal suggesties gedaan. Het kan dan gaan om piloten en gezagvoerders in de expertgroep. De Kamerleden hebben meerdere dingen voorgesteld. Die wil ik graag allemaal serieus overwegen. Daartoe wil ik dus ook graag in overleg gaan met alle stakeholders. Dan gaat het natuurlijk over de expertgroep. Het gaat daarbij niet alleen om lenW, maar ook om JenV, BZK, alle inlichtingendiensten, Defensie en Buitenlandse Zaken. Ik wil daar met de collega's in het kabinet nader in overleg gaan. Hoe kijken zij vanuit hun rol hiertegen aan? Dat zijn de overheidspartijen. Daarnaast vind ik het belangrijk om ook met de airlines om de tafel te gaan – want dat zijn de expertpartijen vanuit de sector die in de expertgroep zitten – en met hen de zaak te evalueren en te kijken welke verbetermogelijkheden zij nog zien. Mevrouw Ploumen is er nu niet meer, maar ik kan mij heel goed voorstellen wat zij te berde bracht: je zult maar de directeur van Corendon zijn en iedere dag die afweging moeten maken. Ik denk dat dat allemaal vragen zijn die we met elkaar moeten bespreken: wat kan er beter, bijvoorbeeld in de informatievoorziening, en hoe kunnen we dit maximaal verbeteren?

De voorzitter:

Mevrouw de Minister...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, mag ik dit ene dingetje nog afmaken? Dan heb ik zo'n beetje het hele palet geschetst van wat ik van plan ben te gaan doen.

In dat licht heb ik ook de OVV genoemd. Er ligt natuurlijk een OVV-rapport met aanbevelingen, maar ik had zelf het gevoel dat we inmiddels een hele tijd verder zijn; we hebben gezien dat de voorzitter van de OVV daar ook opmerkingen over heeft gemaakt. Daarom vond ik het wel gerechtvaardigd om de OVV om aanvullend advies te vragen: wat zouden wij nou, nationaal, Europees, internationaal, nog kunnen doen om tot verbetering te komen? Dat wilde ik gewoon aan hen vragen. Het is uiteraard aan hen om te bepalen hoever ze daarin willen gaan, maar juist omdat daar veel expertise zit, vind ik het belangrijk om ook aan hen aanvullend advies te vragen.

Voorzitter. Dat is een beetje de algemene lijn. Ik vind eigenlijk dat het onze dure plicht is om op de niveaus waarop dat mogelijk is, naar alle ideeën te kijken en die te wikken en te wegen met alle experts: wat kunnen we doen om tot verbetering te komen?

De voorzitter:

Dank tot zover, mevrouw de Minister. Er gaan gesprekken, evaluaties, plaatsvinden met stakeholders. De Kamer wil daarover graag geïnformeerd worden – dat is heel belangrijk voor de Kamerleden – op een

bepaalde termijn, maar ook doorlopend. Ik hoop dat de Minister dat kan toezeggen; dan kunnen we dat noteren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb het verzoek pas gisteren aan de OVV gedaan. Ik zal dus ook bij de OVV even moeten nagaan hoeveel tijd dit gaat kosten. Ik stel voor dat ik u uiterlijk voor het voorjaarsreces een brief doe toekomen waarin we in rij en gelid zetten wat we wanneer gaan doen, zodat u daar de timetables bij heeft.

De voorzitter:

Dank u wel voor deze toezegging.

De heer Amhaouch (CDA):

Heel goed dat de Minister al die stappen gaat zetten. Als ik het zo hoor, is het ook een afspiegeling van wat hier zo'n beetje gezegd is: op alle niveaus moeten we maatregelen nemen. Kan de Minister bevestigen dat een van de maatregelen – die hebben we namelijk in eigen hand – is dat we kijken wat we maximaal op nationaal niveau kunnen doen? Als u die opdracht aan de OVV geeft, kan de OVV dan inhoudelijk onderzoek doen naar of commentaar geven op de modellen die Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk gebruiken? Zij hebben de mogelijkheid om nationaal in te grijpen. Dat doen ze waarschijnlijk niet altijd, maar ze hebben die mogelijkheid wel. Wordt er onderzocht of we die weg in Nederland kunnen gaan implementeren? Natuurlijk moeten we op termijn alles wat we met EASA of op het wereldtoneel kunnen doen, ook gaan doen, maar we moeten dicht bij huis beginnen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan volledig onderstrepen wat de heer Amhaouch zegt. Nationaal is het dichtstbij; daar gaan we zelf over. Daarover vraag ik aanvullend advies aan de OVV, maar ook aan onze eigen collega-departementen en aan de sector. Iedereen die daar ideeën over heeft, is welkom. De heer Amhaouch gaf het voorbeeld van landen die al een wettelijke grondslag hebben voor bepaalde zaken. Ik stel voor dat we daar niet alleen nationaal ons oordeel over vellen. Ik wil dat ook graag op de Europese agenda zetten en met de Europese collega's bespreken, zodat ik hun rechtstreeks kan vragen wat hun ervaring is met hun manier van werken: raden zij die ons ook aan? In die landen zijn ook parlementaire processen. Wellicht is het daar ook weleens geëvalueerd of gaat dat nu gebeuren. Dat zou heel goed kunnen natuurlijk, maar dat kan ik nu niet overzien. Ik wil dat dus door een Nederlandse bril tegen het licht houden, maar ik wil ook juist aan de Europese collega's vragen of dit bijvoorbeeld op Europees niveau, in gezamenlijkheid, zou kunnen. Ik wil graag weten hoe de wetgeving daar functioneert.

De heer Amhaouch (CDA):

Die tweede stap is natuurlijk goed, maar ik denk dat de andere landen ook zullen kijken naar het commitment. Zijn we zelf committed om een nationale wettelijke grondslag te implementeren? Als je die hebt, kun je als land namelijk ook makkelijker bij de Europese koplopergroep gaan meedoen. Als je dat zelf nog niet geregeld hebt, moet je nog van heel ver komen. Dan zullen de Fransen, Duitsers en Engelsen zeggen: ga eerst even je huiswerk maken. Er zit wel een volgordelijkheid in, maar het is natuurlijk heel goed om het op allebei de tonelen te bespreken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we het eens zijn over wat we willen bereiken. Ik zit er ook volkomen open in, omdat het erom gaat wat het beste resultaat oplevert. Maar toch is het goed om ook te praten met de collega-ministeries, die

bijvoorbeeld over de inlichtingendiensten gaan. Want waarom zijn er maar een paar landen die die NOTAM's uitvaardigen? Dat komt doordat de inlichtingendiensten van heel veel kleine landen niet zo'n niveau hebben dat dat ze dat op de hele wereld allemaal kunnen overzien. Dit is maar een van de zaken die daarin een rol spelen, dus ik wil daar nu ook niet uit de losse pols een standpunt over innemen. Ik vind het belangrijk om dit goed af te wegen met de collega's in het kabinet, met de inlichtingendiensten en met alle andere experts. Maar het punt is heel duidelijk.

De voorzitter:

Zijn er nog interrupties?

De heer Paternotte (D66):

Ik vind het goed dat de Minister Europees op de agenda wil zetten – dat is een van onze voorstellen – om EASA deze bevoegdheid te geven en het als Europa samen te gaan doen. De Minister noemde net het punt dat de inlichtingendiensten van kleine landen die capaciteit soms niet hebben; ik denk dat dat een heel goed argument is waarom je dit samen moet doen. Er zijn namelijk heel veel maatschappijen, uit Zwitserland, Noorwegen of Zweden, die dit niet allemaal zelf kunnen doen.

De Minister spreekt over een tijdpad voor het krokusreces en over het onderzoeken van dingen. Dat vind ik lastig, want er is nu een duidelijk gevoel van urgentie in de Kamer. Er heeft net, voor de tweede keer in vijfenhalf jaar, een verschrikkelijke ramp plaatsgevonden. Over een halfjaar is dat weer een halfjaar geleden. Zo zagen we na de MH17 ook, zowel in het beleid richting Rusland als in het aanpakken van het thema «vliegen over conflictgebieden», dat het in Nederland altijd boven aan de agenda bleef staan, maar dat dat niet overal het geval was. Hoe snel wil de Minister dit allemaal doen? Want een brief met tijdpaden kost tijd, terwijl wij denken: we hebben nu een hoop kennis van zaken en er zijn een aantal dingen die we op korte termijn kunnen gaan doen, in plaats van ze alleen te onderzoeken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het idee dat bij de inlichtingendiensten ook mensen moeten zitten die specifiek met een luchtvaartbril naar vliegroutes gaan kijken, die inlichtingen verzamelen die erop gericht zijn om te kunnen bepalen of er veilige vliegroutes zijn. Dat gebeurt nu niet. Het is nu alleen bijvangst van het werk van de diensten, die op een gegeven moment terechtkomt bij die stuurgroep die we nu in Nederland hebben. Mijn vraag zou dus zijn: wat wil de Minister nu niet alleen gaan onderzoeken, maar vooral ook gaan doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Paternotte ook begrijpt dat dit meerdere departementen raakt, zoals ik al schetste. Wij moeten op korte termijn met de departementen die bij de expertgroep betrokken zijn, om de tafel gaan. In de vergaderingen van alle gremia waarin wij participeren, zoals ICAO, zullen wij het, waar mogelijk, aan de orde stellen. Ik probeerde u juist te faciliteren door te zeggen: laten we nou nog voor het reces iets doen. Ik bedoelde niet dat we u alleen een timetable zouden geven voor wanneer het onderzoek klaar is; ik hoop niet dat u het zo heeft opgevat. Mijn bedoeling is om voor het reces aan u uiteen te zetten wat we op welk niveau doen, waarbij ik ook aangeef wanneer we dat doen. In EASA gaan we dingen aankaarten, in ICAO gaan we dingen aankaarten, met de expertgroep gaan we praten; nou ja, ik hoef het niet allemaal te herhalen. Ik wil u dat overzicht nog voor het reces geven, juist om de vaart erin te houden. Alles wat we wel kunnen doen, waarvoor we niet op onderzoek hoeven te wachten, kunnen we gewoon in gang zetten.

De voorzitter:

Er komt een overzicht voor het reces. Dat is genoteerd door onze goede griffier. Meneer Paternotte, een korte vervolgvraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat vind ik goed. Ik merk dat de Minister hier duidelijk mee aan de slag wil en hier een prioriteit van gaat maken. Tegelijkertijd zijn er heel veel dingen waarvan zij zegt: daar wil ik over in gesprek en dat wil ik onderzoeken. Zijn er dingen waarvan zij zegt: ik ga het gesprek aan, maar ik weet ook al wat mijn inzet is? Zou ze die met ons kunnen delen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil natuurlijk nu niet alle verschillende suggesties die zijn gedaan, op deze manier langslopen. Als het gaat om ICAO: we gaan natuurlijk aandringen op de dingen die ICAO al had moeten doen of die sommige landen al hadden moeten doen. We gaan sowieso met versterkte kracht door met de aanbevelingen die er nu al liggen. Als het gaat om alle nieuwe voorstellen die zijn gedaan: we gaan zo snel mogelijk proberen om daar een goede afweging in te maken. U stelt voor om het bij EASA te beleggen, maar andere partijen zijn daar wat sceptisch over. Ik moet dus met de Europese collega's in overleg om te kijken of hier überhaupt draagvlak voor is. Nogmaals, we weten uit het verleden dat er weinig animo voor was om de inlichtingen op Europees niveau te delen. Het kan zijn dat dat is veranderd, ook door deze vreselijke ramp, dus als u spreekt over een momentum, dan wil ik dat zeker aangrijpen door nog een keer te zeggen: hoe zit u hierin? Er zijn gesprekken voorgesteld om te kijken hoe het nu precies zit tussen Air France en KLM, tussen de Nederlanders en de Fransen. De heer Amhaouch vroeg daar ook naar. Die vragen kan ik nu niet beantwoorden, maar die gaan we natuurlijk wel op korte termijn stellen.

De **voorzitter**:

Er is eerst een interruptie van mevrouw Kröger en daarna van meneer Laçin. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij dat de Minister hier vaart achter wil zetten en dat ze op verschillende niveaus in actie wil komen. Ik merk een verschuiving in de toon ten opzichte van eerdere brieven en de beantwoording van de vragen. Ze wil al deze suggesties van de Kamer heel serieus meenemen. Mijn vraag is eigenlijk de volgende. Het EASA-spoor moet gebeuren en vergt Europees overleg. Maar het spoor waarbij we in Nederland onze wet- en regelgeving aanpassen waardoor het mogelijk wordt om binnen de vergunningen bepaalde routes op te schorten, is heel concreet. Ik hoop dat de Minister heel concreet uitzoekt welke wet- en regelgeving aangepast moet worden en dat ze dat aan de Kamer kan voorleggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We zullen uiteraard op een rij zetten wat daarvoor nodig zou zijn. Maar nogmaals, ik wil dat graag in overleg doen met de collega's die bijvoorbeeld over de inlichtingendiensten gaan, want die hebben daar natuurlijk wel een hele belangrijke rol in. Ik wil daarover natuurlijk goed overleg voeren met de collega's van BZK, BZ en Defensie. Maar we zullen uiteraard in kaart brengen wat het betekent en wat er nodig is qua wet- en regelgeving als je dit wilt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. Ik zie dit als de toezegging dat wij als Kamer heel concreet op korte termijn inzichtelijk krijgen hoe we de wet- en regelgeving kunnen aanpassen, waardoor de nationale overheid dit kan regelen in de vergunningen en bepaalde routes kan opschorten. Mijn vervolgvraag is of dit alleen gaat over het vliegen over conflictgebieden of ook over bepaalde bestemmingen die een risico met zich meebrengen, zoals de discussie die we nu zien over het coronavirus. British Airways zegt «we doen het niet meer», maar KLM blijft wel vliegen. Dat is eigenlijk hetzelfde

principe. Je wilt als nationale overheid in je vergunningverlening bepaalde routes kunnen opschorten als de veiligheid in het geding is.

De voorzitter:

Mogelijk kan de Minister daar ook bij zeggen op welke termijn de toezeggingen plaatsvinden die zij zojuist heeft gedaan aan mevrouw Kröger.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ten aanzien van het wereldgezondheidsrisico van het coronavirus, dat mevrouw Kröger nu aansnijdt en dat zij in haar inbreng al eerder noemde, heb ik in eerste instantie te maken met de collega van VWS. Ik denk dat het ook daarbij raadzaam is dat ik even voor u uiteenzet – dat kunnen we denk ik wel in een week doen – hoe dat precies in elkaar zit, wie welke bevoegdheden heeft en wie welke rol in dit verband heeft. Dat willen we helder uiteenzetten. Dat is op zich niet iets wat nu in deze expertgroep op dezelfde manier besproken wordt, want dat betreft weer hele andere experts. Laten we zeggen dat ik u binnen een week een brief stuur over hoe dat in elkaar zit.

De voorzitter:

Dank u wel voor de toezegging. Meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik ben ook blij om te horen dat de Minister aan de slag wil, vooral in ICAO- en EASA-verband. Dat zijn momenten die wat langer op zich laten wachten. Dat geldt ook voor de Transportraad. Dat zijn allemaal bepaalde momenten. Maar ik ben heel erg benieuwd – dat hebben volgens mij meerdere partijen hier aangegeven – naar wat de Minister op korte termijn nationaal kan regelen. Vrijdag ziet u uw collega's tijdens de ministerraad, dus ik hoop dat er dan al wat schot in zit. Ik begrijp dat er overleg nodig is, maar aan de Kamerkant tekent zich een meerderheid af die zegt: veiligheid is een publieke taak en een publieke zaak en die moeten we ook publiek regelen. Er zijn verschillen wat betreft de vraag hoe we dat zouden moeten doen, maar ik wil van de Minister graag horen of zij dat gevoel, die urgentie en die oproep van de Kamer, en ook van de heer Dijsselbloem van de OVV, ondersteunt. Is dat straks ook haar inzet in alle gesprekken die zij logischerwijs gaat voeren? Ik ben benieuwd of zij de oproep van de Kamer ondersteunt om het publiek te gaan beleggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het zeer eens met de Kamer dat veiligheid voorop moet staan. Daarom geef ik ook aan dat ik hier open in zit. Ik vind dat we in gezamenlijkheid goed moeten kijken hoe we dat het beste kunnen borgen. Het is nu op een manier geregeld dat het bij de airlines ligt, maar ik heb van een heleboel partijen de vraag gehoord of dat niet anders en beter zou kunnen. Ik wil hierover graag in gesprek met alle collega-departementen en met alle deskundigen die wij hebben in Nederland. Ik heb ook om aanvullend advies gevraagd aan de OVV, omdat het mij ook opviel dat daar iets over werd gezegd. Ik wil dat graag allemaal bij elkaar brengen en tot een keuze komen: hoe denken wij dat dit het beste zou kunnen? Nogmaals, als er een eenvoudige oplossing was, dan was die al gevonden. Je blijft toch nog met vragen zitten, want ook in de landen waar het wel bij de overheid is belegd, worden er verschillende keuzes gemaakt. Daarom zit ik er open in en wil ik, zonder enig vooroordeel over een bepaald model, kijken hoe we dit het beste kunnen borgen. Ik weet niet wie van u het zei, maar als je als passagier een vliegtuig instapt, wil je er gewoon op kunnen vertrouwen dat men met de best mogelijke informatie tot een keuze is gekomen. Het moet niet afhankelijk zijn van wie dat heeft gedaan.

De heer **Laçin** (SP):

Het is goed om te horen dat ook de Minister het doel deelt dat we net met z'n allen hebben benoemd. We zijn met z'n allen op zoek naar het juiste middel daarvoor. Ik zou aan de Minister willen vragen of ze in de brief die ze in ieder geval voor het krokusreces naar ons gaat sturen, ook uiteen kan zetten wat zij met haar collega's hier en met de inlichtingendiensten heeft besproken, en welke lijn zij denkt te kunnen gaan volgen na haar gesprekken, als die er al zijn geweest. Ik hoop het wel, want ik onderstreep echt het gevoel dat de heer Paternotte uitspreekt. De urgentie is er en we moeten zo snel mogelijk, in ieder geval nationaal, doen wat we kunnen doen. De Minister gaat ook op internationaal vlak aan de slag. Daar vertrouw ik op, maar laten we in ieder geval zo snel mogelijk kijken wat we nationaal kunnen doen. Daar vragen we volgens mij allemaal om. Kan de Minister dat zo concreet mogelijk meenemen in de brief voor het reces?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga het zo concreet mogelijk proberen te doen, maar ik moet wel realistisch zijn: het duurt niet meer zo heel lang tot het krokusreces. Ik kan zeker aangeven wat we van plan zijn, maar het is echt niet realistisch om te denken dat het in een paar weken lukt om met de collega-departementen en alle experts te spreken en een keuze te maken. Ik ga echt proberen om u zo goed mogelijk te informeren, zeker over het proces, maar ik kan geen ijzer met handen breken. Ik weet zeker dat deze noodzaak ook echt gevoeld wordt bij de collega's van de andere departementen, maar het moet wel zorgvuldig gebeuren en dat gaan we ook doen.

De **voorzitter**:

Er zijn geen interrupties meer, dus de Minister kan verdergaan met de beantwoording.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Even kijken. De SP heeft specifiek gevraagd naar de piloten en de gezagvoerders. Dat is een van de punten die ik in de expertgroepgesprekken mee zal nemen. Uw andere vraag was of ik bereid ben om in overleg te gaan met de expertgroep. U noemt als voorbeelden: zou er een bindend advies kunnen komen en hoe zit het met de doorzettingsmacht? Die elementen zullen we daar allemaal bespreken. Dan gaat het ook over het convenant en de werking van het systeem. Dat nemen we mee in het aanvullend advies van de OVV. Ik hoop dat die daar in zijn drukke agenda prioriteit aan wil geven.

De heer Paternotte heeft een vraag gesteld over de inrichting van een aparte unit bij de NCTV. Daar zal ik vooral met de NCTV zelf en de betrokken bewindslieden het gesprek over aangaan. Ik zal die vraag daar op tafel leggen.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of het lukt om ook voldoende niet-acute geopolitieke informatie boven tafel te krijgen. Ook de niet-acute informatie wordt binnen de expertgroep gedeeld. Die informatie geeft luchtvaartmaatschappijen een breder inzicht voor hun risicoanalyse. Het is dus niet alleen acute dreigingsinformatie die daar wordt gedeeld, maar ook niet-acute informatie.

Er is specifiek gevraagd waarom KLM heeft besloten om weer boven dat gebied te vliegen. Het volgende zeg ik op basis van wat wij van KLM horen. KLM heeft op basis van haar securitymanagementsysteem een analyse gemaakt. Er heeft overleg plaatsgevonden in de expertgroep. Op basis daarvan heeft KLM dit besluit genomen. Op dat moment hadden de Britse en Duitse overheid overigens een NOTAM uitgevaardigd waarin stond dat de commerciële luchtvaart veilig kon vliegen over Irak en Iran.

Wil de Minister het gesprek aangaan met Frankrijk/Air France, om te komen tot eenduidige regelingen tussen Air France en KLM? Ik deel met u dat het voor reizigers lastig te begrijpen is als daar verschil in zit. Ook daar moet ik toch even met de collega's voor om tafel. De Franse overheid heeft eigen inlichtingendiensten. We moeten dus even kijken hoe dat zit, wat voor afspraken daarover te maken zouden zijn en of dat beter kan. Dat is een van de dingen. Het gaat natuurlijk niet alleen om Nederland en Frankrijk, maar ook om de andere Europese landen. Ik begrijp heel goed wat u zegt. Het is extra vreemd als er verschillende keuzes worden gemaakt binnen een airline waar twee overheden bij betrokken zijn. Dat punt ga ik zeker op de agenda zetten.

De voorzitter:

Dank voor hetgeen u allemaal heeft toegezegd. Meneer Paternotte heeft nog een vraag.

De heer Paternotte (D66):

Het verschil tussen Air France en KLM is verbazingwekkend, omdat je denkt: het is één luchtvaartbedrijf. Maar als wij verder kijken, raken we nog wat meer verbaasd. Dan kijk ik ook naar uw rol als de Minister die vanuit Nederland een systeemverantwoordelijkheid draagt voor de vliegveiligheid. U schreef in antwoord op de Kamervragen van het CDA en D66 dat KLM was gestopt met vliegen boven Iran en Irak, maar daar inmiddels weer gevlogen wordt door vrijwel alle luchtvaartmaatschappijen. Ik ben gaan kijken welke Europese luchtvaartmaatschappijen er dan vliegen, maar ik kon ze naast KLM niet vinden: Lufthansa niet, British Airways niet, Air France niet, Alitalia niet, Finnair niet, SWISS niet. De meeste andere luchtvaartmaatschappijen vliegen sowieso niet over het Midden-Oosten. Wat bedoelt u dus als u schrijft dat vrijwel alle luchtvaartmaatschappijen weer over Iran en Irak vliegen?

De voorzitter:

Ik heb niets geschreven en ik bedoel ook niets. U bedoelt waarschijnlijk de Minister.

De heer Paternotte (D66):

«Wat bedoelt de Minister?»

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik niet meteen helemaal terugleiden naar op welk moment dat dan geweest ik. Als u het goed vindt, kom ik daar in tweede termijn even op terug.

De heer Paternotte (D66):

Nu. Het gaat over nu. Dat is ook...

De voorzitter:

Nee, meneer Paternotte, we gaan niet erdoorheen praten. Het is geen Tupperwareavond. De Minister is nu aan het woord. Daarna geef ik u weer het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil de heer Paternotte voorleggen om daar in tweede termijn even op terug te komen, want ik kan daar nu niet direct het antwoord op geven. Dat antwoord houdt u dan nog even te goed dan.

De heer Paternotte (D66):

Dat is goed, maar dan mag ik vast straks alsnog een interruptie hierop doen?

De voorzitter:

Dat sta ik toe, meneer Paternotte. Dank u wel. Mevrouw de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan was er nog een vraag van mevrouw Ploumen. Hoe voorkom je dat je uiteindelijk door overstappen toch in een vliegtuig stapt van een maatschappij waarvan de piloten weer andere instructies hebben? Luchtvaartmaatschappijen kunnen dat regelen door zogenaamde codeshare partner-overeenkomsten aan te gaan en daar afspraken over te maken. Maar dan geldt natuurlijk ook weer dat je dat niet kunt afdwingen vooraf en dat je dat als consument waarschijnlijk ook niet in alle gevallen weet. Dus ook daar stel ik voor dat we nog eens kijken naar hoe het zit met de informatievoorziening aan de vliegconsument en wat daaraan verbeterd kan worden.

Voorzitter, dan was ik door de vragen heen, dacht ik.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Minister. Zijn er nog interrupties?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Excuus. Er was nog gevraagd over de motie-Van Dam van de heer Amhaouch. Die motie gaat over het inventariseren van de volledigheid van feiten. Separaat komt daar een brief van de Minister van Buitenlandse Zaken over naar uw Kamer.

Dan was er nog de vraag waarom Irak en Iran niet hebben besloten om hun luchtruim te sluiten. Het is aan die soevereine staten zelf om daarover te besluiten. We zijn het natuurlijk snel met elkaar eens dat het wel had moeten gebeuren, maar dat is ook onderwerp van het hele onderzoek dat daar plaats gaat vinden. Ik bespreek zeker het nemen van verantwoordelijkheid om dit wel tijdig te doen in ICAO-verband, waar ook die landen ook aan tafel zitten.

De heer Paternotte (D66):

Mag ik op dit punt? Ik had namelijk ook nog de vraag gesteld of de Minister deelt dat er een sanctieregime moet komen voor landen die nalatig zijn in het sluiten van hun luchtruim. Want we kunnen met elkaar constateren dat ze hun luchtruim hadden moeten sluiten. Dat had Oekraïne ook moeten doen boven de Donnbasregio. Volgens mij zijn er ook situaties waarin het niet mis is gegaan, maar het ook had moeten gebeuren, zoals tijdens de coup poging in Turkije. Toen wisten we ook niet wie over welk wapen beschikte, maar sloot Turkije niet het luchtruim, omdat er heel veel redenen zijn om dat niet te doen. Politieke redenen, de overvlieg rechten, geen onrust willen veroorzaken of, zoals in Iran, volgens de New York Times, dat ze passagiersvliegtuigen als menselijk schild wilden gebruiken. Moeten we dat nou nog gaan bespreken en evalueren? Of moeten we gewoon constateren dat afgaan op landen die verantwoordelijkheid voor hun eigen luchtruim hebben, echt niet volstaat? Dat we er niet van uit kunnen gaan dat Iran zijn luchtruim sluit als het nodig is. Dat Irak dat niet op het juiste moment doet. Turkije niet. Oekraïne niet. Dat is gewoon een uitgangspunt dat niet blijkt te werken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, ik heb aangegeven dat ik hetzelfde doel heb als de Kamerleden. Daar zijn een heleboel potentiële instrumenten voor genoemd. Daar zit ik open in. Die wil ik op de merites wegen. Maar dat kan ik niet alleen bepalen. Ook als je het hebt over sancties enzovoort, zijn dit toch onderwerpen die ik ook met de collega's van bijvoorbeeld Buitenlandse Zaken zal moeten bespreken. Dus we gaan hier echt wel op reageren, maar ik kan dat niet op dit moment doen. Ik wijs dus niks af en ik omarm niks. Ik zit er open in. Ik ga hier gewoon met de collega's over in gesprek.

en, waar dat nuttig kan zijn, ook advies over vragen, maar ik kan daar op dit moment niet uit de losse pols op gaan reageren.

De heer **Paternotte** (D66):

Het is natuurlijk heel fijn om niets af te wijzen. Tegelijkertijd wil iedereen dat u de suggesties omarmt. Ik zal het zo in tweede termijn even uitwerken, maar het punt is natuurlijk dat we na vijfenhalf jaar onderzoeken, verbeterplannen en maatregelen constateren dat het weer is misgegaan. Natuurlijk zijn we verder gekomen in het debat, maar omdat zo veel aanbevelingen nog niet zijn uitgevoerd en wij zien dat landen hun luchtruim helemaal niet sluiten als dat nodig is, willen wij actie en daadkracht zien. Ik vind het heel goed dat de Minister dingen wil bespreken. Ik snap ook dat daar collega's bij nodig zijn, en misschien hadden we die hier ook moeten uitnodigen, maar ik wil graag van u een gevoel van daadkracht krijgen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik hoop dat ik heb kunnen overbrengen hoe ongelofelijk serieus ik dit neem. Dat bespeur ik ook bij de collega's. We zullen echt proberen hier de vaart in te houden. U zegt terecht: het heeft weer kunnen gebeuren en nog niet alle aanbevelingen zijn opgevolgd. Nu worden er terecht nieuwe vragen gesteld en nieuwe voorstellen gedaan voor aanbevelingen. Dat betekent dat ik eerst even heel zorgvuldig moet kijken naar wat dat betekent en welk instrument we het meest effectief achten. Dat moet ik in een ordentelijk proces in het kabinet doen. Ook de OVV en de andere experts kunnen daar echt een rol bij spelen. Ik begrijp het ongeduld zeer, maar ik kan het helaas nu niet opens wegnemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook op dit punt. Aan de ene kant is het een heel goede houding van de Minister als zij zegt: ik sta hier open in en ga met al deze aanbevelingen aan de slag. Aan de andere kant had ik ook verwacht dat de verantwoordelijk Minister op dit dossier naar dit debat zou komen met een bepaalde visie op hoe zij dit probleem wil aanpakken. Bepaalde voorstellen zijn natuurlijk niet nieuw. Het idee dat je als land zelf verantwoordelijkheid kunt nemen in je wet- en regelgeving om daadwerkelijk routes op te schorten voor de luchtvaartmaatschappijen waar je vergunningen voor hebt afgegeven, is geen nieuw idee. Ik begrijp dat Minister met iedereen in gesprek wil en het draagvlak wil aftasten, maar ik verwacht toch op korte termijn duidelijkheid over haar inzet en de weg die ze wil bewandelen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard staat het denken niet stil. Daar zijn we nu met elkaar mee bezig. Niet alle ideeën die op tafel zijn gekomen zijn nieuw. Daar hebt u gelijk in. Daar zijn ook dingen bij die al eerder genoemd zijn. Maar dan memoreer ik ook maar even dat er destijds, toen het OVV-rapport in eerste instantie werd besproken, ook in deze Kamer keuzes zijn gemaakt. Er is toen niet voor gekozen om het anders te doen dan bij de airlines. Als je zegt dat je zaken misschien anders wilt gaan doen, dan moet je dat op dat moment opnieuw wegen met de kennis en argumenten van nu. Dus ik kan niet zomaar zeggen: omdat we toen ergens voor of tegen waren, ben ik dat nu ook nog. Ik geef juist aan dat ik ook vind, omdat er weer zoiets vreselijks is gebeurd, dat je alle conclusies die destijds zijn getrokken weer opnieuw moeten durven afwegen. Maar dat wil ik dan wel zorgvuldig doen. Ik onderstreep dus nogmaals dat ik er open in zit om tot het maximale verbeteringsresultaat te komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We zitten nu inderdaad in een gewijzigde context waarbij we keihard met de neus op de feiten zijn gedrukt in die zin dat dit nog niet goed belegd is. Ik hoor de Minister zeggen: ik zit er open in. Destijds heeft een meerderheid van de Kamer besloten om het bij de airlines te beleggen. Ik hoor nu toch tussen de regels dat de inzet van de Minister nu is om dat te wijzigingen en inderdaad te kijken naar een positie, waarbij wij als overheid uiteindelijk verantwoordelijkheid nemen voor de veiligheid van onze burgers.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou legt mevrouw Kröger toch een voorkeur in mijn mond. Dat wil ik op dit moment niet doen. Ik zit er open in. Ik wil dat echt eerst zorgvuldig met de collega's in het kabinet bespreken op basis van alle argumenten voor en tegen en de nieuwe informatie die we nu hebben. Dat hoort bij een zorgvuldig proces. Dus ik zit er open in, maar ik ga geen voorkeur uitspreken voor de ene of andere richting.

De voorzitter:

Zijn er nog interrupties? Meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, één korte vraag, maar misschien heb ik hem net gemist. Het convenant is voor onze airlines naar tevredenheid uitgevoerd. Dat blijkt uit de derde evaluatie. Maar ik ben benieuwd hoe de Minister dat ziet. Deelt zij die mening? Kan zij daar wat over zeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik dacht dat ik daar al iets over had gezegd, namelijk dat we hoe we daartegen aankijken, meenemen in het brede spectrum van de evaluatie in het licht van de kennis van nu, en dat we dit nog een keer met iedereen tegen het licht houden.

De voorzitter:

Dan zijn er geen interrupties meer. Mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, ik heb een onbeantwoorde vraag over transparantie, namelijk of het mogelijk is dat mensen per e-mail een update krijgen als een airline over een conflictgebied zal gaan vliegen en of dat een legitieme reden is om je reis te annuleren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we even in overleg moeten met de airlines over de mogelijkheden en onmogelijkheden hiervan. Ik ga die vraag zeker voorleggen en dan krijgt u daar een antwoord op.

De voorzitter:

Wordt dat ook op zo kort mogelijke termijn teruggekoppeld aan de Kamer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard. Als we dat antwoord hebben, wachten we niet om dat met de Kamer te delen.

Voorzitter. De heer Amhaouch had nog een vraag gesteld over aanbevelingen vier en elf van de niet afdoende beoordeelde aanbevelingen. In aanbeveling vier ging het over het aanscherpen van standaarden en aanbevolen werkwijzen in het Verdrag van Chicago. De komende periode zal ik deze zaak echt in ICAO aan de orde stellen. Nederland zal als lid van de council in de eerstvolgende vergadering oproepen om de mede door Nederland geïnitieerde verbetervoorstellen van het werkprogramma voor

conflictgebieden dit jaar geheel af te ronden, waaronder het aanscherpen van het ICAO-verdrag ten aanzien van de plicht van een staat om het luchtruim te sluiten. De komende keer zullen wij dus zeggen: het moet dit jaar echt een keer afgerond worden. En we zullen daar natuurlijk zo veel mogelijk medestanders voor proberen te krijgen.

Ik zie hier nu dat punt van mevrouw Kröger: kan de informatievoorziening aan passagiers beter? Dat wil ik in die hele evaluatie meenemen in die zin dat ik wil kijken wat daar zou kunnen.

Voorzitter, dan denk ik dat ik er doorheen ben.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger knikt in ieder geval tevreden.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb nog een vraag openstaan over het dubbelzinnige advies van EASA. Aan de ene kant zeggen ze: boven 25.000 voet mag er wel gevlogen worden. Aan de andere kant zeggen ze: op geen enkele hoogte is het veilig. Kan de Minister daar even op reflecteren? En hoe koppelen we terug dat dit eigenlijk niet kan plaatsvinden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die onduidelijkheid hadden wij ook gesignaleerd. Daar zijn we op dit moment vanuit het ministerie over in gesprek met EASA. Als daar een verklaring of verbetersuggestie uit komt, zal ik u daar uiteraard over informeren, maar het gaat er natuurlijk om dat iedereen erbij gebaat is dat adviezen volstrekt eenduidig zijn. Dat hebben wij in ieder geval ook zo aan EASA overgebracht.

De heer Amhaouch (CDA):

Akkoord. Dan wachten wij die terugkoppeling af, want dit kan eigenlijk niet.

De voorzitter:

Dank aan de Minister voor de beantwoording in eerste termijn. We gaan naar de tweede termijn van de Kamer. Ik stel voor maximaal anderhalve minuut per fractie. We beginnen met meneer Paternotte van D66.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, dank u wel. Kort voor het kerstreces hadden we in de procedurevergadering een discussie over of we dit AO wel door wilden laten gaan. Ik ben wel heel blij dat we dat hebben gedaan, omdat het in ieder geval heeft geleid tot heel veel acties die de Minister heeft aangekondigd te willen gaan ondernemen, zoals de overleggen die ze met collega's op Europees niveau, op wereldniveau en binnen ICAO wil gaan voeren.

Natuurlijk ben ik ook blij met het feit dat zij zegt dat ze ervoor openstaat om EASA een rol te geven, om te kijken naar de positie van de inlichtingendiensten en met alle andere toezeggingen die zij heeft gedaan.

Ik ben ook blij om te constateren dat D66, GroenLinks, Partij van de Arbeid en het CDA vragen of het logisch is dat er vanuit Europa een advies komt, maar dat dit niet bindend is en niet gevolgd hoeft te worden. Tegelijkertijd denk ik ook dat heel veel mensen het gevoel hebben, vijfenhalf jaar na MH17, dat het belangrijk is om daadkracht te tonen. Ik begrijp dat de Minister dat wil. Daar hebben we dan ook vertrouwen in, maar ik hoop het inderdaad ook de komende week continu te zullen gaan zien.

Ik wil nog één punt aanstippen. MH17 was een toestel van Malaysia Airlines. Ik had het hier over Europese luchtvaartmaatschappijen, maar voor zo'n maatschappij, net zoals voor Amerikaanse maatschappijen, zou een Europees decreet niet automatisch gelden. MH17 was tegelijkertijd een toestel met een KLM-vluchtnummer waar heel veel mensen in zaten die bij KLM of een reisbureau hadden geboekt en eigenlijk niet eens

beseften dat ze niet in een KLM-toestel zouden zitten. Maatschappijen die slecht met hun onderhoud zijn of hun piloten slecht trainen, komen op de zwarte lijst van EASA. Die mogen niet in Europa vliegen. Moeten we niet hetzelfde zeggen over maatschappijen die vanuit Europa vliegen, maar dat doen via een onveilige vliegroute en die op die manier niet goed omgaan met de veiligheid van hun passagiers? Als de Minister dit in Europa bespreekt, zou ik ook graag het punt mee willen geven dat we de eisen die we stellen aan Europese luchtvaartmaatschappijen ook kunnen koppelen aan vertrek vanaf een Unieluchthaven. Je wilt nu eenmaal niet dat het iets uitmaakt bij welke maatschappij iemand instapt. Je wilt altijd dat een passagier die in Europa instapt, dat veilig kan doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, voorzitter, dat ligt eigenlijk in het verlengde van wat mevrouw Kröger...

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw de Minister, u mag nog even relaxen en pauze houden. Ik waardeer uw enthousiasme!

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter, dit ligt natuurlijk helemaal in het verlengde van wat mevrouw Kröger zei. Ik weet niet precies welk punt dat was, maar ja.

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

Voorzitter. We zoeken met elkaar naar het beste middel om het doel dat we met elkaar delen, te bereiken. Na MH17 is er natuurlijk veel gebeurd. Klopt mijn beeld dat er inderdaad veel acties in gang zijn gezet en we lessen hebben geleerd daaruit?

Als het gaat om de toekomst, zoeken we altijd naar verbeteringen. Als we overhaast beslissingen nemen die leiden tot een verslechtering, is dat natuurlijk niet akkoord. Ik ben blij met de driewegaanpak die de Minister doet. Wereldwijd ICAO; we hebben nu die zetel. Het is echt belangrijk dat wij dit blijven agenderen als Nederland. Ik hoop dat we daar ook echt de beoogde resultaten gaan boeken. Ik hoop dat de Minister ons daarover kan informeren. De tweede lijn die de Minister volgt, is de Europese lijn. Dat is een hele goede, maar het is wel duidelijk geworden dat EASA op dit moment gewoon niet capabel is om dat te doen, als ze überhaupt niet eens de telefoon kunnen opnemen in het weekend. Een vliegverbod voor Nederlandse airlines, waar sommige partijen hier om roepen, geldt niet voor airlines uit bijvoorbeeld het Midden-Oosten, die dan wel kunnen vliegen. Dat moeten we zeker meenemen daarbij. We zijn bezig met een nationale aanpak. Ik wacht de resultaten daarvan af. Ik ben blij dat de Minister heeft toegezegd om al die voors en tegens en al die afwegingen voor ons op een rij te gaan zetten, want dat is van belang op het moment dat we daar definitieve keuzes in gaan maken.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger en daarna van meneer Paternotte.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel erg benieuwd of de heer Dijkstra door dit debat en de open houding van zijn Minister ervoor openstaat om in ieder geval nationaal te regelen dat we als overheid tegen luchtvaartmaatschappijen die hier een vergunning hebben, kunnen zeggen dat bepaalde routes of bestemmingen niet veilig zijn.

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

Het is Onze Minister, dus ze zit hier namens iedereen, volgens mij. Maar diezelfde open houding die ik had in mijn betoog, bespeur ik bij haar. Ik denk dat dat gezond is. Als het gaat om wat je dan moet afkondigen: ik heb net het verschil aangeduid. Als je dat wel zou doen voor Nederlandse airlines die naar Azië vliegen maar niet voor Midden-Oostencarriers die uit Amsterdam mensen halen en ook naar Azië vliegen, dan zit je ook met een hele rare situatie. Daar hebben we het net over gehad. Er zitten natuurlijk ook Nederlanders in toestellen van buitenlandse airlines. Die willen we ook veilig houden. Er moet dus wel een goede balans in zitten, waarbij de veiligheid natuurlijk vooropstaat. Ik denk dat we op alle drie die niveaus moeten acteren, waarbij je op het ene wat sneller resultaat zal hebben dan op het andere. Maar dingen die goed gaan, moet je niet slechter maken. Dingen die goed gaan, moet je verder verbeteren. Als er nog meer verbeteringen, zeker in internationaal of Europees verband mogelijk zijn, staan we daar absoluut voor open.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een heel lang antwoord. De heer Dijkstra heeft het over Midden-Oostencarriers die dan wel nog die route kunnen blijven voeren. Het gaat er uiteindelijk om of je als overheid al het mogelijke doet om je burgers te beschermen. Is de heer Dijkstra het met me eens dat als we als Nederlandse overheid één of meerdere luchtvaartmaatschappijen kunnen verbieden nog langer te vliegen boven conflictgebieden, dat een stap is die we zouden moeten zetten? Dat dat onze dure plicht is, om de Minister maar te citeren.

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

Maar dat heeft wel gevolgen. Als ik nu kijk op Flightradar, dan zie ik boven Irak alleen maar Qatar Airways, Emirates en andere. Daar zitten waarschijnlijk ook Nederlanders in, op weg naar hun eindbestemming. Die zou je dan ook moeten verbieden. Het gaat erom of het luchtruim veilig is of niet. Welke tools ze dan inzetten, nou ja, we hebben daarover gesproken net. Volgens mij willen we allemaal hetzelfde. Het gaat erom welke middelen het beste zijn voor de passagiers, de mensen die daarin zitten.

De **voorzitter**:

Een interruptie van meneer Paternotte van D66.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik had natuurlijk een VAO moeten aanvragen. Misschien kan ik dat bij dezen alsnog doen?

De **voorzitter**:

Zeker. Dat wordt genoteerd, meneer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Over het laatste punt van de heer Dijkstra. Emirates vliegt inderdaad over Irak heen. Daar heeft hij gelijk in. Ze vliegen ook over Iran. Als ze naar Amerika vliegen, doen ze dat niet. Dat is niet een verplichting, maar ze weten dat de Amerikaanse luchtvaartautoriteit heeft gezegd dat dat niet mag, dus vliegen ze op routes naar Amerika eromheen. Inderdaad, ook met Amerikaanse passagiers. Dat is ook wat een bevoegdheid van de EASA zou kunnen betekenen. De vraag die ik zou willen stellen, is de volgende. Wat wil de VVD nu veranderen aan hoe we het nu doen? Als u dat in één zin zou moeten samenvatten, hoe zou die zin dan luiden?

De **voorzitter**:

Uw zin gaat nu in, meneer Dijkstra.

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

Ja. Dat is een hele mooie vraag. Nou ja, dat is dus de zoektocht waaraan we nu bezig zijn: dingen die we beter kunnen doen, op nationaal niveau, op Europees niveau als het kan, wereldwijd, absoluut. Daarom ben ik blij met die ICAO-zetel. Heel veel dingen gaan volgens mij wel goed. Juist omdat we het op dit moment op deze manier belegd hebben, waarbij we ook inderdaad met de werkvloer, met de mensen in de cockpit, in gezamenlijkheid de afweging maken. Als dat nog beter, nog effectiever, nog sneller kan, prima. Ik zie de meerwaarde om bijvoorbeeld het Europese project, de EASA, meer handen en voeten te geven, maar op dit moment zijn ze gewoon niet capabel. Dat moet u toch ook met mij erkennen? Dan is het, denk ik, onverstandig om zo iets over te hevelen. Dan ga je erop achteruit. Dat moeten we met elkaar niet willen.

De heer **Paternotte** (D66):

De premier heeft weleens gezegd: wie visie zoekt moet naar de dokter. Maar u zegt: we moeten kijken of we dingen nog beter kunnen doen. Dan denk ik: er is net voor de tweede keer een vermijdbare tragedie geweest, die 176 mensen het leven heeft gekost. Voor mij is de vraag niet of we dingen nóg beter kunnen doen, maar is duidelijk dat we dingen moeten veranderen. Daarom nogmaals de vraag: is er iets wat u kunt noemen dat u wilt veranderen? Of zegt u eigenlijk: op dit moment heb ik daar nog geen antwoord op?

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

Dat laatste, denk ik. Het is nu een tweede keer gebeurd. Het gaat ook nog een derde en een vierde keer gebeuren. Dat is onvermijdelijk. Alleen wil je dat natuurlijk met alle macht voorkomen. Ik vind dat je dit onderwerp niet moet politiseren door een partij die daar nog vraagtekens bij heeft, onder druk te zetten en te zeggen: dit is de gegarandeerde oplossing en u moet met ons mee, want dat is het beste. Ik heb daar grote twijfels over. Ik stel me daarin kwetsbaar op. Ik ben ook gewoon afhankelijk van de specialisten op de grond. Ik weet niet hoe je precies moet vliegen. Ik weet alleen dat ik de Nederlanders en de andere mensen die in die toestellen gaan zitten, zo veilig mogelijk wil hebben. Dat is het uitgangspunt. Dat is het doel. Hoe je dat realiseert, met een e-mail, zoals GroenLinks zei, of via EASA of wat dan ook, dat maakt me niet uit. Het gaat erom dat de mensen veilig zijn. Dat is het primaire doel, want ik wil niet dat dit een derde keer gebeurt. Dat wil niemand.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Dijkstra zegt dat het onvermijdelijk is dat het nog een derde en een vierde keer gaat gebeuren. Ik ben het daar niet mee eens. Ik denk dat wij de plicht hebben als volksvertegenwoordigers om ons ervoor in te zetten en alles te doen wat mogelijk is om een derde keer te voorkomen. Daarom zitten we hier. Om nu al te stellen dat er een derde en vierde keer gaat komen, vind ik niet gepast en niet kunnen. Maar de vraag die ik de heer Dijkstra wil stellen, ligt in het verlengde van wat mevrouw Kröger zei. Ze zei: we moeten nationaal, meteen, wat mij betreft morgen al, gaan doen wat we kunnen doen. Daarop zei de heer Dijkstra: ja, maar dan heb je wel weer met buitenlandse vliegmaatschappijen te maken die ook Nederlandse passagiers meenemen. Maar dat neemt toch niet weg dat wij moeten beginnen waar we kunnen beginnen? Als er dan vijf luchtvaartmaatschappijen zijn hier, dan beginnen we daar en dan vertrouwen we de Minister erop dat ze zich ook internationaal gaat inzetten. We hebben de plicht om morgen al te beginnen met wat we hier kunnen doen. Is de heer Dijkstra het in ieder geval tot daar met mij eens? Hier beginnen en morgen al doen wat we nationaal kunnen doen.

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

Dan moet je heel goed zicht hebben op de consequenties. Dan moet je dat integraal wegen, niet alleen vanuit de luchtvaartkant maar ook vanuit de geopolitieke kant. Dat is een complex verhaal. We zitten hier met hetzelfde doel. Ik wil ook niet dat het nog een keer gebeurt, absoluut niet. Ik denk dat iedereen, wereldwijd, heeft gezien hoe snel het mis kan gaan. Niemand wil dat, maar het helemaal uitsluiten kun je niet. We proberen dat wel zo goed mogelijk, op alle niveaus. Als nationaal land moeten we doen wat we kunnen doen, wereldwijd moeten we doen wat we wereldwijd kunnen doen en Europees moeten we doen wat we Europees kunnen doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik gun de heer Dijkstra zijn open houding in het debat. Alle gesprekken, meningen en rapporten wil hij afwachten. Dat is zijn keuze. Maar ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Ik stel heel duidelijk de vraag of wij nationaal zo snel mogelijk moeten regelen wat wij kunnen regelen om het een stukje veiliger te maken. Daarop krijg ik een heel lang antwoord, maar ik zoek gewoon naar een ja of nee. Is de heer Dijkstra het met de rest van de Kamer eens dat nationaal moet worden verbeterd wat er nationaal te verbeteren valt en dat we parallel daaraan allerlei dingen moeten doen? Hier kunnen we met zijn vijven of zessen afspreken dat we het hier alvast gaan regelen.

De **voorzitter**:

Wat is daarop uw antwoord, meneer Dijkstra, ja of nee?

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

Als het beter wordt, prima. Maar ik heb niet de illusie dat het automatisch sneller beter en effectiever wordt als de overheid het regelt. Nu is het een samenspel van overheden en luchtvaartmaatschappijen. Als alleen de overheid het gaat doen, wordt het volgens mij niet beter.

De **voorzitter**:

Meneer Paternotte?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij moeten we constateren dat, los van de Boeing 737 MAX, vliegtuigen steeds veiliger zijn geworden en dat het steeds vaker fouten van mensen zijn die maken dat er slachtoffers vallen. Raketaanvallen op vliegtuigen zijn daarvan misschien wel de grootste oorzaak. Maar in alle gevallen zijn deze incidenten vermijdbaar geweest. Dat maakt het zo ongelofelijk pijnlijk. De heer Dijkstra zegt dat het nog wel een derde, vierde of vijfde keer gaat gebeuren. Ik wil hem graag de kans geven om dat te corrigeren en te zeggen dat wij er met z'n allen alles aan gaan doen om dat te voorkomen, omdat het vermijdbaar is. Simpelweg door ervoor te zorgen dat onze vliegtuigen niet op een plek komen waar het te gevaarlijk is.

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

Eens, maar ik zeg ook: laten we het niet zo politiek maken. Ik heb het idee dat ik word uitgedaagd om een standpunt in te nemen, terwijl ik nog bezig ben met een zoektocht en alle ins en outs wil weten. Natuurlijk wil niemand dat het nog een keer gebeurt.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik krijg het verwijt dat ik iets politiek maak, terwijl ik de heer Dijkstra gewoon vraag wat zijn antwoord is op de vraag waar heel veel mensen mee leven, denk ik, namelijk hoe we ervoor kunnen zorgen dat mensen die in een vliegtuig stappen veilig zijn. Dat is niet politiek, dat is iets

waarover wij het met zijn allen eens zouden moeten zijn. Daarom stel ik die vraag.

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

We zijn het eens dat we dit met z'n allen nooit meer willen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, heeft u nog een interruptie of wilt u aan uw inbreng in tweede termijn beginnen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil nog interrumpen. Vijfentwintig jaar na de ramp worden wij drie weken geleden geconfronteerd met een situatie die vergelijkbaar is. Als wij dan om hele concrete maatregelen vragen, maatregelen die al veel eerder genomen hadden kunnen worden, krijg je het verwijt dat je het politiek maakt. Daarom nogmaals de vraag aan de heer Dijkstra of hij het met ons eens is dat we als Nederland de dure plicht hebben om al het mogelijke te doen en dus inderdaad ook als overheid in te grijpen en bepaalde routes op te schorten op het moment dat je weet dat ze onveilig zijn of grote risico's met zich brengen voor burgers.

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

Ik zit hier om naar oplossingen te zoeken. Ik ben zoekende en er zijn een aantal hele goede, waardevolle suggesties gedaan in dit debat, door verschillende partijen. Ik denk dat het belangrijk is dat we die op een rij zetten en vervolgens kijken wat het totaalplaatje is. Wat is eenieders rol hierin? Wat is nationaal en wat is internationaal? We hebben hetzelfde doel. Wat ik met «politiek maken» bedoel, is dat ik een beetje het gevoel krijg dat ik nu een pasklaar antwoord moet hebben op iets waarop ik weinig invloed heb. Dat zoiets in Iran gebeurt is vreselijk, want dat had ik niet kunnen voorkomen. Dat hadden wij ook niet kunnen voorkomen, denk ik, door de oplossingen die vandaag gesuggereerd zijn. Maar we moeten er wel alles aan doen. We delen het doel dus. Ik krijg veel vragen, en dat is ook goed, maar ik geef wel hetzelfde antwoord, namelijk dat we het doel moeten nastreven en dat het middel om daar te komen echt ter bespreking is. De volgende keer kunnen we komen tot meer diepgang aan de hand van alles wat de Minister op een rij gaat zetten, samen met haar collega's, ook internationaal. Dan hoop ik dat we over drie maanden of wanneer dat ook zal zijn – dit is volgens mij een terugkomend iets, want we zijn hier nooit klaar mee – tot iets komen wat bijdraagt en constructief is. Want daar ben ik naar op zoek. Dat probeer ik hier in Den Haag te doen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, als u niet meer wilt reageren, kunt u beginnen met uw tweede termijn. Uw anderhalve minuut spreektijd loopt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat dit een heel constructief debat was. Door de scherpste van het verschrikkelijke voorval drie weken geleden, weten we allemaal precies dat we nu heel concreet stappen moeten zetten. De tijd van wachten is voorbij. Wat ons betreft is het belangrijk dat we die sporen parallel volgen: het EASA-spoor zoals D66 het schetst en vooral het spoor van wat we in Nederland zelf snel kunnen doen met een wetswijziging die het voor de Minister mogelijk maakt om als overheid in te grijpen en tegen luchtvaartmaatschappijen die hier geregistreerd staan, te zeggen dat we bepaalde routes of bepaalde bestemmingen opschorten. Ik denk dat dit nu ook ongelofelijk belangrijk is, gelet op de crisis met het coronavirus.

Daarover heb ik nog een specifieke vraag aan de Minister. Ik ben blij dat we binnen een week hierover een brief krijgen. Ik begrijp uit de media dat

haar collega heeft gezegd dat het aan luchtvaartmaatschappijen zelf is om die afweging te maken. British Airways vliegt niet meer naar China. Lufthansa heeft aangekondigd niet meer naar China te vliegen. Juist als wij een hub zijn, als Schiphol zo'n belangrijk knooppunt is voor het luchtverkeer en als de overheid verantwoordelijk is voor de veiligheid van de burgers, roept dat wel de vraag op of de overheid niet de mogelijkheid moet hebben om te zeggen: bepaalde routes en bepaalde bestemmingen schorten wij op, die verantwoordelijkheid nemen wij als overheid voor onze burgers.

Over transparantie: ik hoop dat de Minister op korte termijn kan aangeven of Nederlandse burgers die een ticket hebben geboekt altijd geïnformeerd kunnen worden als de route via een conflictgebied gaat en dan ook de mogelijkheid hebben om de reis te annuleren en de kosten vergoed te krijgen. Kan de Minister ons informeren over de mogelijkheden? Kan ze daarover in gesprek gaan met de reisorganisaties?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Laçin namens de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Minister voor het beantwoorden van de vragen. Ik zit hier met een dubbel gevoel, moet ik heel eerlijk zeggen. We voeren hier een debat waarvan we met z'n allen de urgentie voelen. De meesten van ons willen al een bepaalde richting op: veiligheid als publieke zaak en taak bij de overheid beleggen, in welke vorm dan ook. Ik vind het enerzijds heel goed dat de Minister zegt dat ze alle voorstellen serieus gaat afwegen en dat ze in gesprek gaat. Maar ik blijf wel een beetje met de vraag zitten hoe we hierin zo snel mogelijk stappen kunnen zetten, vooral nationaal. Daar zijn veel partijen het over eens. Ik wil de Minister nogmaals oproepen om hier zo snel mogelijk mee aan de slag te gaan en vooral nationaal te kijken, met haar collega's en met verschillende departementen, wat snel geregeld kan worden, opdat de overheid, in welke vorm dan ook – dat kan de expertgroep zijn – kan bepalen dat luchtvaartmaatschappijen bepaalde routes en bestemmingen niet meer mogen aandoen als zij die als onveilig bestempelt. De uiteindelijke keuze ligt dan dus niet meer bij de luchtvaartmaatschappijen. Dat is in ieder geval onze inzet. Wij zullen die ook verder verduidelijken tijdens het VAO.

Ik heb de Minister ook gevraagd wat zij richting haar collega van Buitenlandse Zaken doet, die zegt dat vliegmaatschappijen zelf bepalen waar ze heen vliegen. Op het gebied van oorlogen die we steunen moeten we de-escaleren. We moeten geen fregat naar de Straat van Hormuz sturen, want dat werkt niet de-escalierend. Een manier om minder over conflictgebieden te vliegen, is ook om minder conflicten te hebben. Als zij daar nog op kan reageren, graag.

Dank u wel.

De voorzitter:

Tot slot meneer Amhaouch namens het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Er is al heel veel gezegd. Ik ben mijn inbreng in eerste termijn begonnen met de opmerking dat Nederland, gezien de MH17-ramp, een voortrekkersrol heeft in het veiliger maken van het internationale vliegverkeer. Als wij een voortrekkersrol willen spelen, zullen wij een aantal stappen extra moeten zetten. Ik weet dat dit geen gemakkelijk thema is. Het is complex.

Ik vraag de Minister drie dingen. Eén is urgentie. Urgentie bij de Minister, maar ook bij het kabinet. Ik weet dat Defensie hierbij nodig is, dat Justitie

en Veiligheid hierbij nodig is en dat Binnenlandse Zaken hierbij nodig is, maar het heeft urgentie.

Het tweede. Onderzoek de nationale inzet. Dat is het dichtst bij ons, daar hebben we Europa niet voor nodig. We moeten een hele goede reden hebben om te zeggen dat het Duitse, het Franse of Britse model niet zou passen voor Nederland. Ik wil het eigenlijk omdraaien.

Het derde. Ik vind het onbegrijpelijk. We hebben Air France-KLM, één holding, twee nationale luchtvaartmaatschappijen, waarvan we allebei aandeelhouder zijn. Ik vind dat de inzet moet zijn dat we informatie delen. Dat komt ten goede aan de veiligheid van onze burgers.

En ja, honderd procent garantie is er niet, laat dat duidelijk zijn. Maar we hebben wel een inspanningsverplichting om het in ieder geval nationaal maximaal te regelen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik ga schorsen tot 16.30 uur, opdat de Minister haar antwoorden kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 16.23 uur tot 16.33 uur geschorst.

De voorzitter:

We beginnen aan het laatste gedeelte, dus de tweede termijn van mevrouw de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. We kunnen helaas geen interrupties meer toestaan, alleen verduidelijkende vragen. U mag iets vragen ter verduidelijking, maar echte interrupties gaan we niet meer doen. Er komt ook een VAO. Mevrouw de Minister, aan u het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Het was een goed debat over dit hele belangrijke onderwerp. Daar dank ik de Kamerleden voor. Het doet ook recht aan de ernst van dit onderwerp. Ik ga de rij maar gewoon af.

Ik begin met een mea culpa aan de heer Paternotte, want hoe het precies zit met dat vliegen, blijkt inderdaad genuanceerder te liggen. Er wordt niet door EU-airlines over Iran gevlogen, alleen door Turkish Airlines.

EU-luchtvaartmaatschappijen zoals Lufthansa, Austrian en Cargolux vliegen wel weer over Irak. De Britse autoriteiten hebben Irak vrijgegeven, maar British Airways vliegt daar nog niet. Air France vliegt niet tot 12 februari, maar heeft wel voor het schrappen van de EASA-aanbeveling gestemd. En luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten, zoals Emirates, Etihad et cetera zijn inderdaad wel gewoon blijven vliegen. U had dus gelijk; het lag veel genuanceerder dan wij hebben vermeld. Dat heb ik nu dus rechtgezet.

Ben ik bereid om dit verder met de Europese collega's te bespreken? Het antwoord daarop is: ja, zeker. Dat zal ik in de Transportraad doen en bij eventuele eerdere gelegenheden waarbij ik collega's tegenkom. In de richting van onder anderen de heer Amhaouch, die specifiek heeft gevraagd naar de bijzondere relatie tussen Air France en KLM, zeg ik dat ik hierover zeker ook bilateraal met de Franse collega in gesprek ga. Dat zal ik op korte termijn gaan doen.

De voorzitter:

Meneer Paternotte heeft een verduidelijkende vraag.

De heer Paternotte (D66):

Ik waardeer natuurlijk de erkenning van de Minister. Zij zegt nu dat het genuanceerder ligt, maar op basis van wat zij aangeeft en de maatschappijen die zij noemt, zoals Austrian en Cargolux, constateer ik dat vrijwel alle maatschappijen vanuit Europa in ieder geval niet over Iran en Irak vliegen. Dat is dus het omgekeerde van wat er in het antwoord op de Kamervragen staat. Dat kan natuurlijk gebeuren, maar het roept wel de

vraag op hoe die antwoorden tot stand komen. Beschikken we hier wel over de goede informatiepositie? Ik wil dit toch even gezegd hebben. Als wij het gevoel hebben dat KLM niet de enige is in Europa, maar dat bijna wel zo blijkt te zijn, is het wel belangrijk om dat te weten als wij hier met elkaar praten over de veiligheid en onze nationale luchtvaartmaatschappij, waarvan wij aandeelhouder zijn en waarover wij toch het meeste te zeggen hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom begon ik ook met een mea culpa. De heer Paternotte brengt hier een terecht punt te berde. We zullen voortaan met nog meer zorgvuldigheid hiernaar kijken. U heeft hier gewoon een punt en dit moet zorgvuldiger gebeuren. Dat gaan we dus doen.

De voorzitter:

De Minister kan verdergaan met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. De gesprekken met de Europese collega's ga ik dus zeker aan. De VVD vraagt mij nog om alle voors en tegens op een rij te zetten. Dat zal ik ook zeker gaan doen.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, wat is er aan de hand?

De heer Paternotte (D66):

Ik had het specifieke punt benoemd van de noodzaak om bij het bijhouden van de zwarte lijst te kijken of maatschappijen onveilige routes vliegen. Dat doen we nu op basis van het materieel van luchtvaartmaatschappijen, de manier waarop ze hun piloten trainen en hun veiligheidsreputatie. Maar meerdere mensen geven al aan dat Turkish Airlines en Emirates vrolijk doorvliegen over Iran en Irak, eigenlijk al sinds de aanslag. Hoe gaan we daarmee om?

De voorzitter:

Oké, maar dit was echt uw laatste vraag, meneer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Maar dit had ik al gevraagd.

De voorzitter:

Nee, precies, dat begrijp ik en er volgt nu ook een antwoord, maar we zitten krap in de tijd dus we moeten echt door. Mevrouw de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik had de vraag niet helemaal herhaald, maar ik bedoelde te zeggen dat ik ook die vraag van de heer Paternotte graag met de Europese collega's wil bekijken. Natuurlijk zullen we daar ook met de airlines het gesprek over aangaan. Ik ga natuurlijk proberen de voors en tegens van zaken op een rijtje te zetten.

Mevrouw Kröger vroeg nog naar de transparantie. Wanneer kan iets een reden zijn voor het annuleren van een reis et cetera? Daarover heb ik gezegd dat ik dat nu allemaal niet kan overzien, maar dat ik daarover het gesprek aanga. Zodra we dat op een rijtje hebben gezet, zal ik u dat laten weten.

Over het punt van het coronavirus, waarin airlines zelf de afweging maken waar ze wel of niet naartoe vliegen, heb ik gezegd dat ik de komende week nog op papier zal zetten hoe dat precies in elkaar zit en wat we daarvoor voor instrumenten hebben of niet. Daar kom ik dus op terug. Maar het klopt natuurlijk dat airlines daarin een eigen afweging maken. Ik

zal voor u op papier zetten hoe zich dat verhoudt tot ons Ministerie van VWS et cetera.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is natuurlijk wel een vrij urgent punt, want we zien dat British Airways en Lufthansa nu besloten hebben om niet meer te vliegen naar China, en dat de ANVR aanraadt om een maand lang alle Chinareizen op te schorten. KLM heeft net na spoedberaad besloten om door te gaan met vliegen. Ik ben dus blij dat de Minister voor mij op een rijtje wil zetten hoe die besluitvorming gaat, maar het gaat er natuurlijk vooral om of het wenselijk is dat de beslissing overgelaten wordt aan een individuele luchtvaartmaatschappij op het moment dat het RIVM duidelijk zou maken dat het onverstandig is dat die vluchten plaatsvinden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De eerste verantwoordelijkheid hiervoor ligt natuurlijk bij VWS. Wij onderhouden ook contact met de collega's van VWS, en ik stel me zo voor dat we dat nog even navragen. Op het moment dat het een acute situatie kan worden – daar heeft het RIVM ook een belangrijke rol in – worden wij daarover geïnformeerd door de collega van VWS. En wanneer daar nadere informatie voor nodig is, zal ik die uiteraard ook met u delen. Maar op dit moment is daar voor ons geen rol in.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, kort en puntig alstublieft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kennelijk is het in het VK en in Duitsland wel aanleiding geweest voor die luchtvaartmaatschappijen om de vluchten te stoppen. Ik zou dus toch graag in de brief die de Minister heeft toegezegd lezen wat de overwegingen zijn geweest in Duitsland en in het Verenigd Koninkrijk, en welke manieren deze overheid heeft om de vluchten op te schorten van een luchtvaartmaatschappij, en zeker een luchtvaartmaatschappij waarvan wij aandeelhouder zijn, indien die inschatting zo gemaakt wordt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat was eigenlijk precies wat ik van plan was in de brief aan te geven: hoe zit het nu in elkaar? Het is logisch dat we daar dan ook in meenemen welke afwegingen er dus in Nederland zijn gemaakt en hoe die zich verhouden tot de afwegingen die andere landen maken.

De SP vroeg of ik vooral wil kijken op nationaal gebied. Ik zou nog een keer willen herhalen waar ik mee ben begonnen, namelijk dat we het parallel gaan doen: internationaal, Europees en Nederlands. Het feit dat er vanuit Canada heel snel contact werd gezocht met Nederland heeft natuurlijk te maken met onze bijzondere situatie, met onze geschiedenis met MH17. Wij zijn niet een willekeurig land dat zich hierover buigt. Wij hebben een hele bijzondere extra verantwoordelijkheid. Mevrouw Kröger citeerde mijn woorden dat ik het onze dure plicht vind. Dat mag zij ook doen, want dat voel ik ook zo. Wij hebben hierin dus een hele bijzondere rol te spelen. Wij moeten hierin ook voorop willen lopen en ik ben ook zeer gemotiveerd om dat te doen. Dus alles wat wij kunnen verbeteren, in kleine of grote stappen, moeten wij doen. Als je grotere verbeteringskansen ziet, moet je die natuurlijk pakken, maar elke verbetering die wij zelf al in kunnen zetten, moeten we doen en moeten we ook snel doen. Dat is mijn inzet op dit hele dossier.

En dan hoop ik dat ik daarmee ook de vraag van de heer Amhaouch heb beantwoord, die zei: Minister, ik wil urgentie. Nou, die voel ik ook. Hij noemde ook onze nationale inzet, dus wat wij zelf al kunnen doen. Dat moeten we dan ook zeker doen. En over onze bijzondere relatie met

Frankrijk via Air France ben ik het ook met hem eens. Ik ga daarover dus ook met mijn Franse collega in gesprek.
Voorzitter, volgens mij heb ik dan nu de vragen beantwoord.

De voorzitter:

Leden, allemaal tevreden? Dank u wel. Dan ga ik nog even een paar toezeggingen voorlezen. Ik hoop dat de Minister en ook de leden goed meeluisteren of het allemaal goed gaat.

- De Kamer zal uiterlijk voor het voorjaarsreces worden geïnformeerd middels een overzicht met tijdpad wat er op welk niveau wordt gedaan om de informatiedeling en taakverdeling inzake vliegen boven conflictgebieden te verbeteren, inclusief het aanvullende advies van de OVV.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De OVV gaat natuurlijk over zijn eigen adviezen. Ik vraag het advies, maar het is aan hen of ze op alle onderdelen al dan niet advies gaan geven. Ze zijn onafhankelijk, dus wie weet gaan ze wel dingen opschrijven waar we überhaupt nog niet over gesproken hebben. Die vrijheid ligt natuurlijk altijd bij de OVV zelf. Zo heb ik het bedoeld.

De voorzitter:

Zeker. Daarom staat er ook «inclusief het aanvullende advies van».

Nogmaals, het is genoteerd zoals u het heeft gezegd.

- De Kamer zal binnen een week worden geïnformeerd over de verschillende bevoegdheden met betrekking tot het WHO-risico inzake het coronavirus, inclusief de overwegingen van Nederlandse maatschappijen versus die in het buitenland.
- Dat was naar aanleiding van de vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Gegeven de urgentie van dit onderwerp ben ik blij als de brief heel snel komt, ik hoop in ieder geval voor het VAO dat we hierover hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Aangezien ik nog niet weet wanneer dat VAO plaatsvindt: we gaan gewoon proberen... Eens, die urgentie is er op dit moment. We gaan zo snel mogelijk proberen te antwoorden.

De voorzitter:

Het VAO wordt aangemeld bij de Griffie plenair en dan worden we vanzelf op de hoogte gesteld.

- De Kamer zal schriftelijk inzicht krijgen in welke nationale wet- en regelgeving ten aanzien van vergunningverlening kan worden aangepast, zodat vliegroutes kunnen worden opgeschort.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het ging er meer om wat ervoor nodig zou zijn om het voor elkaar te krijgen. Ik weet niet of dat alleen in vergunningverlening zit, de Wet luchtvaart of hoe dan ook, maar dat zouden we op een rijtje zetten. Zeker.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Minister.

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de vraag of passagiers een e-mail kunnen krijgen als er een vlucht boven een conflictgebied zal gaan plaatsvinden en of dat een legitieme reden is voor annulering.

Dat was ook naar aanleiding van een vraag van mevrouw Kröger.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, maar die heb ik dan ook breed opgevat dat het niet alleen per se over een e-mail moet gaan, maar dat ze worden geïnformeerd. Het zou bij wijze van spreken ook een sms of weet ik veel wat kunnen zijn. We gaan na wat er aan informatievoorziening wel en niet mogelijk is.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Minister. Het lid Paternotte van D66 heeft een VAO aangevraagd. We gaan ons dus verplaatsen naar de plenaire zaal, waar ook moties zullen worden ingediend. Niet vandaag, meneer Laçin, maar dat begrijpt u wel.

Dan ga ik dit algemeen overleg bijna sluiten. Ik wil allereerst de mensen op de publieke tribune danken, de mensen die thuis hebben geluisterd en gekeken, de Minister en haar gevolg en ook de Kamerleden. Ik wens u allen een gezegende avond, en heb elkander lief.

Sluiting 16.46 uur.