

Vergaderjaar 2020–2021

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 878

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 28 september 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 september 2021 overleg gevoerd met mevrouw Visser, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 maart 2021 inzake voortgang veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 402);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 maart 2021 inzake Staat van Schiphol 2020 (Kamerstuk 29 665, nr. 404);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 januari 2021 inzake toezegging gedaan tijdens het AO Vliegveiligheid van 25 november 2020 over de herintroductie Boeing 737 MAX: luchtwaardigheidsaanwijzing EASA en onderzoeksrapport Senaat (Kamerstuk 31 936, nr. 835);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2020 inzake reactie OVV-rapport verminderde separatie na doorstart (Kamerstuk 31 936, nr. 822);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2021 inzake vijfde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 412);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2021 inzake publicatie rapport Safe flight routes, responses to escalating conflicts, 2021 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en tijdelijke verlenging convenant (Kamerstuk 24 804, nr. 174);**
- **de brief van Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 september 2021 inzake herziene versie ILT-rapport over kruisend luchtverkeer op Schiphol (Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 875);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 september 2021 inzake informatie over verschillende onderwerpen met betrekking tot luchtvaartveiligheid (Kamerstukken 31 936 en 29 665, nr. 876);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 augustus 2021 inzake reactie op de motie van het lid**

- Moorlag over de lichthinder van hoge windturbines wegnemen (Kamerstuk 30 175, nr. 370) (Kamerstuk 30 175, nr. 376);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake reactie op aanbevelingen OVV rapport «Crashed after banner pick-up, Piper PA-25-235 Pawnee» (Kamerstuk 24 804, nr. 177).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Rudmer Heerema
Griffier: Meijer

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Alkaya, Geurts, Hagen, Rudmer Heerema, Van der Plas en Van Raan,

en mevrouw Visser, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom bij dit commissiedebat over vliegveiligheid. Er zijn vijf partijen aanwezig. Welkom aan de Minister. Dit is het eerste debat over vliegveiligheid voor u. Welkom aan de mensen thuis die zitten te kijken en welkom aan de ambtelijke ondersteuning. Alle commissiegriffiers is verzocht om bij het woord geven aan de Kamerleden ook expliciet de partijnaam te noemen. Dat schijnt beter te zijn om het debat vanuit huis te kunnen volgen. Als u het woord krijgt en ik nog even bezig ben met het uitspreken van uw partijnaam, weet dan dat het daardoor komt. We hebben drie uur voor dit debat ingepland. U heeft vier minuten spreektijd. Laten we kijken of we het met drie interrupties afkunnen. Dat lijkt mij een goed streven. Ik heb zelf ook een kleine bijdrage. Ik zal het voorzitterschap dan even overdragen aan de heer Geurts van het CDA. Het lijkt mij goed dat wij gaan beginnen. Meneer Geurts, mag ik u als eerste het woord geven voor uw vier minuten?

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Een terecht welkom aan de nieuwe Minister op dit dossier, Minister Visser. Het eerste punt dat ik namens de CDA-fractie graag naar voren wil brengen, gaat over de incidenten met zich misdragende passagiers. Recent werd een vlucht van Schiphol naar Napels geannuleerd na verbaal geweld tegen cabinepersoneel; dat is maar een voorbeeldje. Op dit moment spelen de coronamaatregelen aan boord vaak een rol bij die onhandelbare passagiers, maar ook in de jaren voor corona waren er rond de 750 gemelde voorvallen per jaar van ordeverstorende passagiers. Luchtvaartinspectie ILT luidde al eerder de noodklok over de snel toenemende ruzies in vliegtuigen. Ik wil er maar mee aangeven dat het een structureel probleem is. Het CDA is van mening dat passagiers zich normaal moeten gedragen en zich aan de geldende regels in een vliegtuig moeten houden. Het is niet toelaatbaar dat cabinepersoneel in hun werk wordt gehinderd door wangedrag van passagiers en dat bemanningen en andere passagiers zich onveilig voelen. Een doorn in het oog is hierbij dat mensen die bij de ene maatschappij op de lijst van misdragende passagiers komen, vrolijk kunnen doorvliegen met een andere maatschappij. Het CDA wil daarom dat het voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen mogelijk wordt om de lijsten van zich misdragende passagiers die zwaardere voorvallen hebben gepleegd met elkaar te delen, bijvoorbeeld via een nationaal registratiesysteem. Hoewel onder andere KLM, vakbond FNV, de Vereniging Nederlands Cabinepersoneel en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers het probleem al langer aankaarten, is opvallend dat de Autoriteit Persoonsgegevens, die in Nederland toezicht houdt op de naleving van privacyregels, onlangs in de media aangaf nog nooit een aanvraag van een luchtvaartmaatschappij te hebben gekregen voor het uitwisselen van dit soort gegevens. De Autoriteit Persoonsgegevens geeft ook aan dat het delen van lijsten onder strenge voorwaarden best wel mogelijk zou kunnen zijn. De wil is er dus, maar toch gebeurt het niet, en dat terwijl het lijkt te kunnen. Het CDA roept daarom de Minister op om in overleg met de door mij net genoemde organisaties, en mogelijk nog meer, het mogelijk te maken dat

in ieder geval Nederlandse maatschappijen gegevens uitwisselen en dat zij hier ook gebruik van gaan maken. De vraag is: is de Minister hiertoe bereid?

Dan satellietnavigatie. Het CDA vindt het positief dat het, zoals ik las, mogelijk is geworden om bij het naderen van aanvliegroutes bij de landingsbaan op Schiphol gebruik te maken van satellietnavigatie. Ik denk dat dat een belangrijk onderdeel is van de vliegveiligheid, maar ook van het verminderen van bijvoorbeeld geluidsoverlast. Kan de Minister aangeven welke afname van veiligheidsincidenten zij verwacht en hoeveel daling van geluidsoverlast dit zal kunnen opleveren? Het CDA heeft begrepen dat in 2024 in heel Europa op satellietnavigatie moet worden gevlogen. Ik vraag mij af wanneer deze techniek ook bij andere vliegvelden in Nederland zal worden toegepast en of de Minister bereid is te bevorderen dat dit zo snel mogelijk gebeurt.

De voorzitter:

Meneer Geurts, u heeft een interruptie van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik denk dat het goed is dat de heer Geurts het punt van satellietnavigatie aansnijdt. Die maakt het inderdaad technisch mogelijk dat vliegtuigen veel nauwkeuriger vliegen, dus dichter op elkaar vliegen, sneller landen et cetera. Dat is bekend, technisch gezien. Terecht vraagt de heer Geurts wat dit betekent voor de afname van de geluidsoverlast. Het is ook bekend dat die geluidsoverlast wellicht afneemt voor een grote groep, maar enorm gaat toenemen voor een kleinere groep. Ik heb het over dat soort effecten. Ik neem aan dat de heer Geurts het totale beeld wil hebben van de geluidsimpact van satellietnavigatie. Klopt dat?

De heer Geurts (CDA):

Ik ben dankbaar dat mijn collega van de Partij voor de Dieren dit aansnijdt, want het kan niet zo zijn dat er dan een piekbelasting komt op een enkel blok woningen. Daar moeten we oog voor hebben. Ik ben heel blij met de toevoeging die u heeft gedaan, want die kunnen we daardoor samen aan de Minister aangeven. Als ik vraag hoeveel daling van de geluidsoverlast dit zal opleveren, zal dat gemiddeld wel kloppen, maar dan is het ook wel handig om te weten of je ergens anders een verhoging hebt. Ik gebruik dat weleens met betrekking tot een haas: als je die schiet voor zijn hoofd en achter zijn lijf, is hij gemiddeld dood, maar rent hij in de praktijk wel door.

De voorzitter:

Ik denk dat u kunt vervolgen met uw betoog.

De heer Van Raan (PvdD):

Een slimme haas, een stomme jager.

De heer Geurts (CDA):

Het was meer de uitwerking van gemiddelden. Kijk, gemiddeld ... Nou ja, ik ga het niet allemaal uitleggen, want daar wordt het grapje minder leuk van, maar de D66-fractie begrijpt het gelijk. Dat heeft ook te maken met het hoge niveau van mijn collega.

Mevrouw Hagen (D66):

Waarvoor dank.

De heer Geurts (CDA):

Jazeker, laten we de dag vandaag beginnen met complimenten en laten we dat morgen ook voortzetten.

Voorzitter. Ik heb nog twee andere punten, allereerst problemen in de zomerperiode. In het begin van de zomervakantie waren er signalen van reizigers die zich verbaasden over de coronacontrolle op luchthavens. Zo werd er soms niet of alleen steekproefsgewijs gecontroleerd of iemand beschikte over een geldig coronabewijs en alles wat daarbij hoort. Kan de Minister aangeven of er inmiddels structureel wordt gecontroleerd? In de zomerperiode verschenen er meerdere signalen van een tekort aan grondpersoneel op Schiphol. Dit leidde onder andere tot problemen bij het tijdig laden en lossen van koffers. Ik las dat zelfs piloten werden ingezet om hun eigen toestel te laden. Dat doet misschien ook iets met de concentratie daarna; dat kon ik allemaal niet helemaal bevroeden. Wat kan hieraan worden gedaan en verwacht de Minister dat dit een structureel of een tijdelijk probleem is?

Voorzitter. Dan het laatste puntje vanuit de CDA-fractie.

De voorzitter:

Dat mag snel.

De heer Geurts (CDA):

Ja, ik heb nog acht seconden. Dat laatste puntje is drugssmokkel op Schiphol. Er wordt veel cocaïne onderschept. Er zijn verdachten aangehouden, maar die werken merendeels bij het bedrijf op de luchthaven en waren ook in het bezit van een Schipholpas. Is de Minister bereid om samen met de Minister van JenV te bezien welke extra maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat personeel dat op Schiphol werkt, zich met deze bezigheden en criminele activiteiten kan bezighouden?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Geurts. Mevrouw Hagen van D66, uw eerste termijn. Gaat uw gang.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Natuurlijk hartelijk welkom, ook binnen deze commissie, Minister Visser. Ik heb u gisteren al gezien. Ik heb meteen een technische vraag, namelijk of Kamerbrieven toch echt wat spoediger en eerder kunnen komen, want het is als Kamer best lastig om dat allemaal nog zo laat mee te nemen in een debat. Wij vinden de notities van de ambtelijke ondersteuning bij de Kamerbrieven overigens zeer wenselijk, want dan kunnen we de afwegingen meteen lezen. Wij bevelen dus van harte aan om dat vol te houden.

Voorzitter. Iets meer dan zeven jaar geleden vond de MH17-ramp plaats, een ramp die familie en vrienden van de 298 slachtoffers en zo heel Nederland in het hart heeft geraakt. De pijn en het verdriet die deze ramp veroorzaakte, neemt niemand meer weg. D66 ziet het als de plicht van de politiek om alles op alles te zetten om te voorkomen dat een dergelijke ramp nog een keer plaatsvindt. Het is om die reden dat mijn collega Jan Paternotte dit commissiedebat in het leven heeft geroepen en dat ik hier vandaag, zeven jaar na de ramp, teleurgesteld de rapporten van de veiligheidsraad erop nasla, want helaas concludeer ik dat niet alles op alles is gezet.

De OVV concludeerde afgelopen zomer dat veel landen hun luchtruim niet sluiten of beperken, hoewel er soms sprake is van snel escalerende conflicten. Zij nemen risico's met mensenlevens omdat het voorzorgs-principe niet voldoende wordt gehanteerd. De aanbevelingen die de OVV gaf, sluiten aan bij wat D66 al langer zegt. De rol van EASA moet versterkt worden. Veiligheid is een publieke taak, want er is geen ruimte voor commerciële belangen als de keuze kan gaan tussen leven en dood. Ik vraag me dan ook af hoe de Minister reflecteert op het OVV-rapport en wat de aangescherpte maatregelen zijn, want ik heb nog geen kabinetsre-

actie gezien, noch de stappen gezet zien worden die je verwacht bij zo'n urgente kwestie als veiligheid. Laat ik benadrukken dat veiligheid altijd een urgente kwestie zal zijn. Halverwege augustus maakte KLM bekend het luchtruim boven Afghanistan voorlopig te mijden. Een logische keuze, maar hoe zit en zat dat met andere luchtvaartmaatschappijen? Want het kan niet zo zijn dat mensen die er niet voor kiezen met KLM te vliegen, mogelijk minder veilig zijn. Ik vraag de Minister vandaag dan ook waarom we nog steeds moeten wachten op acties naar aanleiding van het OVV-rapport.

(Belsignaal)

De voorzitter:

Die bel is hier een stuk zachter dan op mijn kamer, merk ik. Daar komt de bel van boven mijn bureau en daar klinkt die heel hard. Mevrouw Hagen van D66, vervolg uw betoog.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Is de Minister het met mij eens dat veiligheid niet kan wachten? Hoe reflecteert zij op de conclusie van de OVV dat de mogelijkheid er moet zijn voor de overheid om als voorzorg zelf luchtruimen te sluiten? En kan de Minister vast reflecteren op hoe er met de komst van het OVV-rapport eindelijk opvolging gegeven gaat worden aan de motie-Paternotte die oproept tot een centralere rol voor EASA in de besluitvorming? Want elke dag dat we niets doen, is er wat D66 betreft één te veel.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: u heeft een interruptie van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik hoor mijn collega Hagen van D66 zeggen: «veiligheid gaat boven alles», «elke dag die voorbijgaat, is een dag te veel», et cetera. Het is terecht dat zij veiligheid zo hoog in het vaandel heeft. Ik wil even een uitstapje maken naar het begrip «klimaatveiligheid», want we zitten hier te praten over een sector die alle grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid eigenlijk te buiten is gegaan. Ik vraag me af hoe D66 kijkt naar dat begrip «klimaatveiligheid». In hoeverre kan de luchtvaart nog groeien, wat D66 betreft? Of is D66 al zover dat het zich aansluit bij wat de wetenschap ons vertelt, namelijk dat een CO₂-budget voor de luchtvaart in 2030 rond de 2,5 megaton of 3 megaton is? Dat betekent eigenlijk dat het aantal vliegtuigbewegingen dermate naar beneden moet worden gebracht – naar 300.000, 400.000 of 200.000; de geleerden zijn er nog niet uit – dat een hoop veiligheidsproblemen die we nu hebben en waarover de OVV geschreven heeft, intrinsiek eigenlijk als vanzelf verdwijnen. Hoe kijkt D66 daarnaar?

Mevrouw Hagen (D66):

Nou, als vanzelf verdwijnen ... Het gaat hier natuurlijk wel om soevereiniteit van landen en over het afsluiten van luchtruimen in verband met de verkeersveiligheid omdat het conflictgebieden zijn. Dat hebben we geleerd bij MH17. Uw uitstap naar klimaatveiligheid is natuurlijk een enorme uitstap, omdat ik het hier specifiek heb over het luchtruim, maar D66 is een van de eerste partijen die hebben gezegd: laten we een CO₂-plafond instellen voor de luchtvaart, zodat we dat in ieder geval aan banden leggen. Ik reageer daar kort op. Ik doel hiermee met name op het luchtruim.

De voorzitter:

Een derde interruptie, meneer Van Raan. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Het was mij duidelijk dat het ging om het luchtruim. Daar kunnen we ons in grote lijnen bij aansluiten. Dat zijn verstandige woorden. Het klopt inderdaad dat D66 als een van de eerste partijen een CO₂-plafond voorgesteld heeft, maar dat heeft D66 eigenlijk niet ingevuld. Ik kom dus toch weer even terug op het uitstapje naar klimaatveiligheid. Wat is dat CO₂-plafond volgens D66?

Mevrouw Hagen (D66):

Een CO₂-plafond is een van de voorbeelden waarmee je ervoor kan zorgen dat een sector ...

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil weten hoe hoog het plafond is.

Mevrouw Hagen (D66):

Hoe hoog het plafond is? Net als u wacht ik nog steeds tot de Minister met de uitwerking van dat CO₂-plafond komt. Dat is ons toegezegd. In die zin, wie weet: een nieuwe Minister, een nieuwe kans. Het lijkt me heel goed als we dat doen.

Voorzitter, ik wil eigenlijk verdergaan met vliegveiligheid en het beschermen van onze passagiers in het luchtruim. Dat betreft overigens ook het beschermen van de mensen op de grond. Daar zal ik hierna over spreken. Het lijkt me goed om dat klimaatdebat later deze week te voeren.

De voorzitter:

Ik steun dat verzoek. Meneer Van Raan, als u die opmerking over klimaat en vliegveiligheid wil maken, moet u dat in uw eigen termijn doen. Ik verzoek mevrouw Hagen van D66 om verder te gaan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, mag ik wel even een misverstand wegnemen?

De voorzitter:

Kort, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dit kabinet heeft al een uitspraak gedaan over het CO₂-plafond. In de Luchtvaartnota staat namelijk 11 en 12 megaton. Het is dus niet zo dat we daar nog op moeten wachten.

De voorzitter:

Ja, maar dat is niet wat vandaag in dit debat behandeld wordt. Ik snap dat u het vanuit uw positie erbij wil betrekken, maar we proberen toch bij de agenda te blijven zoals die is opgesteld.

Mevrouw Hagen van D66, ga uw gang.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Verder wil ik nog aandacht vragen voor een veilige herstart na corona, een probleem waar EASA eerder ook voor waarschuwde. Veel goed personeel is door de coronacrisis helaas uitgevlogen. Luchtvaartmaatschappijen voelen nu al de consequenties van grove personeelstekorten. Zoals de heer Geurts al zei: bij KLM staan piloten aan de bagageband. Maar ook Luchtverkeersleiding Nederland heeft tijdens de coronacrisis mensen onvoldoende kunnen trainen in het veilig leiden van ons luchtruim. Voor de veiligheid is het van essentieel belang dat er voldoende en goed opgeleide werknemers zijn, op de grond,

in de lucht en in de verkeerstoren. D66 wil daarom weten in hoeverre de Minister dit probleem in beeld heeft. Kan zij toezeggen dat de komende tijd vanuit de inspectiediensten extra aandacht zal worden besteed aan de werkdruk en de mate van opleiding van medewerkers en luchtverkeersleiders?

Voorzitter. Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft nog een vraag van de heer Alkaya van de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Na het CDA besteedt nu ook D66 aandacht aan de werkdruk op Schiphol en aan het feit dat heel veel mensen helaas hun baan hebben verloren. Voor de zomer, toen ik daar aandacht aan besteedde, omdat ik goed contact heb met de vakbond en problemen voor wil zijn, was ik de enige. En nu zijn die problemen er in de afgelopen zomer geweest en zeggen D66 en het CDA achteraf: hadden we het misschien niet anders moeten doen? Dat is natuurlijk wel een stap vooruit, maar wel te laat. Mijn vraag aan D66 is: wat is de eigen analyse? Ik snap de vraag aan de Minister – ik ga er straks ook vragen over stellen – maar waardoor zijn mensen hun baan verloren in de coronacrisis? En waardoor is men op Schiphol zo kortzichtig geweest dat ze deze werkdruk niet hebben kunnen voorkomen? Ze hadden de problemen voor kunnen zijn.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Mijn eerste reactie is dat het een kracht van een commissie is als je elkaar aanvult. Ik denk niet dat als u iets neerlegt, ik dat per se moet herhalen. Ik denk dat het heel fijn is als we als commissie zo breed mogelijk naar vliegveiligheid kijken. Ik kan wel gissen naar de redenen waarom, maar ik denk dat er meerdere onderliggende redenen zijn waarom mensen hun ontslag hebben gekregen. Ik noem allereerst natuurlijk de coronacrisis waardoor er minder vluchten zijn. Dan gaan ze natuurlijk al snel naar de contracten kijken die ze stop kunnen zetten. Ik kan me dus zo voorstellen dat dat een reden is. Maar om hier nou te gaan gissen naar alle redenen ... Ik gaf net vooral aan dat het heel belangrijk is dat zowel op de grond als in de lucht de juiste mensen op de goede manier zijn opgeleid en dat we er ook genoeg hebben, zeker ook om die werkdruk het hoofd te bieden. Want werkdruk in een sector waarin veiligheid heel erg belangrijk is, is natuurlijk geen goede zaak voor die veiligheid.

De heer **Alkaya** (SP):

Het is natuurlijk goed dat we hier een aantal vuistregels, rode draden en uitgangspunten met elkaar afspreken, maar het is ook wel onze taak om een analyse te maken en aan de regering mee te geven hoe een en ander verbeterd zou kunnen worden. Als we gewoon luisteren naar de werkvloer, hoeft een politieke partij niet te gissen naar wat de problemen op de grond, op de werkvloer zouden kunnen zijn. Als we met de werknemers en de vakbonden spreken, kunnen we die problemen voor zijn. Ik vind het heel goed dat zowel het CDA als D66 die problemen nu ook erkent, maar ik had het zo graag voor willen zijn. De mensen op de werkvloer hebben aangegeven dat dit eraan zat te komen. En toen ik het in de commissie op tafel legde, steunde niemand mij. Dat frustriert mij dus. Het frustriert mij dat we die problemen, die voorspeld waren, nu hebben ondervonden en dan achteraf gezien moeten nadenken – «gissen» in de woorden van mevrouw Hagen – over waar dat door komt. Mensen op de werkvloer weten waar dat door komt. Alleen, we moeten ze even van tevoren respecteren en naar ze luisteren.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik herken me niet in de woorden van de heer Alkaya. Ik denk dat wij allen hier het beste voorhebben met de werknemers. Ik denk dat het zonde is om het op die manier te positioneren. Ik vind het heel fijn dat u daar aandacht voor vraagt. Ik vind het ook heel fijn dat u in verbinding staat met de werknemers. Ook ik heb ze hier op het Plein gesproken. Laten we elkaar als commissie vooral versterken in plaats van naar elkaar uit te spreken dat we elkaar geen steun geven, want u heeft mijn steun. Complimenten dat u zo goed contact heeft met de werknemers op de vloer. Daar wordt het alleen maar beter van.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een volgende keer graag via de voorzitter. Meneer Van Raan, uw eerste termijn. U mag beginnen met uw betoog. De heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Dank u wel, voorzitter. Allereerst een welkom aan de nieuwe Minister. Dank voor de ambtelijke duiding van de stukken. Dat helpt ons weer om verdere stappen te zetten.

Mijn eerste vraag is natuurlijk: heeft de kersverse Minister al geleerd van haar voorgangster? Want ondanks alle klimaatrapporten, alle klachten van omwonenden, alle waarschuwingen over veiligheid, alle fouten in de milieueffectrapportages, het ontbreken van een handhavingssysteem, ondanks het advies van de Gezondheidsraad over fijnstof, ondanks de stikstofcrisis, ondanks alles hield deze voorgangster vast aan haar mantra: de sector moet groeien. Dat liep vast. Wie zo hard de harde feiten blijft ontkennen, blijft ook vastlopen. De eerste vraag aan de Minister is dus: erkent zij de wetenschappelijke factsheet en de bijbehorende presentatie van dit voorjaar, die de sector ruwweg op een CO₂-budget zet van 2,5 à 3,5 megaton in 2030, terwijl de sector en de Luchtvaartnota zelf uitgaan van 11 megaton? Zo nee, bij welke sectoren gaat de Minister dan de 8,5 megaton CO₂ weghalen die nodig zijn voor de groei die dit kabinet wil faciliteren? Kortom, gaat deze Minister accepteren dat krimp van de luchtvaart de volgende stap is? Dat brengt ook een hoop gevolgen met zich mee voor de vliegveiligheid, waar we het vandaag over hebben. Wat ons betreft zijn er twee soorten veiligheid aan de orde. De eerste vraag is: hoe veilig is het vliegen? De tweede vraag is: hoe veilig ben je als burger voor de luchtvaartsector? Ik begin bij dat laatste.

Een veilige leefomgeving is een mensenrecht dat de regering hoort te waarborgen. We zagen vorige week dat een groep omwonenden van Schiphol aangaf een rechtszaak te willen starten omdat zij hun grondrecht geschonden zien. Ik ben heel benieuwd hoe deze VVD-minister, toch van een partij die veel ... De akoestiek is een beetje afleidend, moet ik zeggen.

De **voorzitter**:

Die is in het hele gebouw dramatisch.

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

Het is even een beetje wennen, ja.

De **voorzitter**:

Dus u kunt verdergaan.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik ben heel benieuwd hoe deze VVD-minister dit ziet, want de VVD is toch een partij die veel nadruk legt op veiligheid en de rechtsstaat. Welke actie gaat zij ondernemen om de veiligheid en het recht op een gezonde omgeving te waarborgen voor de 1,4 miljoen mensen rondom Schiphol, die nu worden blootgesteld aan een geluids-

niveau dat boven de WHO-norm ligt? Dat geldt niet alleen voor Schiphol, maar ook voor de omwonenden van vliegveld Maastricht, waar de daken van de huizen worden geblazen en onderdelen van vliegtuigen uit de lucht komen vallen. Graag een reactie.

Dan het punt hoe veilig vliegen op Schiphol is. De OVV kwam in 2017 met een vernietigend rapport. Daar zijn nog steeds een hoop vragen over. Als ik lees dat de Minister maatregelen neemt die de achterliggende zorgen moeten wegnemen en dat dat nog niet overall lukt, dan denk ik dat iedereen zich zorgen moet maken. De OVV deed natuurlijk geen aanbevelingen om zijn zorgen kenbaar te maken. De OVV deed aanbevelingen, omdat die aanbevelingen de beste weg zijn naar een veiligere luchthaven. Vindt de Minister dat het aan het ministerie is om in te schatten of de achterliggende zorgen van de OVV zijn weggenomen? Is zij bereid om niet het luchtvaartadviesbureau To70 te laten controleren of de OVV-aanbevelingen zijn opgevolgd, maar de OVV zelf uit te nodigen om te kijken hoe het nu staat met de veiligheidsmaatregelen? Als je bovendien weet dat de sector moet krimpen – daarmee wordt vliegen op Schiphol sowieso veel minder gevaarlijk – waarom zou je dan nu al die dure maatregelen nemen? Is zij bereid een krimpscenario te maken waarin de veiligheidsmaatregelen opnieuw tegen het licht worden gehouden?

Voorzitter. In de systeemmonitor luchtvaartveiligheid lezen we welke indicatoren gebruikt gaan worden, zoals het voldoen aan de regels van ICAO. Hoeveel zegt dat over de uitzonderlijk gevaarlijke situaties op Schiphol? Ik geef één voorbeeld. Er was een botsing. Dan concludeert de ILT dat er werd voldaan aan de regelgeving van ICAO over het baangebruik.

Wilt u interrumpen, voorzitter?

De voorzitter:

Uw vier minuten zijn al voorbij.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan moet ik snel opschieten. Ik zal het voorbeeld afmaken. Er was dus een bijna-botsing, een baankruising. Dan wordt er voldaan aan de regelgeving van ICAO, maar verderop lezen we dat ICAO helemaal geen regels heeft over het omgaan met kruisende banen. Hoe kun je dan de bezorgdheid daarover wegnemen? Graag een reactie.

Voorzitter. Er zijn veel meer vragen te stellen over de indicatoren. Ik moet het helaas hierbij laten. Er zijn al vragen gesteld over de veiligheid en over de medewerkers van Schiphol. Daar sluit ik mij bij aan.

Dan mijn laatste vraag, voorzitter. Klopt het dat de ILT niet kan beoordelen of er voortgang zit in het veiligheidsmanagementsysteem?

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas van BBB. Uw eerste termijn gaat beginnen. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel. Uiteraard ook van mij een felicitatie aan de Minister. Welkom in ons midden.

Afgelopen week was ik in Vinkeveen, een prachtig dorpje onder de rook van Schiphol en een plek waar de vliegtuigen laag en hoorbaar overvliegen. Toevalligerwijs is het ook een plek waar vele tienduizenden ganzen graag vertoeven. Deze combinatie baart burgers, beleidsmakers

en mijzelf zorgen. Het gevaar van een fatale aanvaring met ganzen boven deze dichtbevolkte gebieden is reëel, maar wordt graag zo stil mogelijk gehouden vanwege mogelijke schadeclaims. De schade door een aanvaring tussen vliegtuig en vogel hangt natuurlijk ook af van de afmetingen van de vogel. Een enkele huismus vindt er een geruisloos einde, maar een grauwe gans van 3,5 kilo is een heel ander verhaal. Daar komt bij dat een gans bijna nooit alleen vliegt, maar in groepen van acht tot vijftien stuks. U kunt nagaan wat een groep van deze ganzen doet met een vliegtuigmotor. Het risico op enorm materieel leed en het verlies van levens is in zo'n dichtbevolkt gebied enorm.

Gelukkig hebben we nog jagers in Nederland die zich, vaak in hun vrije tijd, ervoor inzetten om de ganzenplaag te bestrijden. Voor dag en dauw zijn ze hiermee bezig, maar de rijksoverheid erkent niet altijd het belang van hun werk en zit ze vaak in de weg met regelgeving. Er is in Noord-Holland sprake van hele nauwe en goede samenwerking tussen de provincie en de jagers, maar de regio waar ganzen een risico vormen voor vliegtuigen strekt zich ook uit tot Utrecht en Zuid-Holland. Deze provincies werken het bestrijden en beheren van ganzen vaak tegen. In de ene provincie moet het zus, in de andere provincie moet het zo. Er moet bijgeschakeld worden, omdat de ganzenpopulatie nog altijd een probleem is.

Een paar voorstellen die op korte termijn geregeld kunnen worden, zijn het uitbreiden van de Schipholzone om het hele jaar door ganzen te mogen beheren en het terugdringen van het aantal verschillen per provincie en van het aantal beheerplannen. Nu is er beleid op postzegelniveau, terwijl de gans echt verder trekt dan die postzegel. Is de Minister bereid om hierover in overleg te gaan met de provincies die dit betreft? Graag hoor ik van de Minister hoe groot zij het risico schat op een fatale botsing tussen vliegtuigen en ganzen. Als ze dit niet weet, zou de Minister daar dan onderzoek naar willen doen?

Verder wil ik van de Minister weten of ze bereid is om in samenwerking met de Minister van LNV, provincies, vliegvelden en jagers te werken aan een goed onderbouwd ganzenbeheerplan om de risico's voor de vliegveiligheid terug te dringen.

Tot slot heb ik nog een aantal vragen. Wordt er geregistreerd hoe vaak er aanvaringen of bijna-aanvaringen zijn met ganzen en hoe vaak dit heeft geleid tot een bijna-ongeluk? Kan de Minister de Kamer deze cijfers geven en, zo ja, op welke termijn?

Als laatste de volgende opmerking. Boeren die grond pachten van Schiphol mogen geen granen meer telen, omdat dit te veel ganzen zou aantrekken. Is de Minister bereid om in overleg te gaan met de collegaminister van Landbouw om te kijken hoe dit anders kan? Want dat is natuurlijk de wereld op z'n kop.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft nog wel een interruptie van mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Het is altijd goed om het dorp waarin ik ben opgegroeid en tevens de plek waar ik wethouder was, namelijk Vinkeveen, even langs te horen komen. Ik was mij er niet van bewust dat we daar een ganzenrustgebied hadden. Desalniettemin ben ik dan wel heel erg benieuwd naar het volgende. De Luchtvaartnota gaat uit van een vierde fix. Dat betekent dat er een extra aanvliegeroute komt richting Schiphol en hoogstwaarschijnlijk over dat gebied. Overigens grenst Vinkeveen wel aan een Natura 2000-gebied. Als mevrouw Van der Plas zich zorgen maakt over de ganzen en het effect op de veiligheid, ben ik heel erg benieuwd wat zij vindt van het feit dat we juist in zo'n dichtbevolkt gebied een vierde fix, een extra aanvliegeroute, voor Schiphol gaan creëren.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik ga mij daar zeker in verdiepen. Zoals u weet, zit ik zes maanden in de Kamer. Dat zal zeker een punt van aandacht zijn. Als er straks een vliegtuig neerstort omdat er een paar ganzen in de motor zijn gevlogen, hebben we een groot probleem. Dus dat antwoord houdt u van mij tegoed.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik kijk enorm uit naar het bespreken van de Luchtvaartnota en de luchtruimherindeling. Dan zullen we daar ongetwijfeld op terugkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Alkaya van de SP, voor zijn termijn. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Wat een chaos was het de afgelopen weken op Schiphol: een schrijnend personeelsgebrek midden in de zomervakantie en koffers van mensen die achterbleven en aan de andere kant overwerkte medewerkers die te maken hadden met agressieve reizigers die uren moesten wachten en soms hun vlucht misten. Wat een zorgeloze tijd, een dik verdiende vakantie, had moeten zijn voor die mensen, is dus flink verstoord. Dat was te voorkomen geweest als de top van Schiphol en de regering niet kortzichtig waren geweest en hadden weggekeken. De vakbonden hebben hiervoor gewaarschuwd. Ook de SP heeft precies hiervoor gewaarschuwd in het laatste debat voor het zomerreces. Hoe kijkt de Minister hierop terug?

Wat is namelijk het probleem? De meeste luchthavens werken met één, twee of maximaal drie afhandelingsbedrijven. Ons Schiphol is met acht afhandelingsbedrijven de absolute gekke henkie op het internationale speelveld. Die acht bedrijven concurreren elkaar de tent uit en beknipten dus op de medewerkers. In de coronacrisis hebben deze commerciële bedrijven, ondanks alle steunmaatregelen, veel van hun personeel op straat gezet. Kortzichtig. Vervolgens konden ze, toen het vliegverkeer weer op gang kwam, niet snel genoeg nieuwe mensen aantrekken. Kortzichtigheid dus, aangejaagd door een systeem van kortetermijndenken en opgelegde marktwerking.

Op initiatief van de SP en de Partij van de Arbeid wordt onderzoek verricht naar de vliegveiligheid en de arbeidsomstandigheden bij het afhandelen van bagage van vliegtuigen. Dat onderzoek zouden wij in het voorjaar al ontvangen, maar volgens mij hebben wij dat nog steeds niet gekregen. Waarom niet? Waarom hebben wij dat onderzoek nog steeds niet ontvangen? Deelt de Minister mijn mening dat er een maximum gesteld zou moeten worden aan het aantal afhandelingsbedrijven, zoals gebruikelijk is in vrijwel alle andere landen, en dat we moeten stoppen met het kortetermijndenken en de doorgesloten marktwerking? Wat gaat de Minister doen om agressie tegen het vliegpersoneel tegen te gaan? Want zij kunnen er ook niets aan doen; zij zitten nou eenmaal in zo'n gemankeerd systeem.

De kern van al deze ellende is dus het achterhaalde streven om zo veel mogelijk zaken aan de markt over te laten. Daarom maakte ik mij des te meer zorgen toen ik het nieuws hoorde dat de luchthaven van Parijs en Schiphol hun aandelen in elkaar gaan verkopen. Ik ga ervan uit dat de Nederlandse overheid als enige andere aandeelhouder de aandelen van de Fransen in ons eigen Schiphol gaat overkopen, of dat Schiphol die opkoopt, zodat er geen commerciële partijen tussen komen. Hier zal ik de Minister van Financiën ook naar vragen, maar deelt deze Minister mijn mening dat nog meer marktwerking op Schiphol ongewenst is en nu al ten koste gaat van de vliegveiligheid en de werkdruk voor en arbeidsomstandigheden van de medewerkers?

Voorzitter. In het commissiedebat voor de zomer heb ik ook aandacht gevraagd voor vervuilde lucht in de cabine en voor een oud-stewardess

die daardoor ernstig ziek is geworden en haar recht heeft gehaald na een jarenlange rechtsgang. Gisteravond hebben we de brief daarover ontvangen. Ik heb het nog snel kunnen lezen, maar dat was natuurlijk wel vrij laat. Ik heb kunnen lezen dat het UWV de werkwijze helaas niet aanpast, ondanks de uitspraak van de rechter, en dat er een internationaal onderzoek plaatsvindt. Ik heb de volgende vragen aan het kabinet. Hoe vaak komt dit nou voor? Wat is de omvang van het probleem? Hoeveel leden van het cabinepersoneel en hoeveel passagiers hebben naar schatting te maken met dit soort klachten? Ik vraag me af of dat uit dat internationale onderzoek gaat komen. Kan de Minister nu al een inschatting maken van hoe vaak dit probleem in Nederland voorkomt? Tot slot een ander onderwerp, waar de GroenLinksfractie en mijn fractie aandacht voor hebben gevraagd: ultrafijnstof op platforms. De FNV heeft hier een meldpunt voor geopend, waar al honderden medewerkers uit verschillende beroepsgroepen op hebben gereageerd. Er komen bijvoorbeeld signalen binnen over ernstige long- of hartklachten. De onwelwillende houding van de Schipholtop draagt hieraan bij, helaas. Mijn vraag aan de Minister is: hoelang moeten de medewerkers op de platforms van Schiphol nog wachten op een veilige werkplek? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan draag ik het voorzitterschap even over aan de heer Geurts van het CDA.

Voorzitter: Geurts

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Heerema. Hij spreekt namens de VVD-fractie.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd en ik voeg daar een aantal opmerkingen aan toe. Allereerst het cabinepersoneel. Nu we weer meer gaan vliegen, is het duidelijk dat we meer aandacht moeten besteden aan de vliegveiligheid van het cabinepersoneel in relatie tot de arbeidsomstandigheden aan boord. Mede door coronamaatregelen neemt de agressie aan boord toe en moet het cabinepersoneel handhavend optreden. Zijn er voor de Minister mogelijkheden om het cabinepersoneel een veiligere werkomgeving te bieden? Is daar bijvoorbeeld een betere samenwerking met de veiligheidsinstanties voor nodig? Er is steeds meer kennis over wat een gezonde werkomgeving is. Daarom zou ik de Minister willen vragen om een onderzoek te doen naar de vliegveiligheid in relatie tot de Arbowetgeving met betrekking tot het cabinepersoneel.

Dan de veiligheidscultuur op Schiphol zelf. Er dreigen door financiële afwegingen keuzes gemaakt te worden ten koste van veiligheidsmaatregelen. Vooral de piloten zouden hier een goede adviserende rol kunnen spelen, maar die worden, tot eigen frustratie, niet of nauwelijks betrokken. De VVD vindt dat we juist wel gebruik moeten maken van de expertise die deze piloten hebben. Kan de Minister hier een rol spelen, want vliegveiligheid gaat ons allen aan?

Voorzitter. Dan een tweede punt. De Minister heeft de aanbesteding van de Search and Rescue aan Bristow gegund. De vraag is of de veiligheid voldoende gewaarborgd is, nu er twijfels zijn over de vraag of de basis van waaruit getraind zou moeten worden op een minder gunstige plek ligt en er bijvoorbeeld 's nachts niet getraind kan worden. Heeft de Minister hier nog invloed op? Kunt u ervoor zorgen dat de trainingsmogelijkheden om de veiligheid te garanderen in voldoende mate aanwezig zijn?

Voorzitter. Dan een actualiteit die aan de rand van dit commissiedebat hangt. In Europa hebben de lidstaten verschillende regels met betrekking tot inreizen vanuit het buitenland. Dit heeft consequenties. Schiphol

verliest het op dit moment van bijvoorbeeld Charles de Gaulle als het gaat om het invliegen van reizigers voor zakelijke bijeenkomsten. Terwijl inreizen in Europa echt iets voor een gezamenlijke afstemming zou moeten zijn. Wordt daar door het kabinet ook op ingezet?

En dan hebben we het in feite over de belangrijke hubfunctie van Schiphol. Die prachtige luchthaven waar duizenden banen van afhankelijk zijn en waar enorme economische kracht is en innovatie plaatsvindt. Om deze hubfunctie veilig te blijven stellen, zijn concrete acties nodig: het creëren van één Europees luchtruim waardoor efficiëntere vliegroutes en kortere reistijden ontstaan, het vergroten van de luchtruimcapaciteit, het verbeteren van de vliegveiligheid en het zorgen dat de CO₂-uitstoot afneemt. Op die wijze zorgen we dat we aantrekkelijk blijven en dat betekent dat we niet alleen naar de EU, maar ook naar onze eigen mogelijkheden moeten kijken. Daarom als laatste vraag: welke plannen en acties heeft de Minister om de hubfunctie van Schiphol te waarborgen? Ik wil nog een aanvullende opmerking maken. Ik heb geloof ik nog iets van tijd over. De heer Geurts van het CDA heeft opmerkingen gemaakt over het moeten kunnen weren van reizigers die zich misdragen in een vliegtuig. Daar heeft mijn collega Dijkstra al vragen over gesteld in de vorige periode. Het antwoord van de Minister toen was: «we gaan kijken in hoeverre we een gezamenlijke afstemming kunnen vinden». Dit ligt in lijn met de vraag van de heer Geurts. De Minister is daar als het goed is al mee bezig en wij zouden heel graag willen weten hoever zij daarmee is. In het ov doen we dat ook. We kijken hoe we agressieve reizigers uit het ov kunnen weren. Dit moeten we ook gewoon bij de luchtvaart kunnen doen. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik neem geen interrupties waar. O, dat is een uitnodiging blijkbaar. Ik geef het woord aan mevrouw Hagen van de D66-fractie.

Mevrouw Hagen (D66):

Voorzitter, dank. Ik hoor de heer Heerema zeggen dat de hubfunctie van Schiphol echt prachtig is. Daar ben ik het eigenlijk helemaal niet mee eens. Meneer Heerema, hoe legt u het uit dat als u vanaf Parijs via Schiphol overzees vliegt, u dan goedkoper uit bent dan met een directe vlucht van Schiphol overzees? U heeft het namelijk ook over het terugbrengen van CO₂. Ik kan me toch voorstellen dat een lagere prijs voor een langere afstand er niet aan bijdraagt dat daadwerkelijk mensen die kortere afstand vliegen. Ik zie eigenlijk dat er vooral veel nadelen aan die hubfunctie kleven. Ik ben dus heel benieuwd hoe de heer Heerema daarnaar kijkt.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Voorzitter. Die hubfunctie zorgt ervoor dat er veel innovatie ontstaat in Nederland, dat er veel levendigheid ontstaat in Nederland en dat er rond Schiphol veel economische activiteit ontstaat. Dat is een factor die wij als partij graag meewegen in het hele debat rondom wat je met vliegverkeer, het aantal vluchten, de vliegveiligheid en het terugbrengen van CO₂ doet. Dit is ook een element dat je mee moet wegen. Ik ben er trots op dat wij daar zo goed in zijn in Nederland.

Overigens kan ik niet uitleggen waarom een vliegticket via via goedkoper is dan rechtstreeks. Als ik zelf naar Australië vlieg – en dat doe ik met enige regelmaat – dan kijk ik ook altijd naar wat de goedkoopste reis is. Ik ben een keertje via Zuid-Korea gevlogen; totaal onhandig, maar wel de laagste prijs. Ik kan niet uitleggen waarom dat zo is. Dat heeft te maken met de afweging die vliegmaatschappijen maken en waar vervolgens klanten gebruik van maken door dat aanbod. Ik ben niet van de lijn dat wij moeten gaan voorschrijven hoe duur vliegtickets zouden moeten zijn of hoe mensen moeten vliegen. Wat ik aangeef is dat Schiphol – met de

hubfunctie die het heeft – een belangrijke toevoeging is voor onze Nederlandse economie, en dat zou ik in ieder geval graag willen behouden.

De voorzitter:

Uw interrupties zijn voorbij, mevrouw Hagen, want u heeft er al drie gehad. Maar gezien het tijdstip en het aantal deelnemers is deze voorzitter bereid om u daar nog even ruimte voor te geven.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik wilde eigenlijk vooral «dank» tegen de heer Heerema zeggen. Ik denk dat het goed is om als commissie met elkaar van gedachten te wisselen, ook over de hubfunctie van Schiphol. Daarbij worden goedkopere vliegtickets aangeboden voor langere vluchten, heb je dus meer uitstoot en wordt ook nog tussen Parijs en Amsterdam gevlogen. Dat is een relatief korte afstand en heeft dus een hogere uitstoot. Dat vind ik een negatief neveneffect van de hubfunctie op Schiphol, zeker als die reizigers eigenlijk vooral van het ene vliegtuig naar het andere vliegtuig stappen of gewoon in het vliegtuig wachten tot ze verdergaan. Dat heeft namelijk niks te maken met de innovaties rondom Schiphol zelf. Maar goed, ook hier gaan we waarschijnlijk nog met elkaar over spreken. We kunnen nog even op onze handen zitten, totdat we de Luchtvaartnota met elkaar kunnen bespreken.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Ik denk dat dat inderdaad de juiste plek is om dit debat verder te voeren.

De voorzitter:

Ik geef het voorzitterschap terug aan de heer Heerema.

Voorzitter: Rudmer Heerema

De voorzitter:

Dank u wel voor het waarnemen, meneer Geurts van het CDA. Ik kijk even naar de Minister.

Minister Visser:

Graag tot 11.00 uur schorsen. Ik ben tien minuten bezig met heen en weer lopen en heb tien minuten nodig, dus graag tot 11.00 uur.

De voorzitter:

Dat lijkt mij uitstekend. Wij schorsen tot 11.00 uur, als dat lukt. Dat kan makkelijk. Dan hebben we nog twee uur de tijd voor de eerste termijn en de tweede termijn.

De vergadering wordt van 10.41 uur tot 11.07 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, we gaan naar de beantwoording van de Minister in eerste termijn. Ik kijk even naar rechts om te zien of u zover bent, Minister. Dat is zo.

Minister Visser:

Ik ga het proberen, voorzitter. Zoals u ziet, heb ik geprobeerd heel snel te lopen. We zaten echt helemaal achterin. Dit is dus goed voor de conditie. Laten we het daarop houden.

De voorzitter:

U weet dat ik daar fan van ben, dus dat is hartstikke goed.

Minister **Visser**:

Dat weet ik, dus wat dat betreft is het goed gelukt.

De **voorzitter**:

Succes.

Minister **Visser**:

Laat ik allereerst beginnen met de technische opmerking van mevrouw Hagen, die door haar terecht werd gemaakt. Zij gaf aan dat de Kamer tijdig haar stukken moet kunnen lezen. Maar ik hoop dat u begrip heeft voor het feit dat ik nu één week in functie ben. Voordat ik de stukken naar de Kamer stuur, wil ik daar graag zelf ook een oordeel over kunnen vellen. Zoals u heeft gezien, vinden er ook bij lenW discussies plaats over stukken. U heeft daar gister kennis van kunnen nemen. Uiteraard heeft u vanochtend ook gewoon een schone versie ontvangen, zodat u beide stukken heeft. Gisteren hadden we het al over toezicht en handhaving en de rol van de inspectie. Ik denk dat dat wel aangeeft dat we het inspectierapport serieus nemen. We kijken ook op welke manier we daar invulling aan kunnen geven vanuit de rol die lenW daar samen met de sector in heeft. De heer Alkaya vroeg er bijvoorbeeld vanuit de werkomgeving heel concreet naar.

Ik zal een aantal van de onderwerpen langslopen. Het is denk ik goed om even aan te geven op welke manier ik dat zal gaan doen. Ik kom eerst op de vragen die gesteld zijn over vliegveiligheid in algemene zin en de OVV. Dan kom ik op de vragen die zijn gesteld over vliegen over conflictgebieden. Vervolgens kom ik op covid, zich misdragende passagiers en de gevolgen daarvan. Ten slotte kom ik bij het kopje overig. Daarin zal ik onder andere de vragen van mevrouw Van der Plas over ganzen beantwoorden.

Ik trap af. Meneer Van Raan, en u ook als woordvoerder, voorzitter, stelden vragen die vooral heel erg gingen over de toekomst, bijvoorbeeld of het nou een groeiscenario of een krimpscenario is. Zoals net al terecht onderling werd gezegd, geldt uiteraard dat in de Luchtvaartnota heel duidelijk staat wat de voornemens van het zittende kabinet zijn wat betreft de toekomst van de luchtvaart in Nederland, namelijk dat je groei moet verdienen. Groei is niet vanzelfsprekend. Juist op het gebied van duurzaamheid, maar ook op het gebied van leefomgeving – je hebt het dan bijvoorbeeld over geluid – moet die verdiend worden.

Dan de netwerkqualiteit. De heer Heerma vroeg naar de hubfunctie, die natuurlijk gerelateerd is aan de netwerkqualiteit. We willen ervoor zorgen dat er een goede netwerkqualiteit is, vanuit het perspectief dat Nederland voor mensen aantrekkelijk moet zijn om in te investeren, dat bedrijven zich hier vestigen en er hier werkgelegenheid ontstaat, en dat er aanvullend hierop ook congressen worden georganiseerd en dat er toeristen komen.

Dat zijn eigenlijk de vier elementen waaraan we de toekomstplannen zullen toetsen, maar uiteraard geldt dat het debat met uw Kamer nog moet plaatsvinden. U heeft zelf het onderwerp controversieel verklaard, maar u heeft in ieder geval kennis kunnen nemen van wat het kabinet daarin wil. In antwoord op de heer Van Raan: dat is nog steeds het standpunt van het kabinet, want het kabinet spreekt altijd met één mond. In de Luchtvaartnota heeft u daar ook kennis van kunnen nemen. Maar de groei is geen vanzelfsprekendheid. Als je daartoe zou besluiten, moet het altijd aan die voorwaarden voldoen. Zoals u zelf ook weet, geldt dat we natuurlijk in brede zin kijken naar de gehele luchtvaartsector. Ik denk namelijk dat de luchtruimherziening een van de grootste hervormingen is in de luchtvaartsector. Jarenlang is er veel over gesproken, maar nu wordt er invulling aan gegeven door opnieuw te kijken naar het stelsel in de lucht en naar wat daarvoor nodig is, ook in de samenwerking. Dat zijn ook voor de toekomst belangrijke elementen.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft één interruptie van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. Ik wil wel aangeven dat we drie interrupties hebben afgesproken. Deze afspraak geldt ook voor interrupties gericht aan de Minister. Laten we kijken of we daar zinvol mee om kunnen gaan, want ik wil ook graag een tweede termijn houden.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb toch een eerste interruptie over deze inleidende woorden. Want ja, het klopt wat de Minister zegt, namelijk dat de nota zelf controversieel is. Maar in onze inbreng hebben we ook gewag gemaakt van een wetenschappelijk rapport, de update van de factsheet en de achterliggende presentatie daarbij. Daarin wordt geschetst dat we in 2030 uitkomen op een omvang van ongeveer 2,5 à 3,5 megaton als we de luchtvaartsector als normale sector beschouwen en als de klimaattafelafspraken erop losgelaten worden. Dat doen we en dat hebben we gedaan vanaf het moment dat de nota uitkwam. De Minister heeft dat ook weer bevestigd. Het is verder bevestigd door die wetenschappelijke update, dus door de factsheet. De vraag die daarbij hoort, is: erkent de Minister dat dat het geval is? Ik wil dat even toelichten. Je kunt best zeggen dat het budget ongeveer 11 megaton is, zoals nu in de controversiële nota staat, maar je moet dan toch constateren dat daarin een gat van ongeveer 8 megaton zit. Je kunt er als politiek dan best voor kiezen om die 8 megaton te besteden aan de luchtvaart. Dat kan. Maar dan gaat dat bijvoorbeeld weg bij de landbouw of bij de bouw. Erkent de Minister dat gegeven, of zegt ze: daar trek ik me niks van aan? Dat is de vraag.

Minister Visser:

Ik wil voorkomen dat dit een klimaatdebat wordt, maar ik wil er wel iets over zeggen. In de Luchtvaartnota staan natuurlijk een aantal zaken over de verduurzaming, maar ook over de CO₂-doelen, die geformuleerd zijn in de Luchtvaartnota. Ik weet dat er een factsheet is gemaakt. Ik weet ook dat er vanuit de Kamer is gevraagd om een second opinion over die factsheet. Ik kijk even naast me om te horen wanneer we die verwachten. Ik weet dat namelijk niet. Ik hoor dat we het voor het einde van het jaar verwachten. Dat is een ruim begrip, maar het is in ieder geval nog in de komende drie maanden. Maar uiteraard geldt ook dat er binnen Europa nadrukkelijk naar wordt gekeken. Denk aan Fit for 55, waar u natuurlijk binnenkort de BNC-fiches over zult gaan ontvangen, wat de eerste kabinetsappreciatie daarop is. U zegt terecht dat die natuurlijk niet alleen toeziet op de luchtvaart, maar op tal van voorstellen die er nu binnen Europa liggen. Dus één. We hebben de Luchtvaartnota, waarin iets staat over verduurzaming en CO₂-uitstoot. Twee. We hebben het Fit for 55-pakket, waar we uitgebreid met uw Kamer in brede zin over gaan spreken. Dan gaan we het ook concreet hebben over de luchtvaartsector en sowieso over de gevolgen voor de mobiliteitssector. U heeft als Kamer een motie over een CO₂-plafond aangenomen. We zijn dat nu aan het onderzoeken. We verwachten dat we ongeveer over één maand aan u kunnen rapporteren wat de uitkomsten van dat onderzoek zijn.

De voorzitter:

Aanvullend, meneer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik verzoek u dit niet als interruptie te tellen, want dit was geen antwoord op mijn vraag. De vraag is of de Minister de notitie, die update, die factsheet, plus de achterliggende presentatie erkent, die een CO₂-budget van 2,5 à 3,5 megaton schetst. Had u die vraag gehoord?

Minister Visser:

Ik heb nog geen kennis kunnen nemen van alle stukken. Ik erken dat er een stuk ligt. Maar ik hoop dat u het mij vergeeft dat ik de inhoud daarvan deze week niet helemaal tot mij heb kunnen nemen. Vandaar dat ik zei: er loopt een second opinion. Ik denk dat het dan ook goed is om met elkaar het debat te voeren. Ik kan er dan ook een oordeel over geven. Er ligt dus een stuk. Uw Kamer heeft zelf gevraagd om een second opinion. Dat stuk ligt er; dat is vrij simpel. Ik hoop dat u mij even de tijd geeft om daar ook zelf naar te kunnen kijken. Ik vind ook dat dat tot mijn verantwoordelijkheid behoort. Het is terecht dat u daar aandacht voor vraagt. Juist in het kader van de discussie rondom Fit for 55, de Luchtvaartnota zelf en de doelen en ambities die daarin verwoord zijn, is het van belang om die twee dingen naast elkaar te leggen. Uiteraard zullen we dan ook gebruikmaken van de aanwezige informatie die door de wetenschap, maar ook door organisaties zoals het PBL en het CPB, naar voren is gebracht. Het is niet voor niks dat het allemaal adviesorganen zijn voor het kabinet, zodat het kabinet een oordeel kan vellen. Dus ja, er ligt een stuk, en daar ga ik nog kennis van nemen, zeg ik richting de heer Van Raan.

De voorzitter:

Hartstikke goed. Vervolg uw betoog.

Minister Visser:

Voorzitter. Dan wil ik naar vliegveiligheid en de OVV. Mevrouw Hagen zei terecht dat het goed is dat dit vanuit de Kamer eigenlijk al plaatsvindt. Helaas heeft dit een trieste aanleiding. De afgelopen week hebben we ook gezien welke impact het heeft op de nabestaanden, die we ook kunnen volgen in de rechtszaal waar ze hun verhaal kunnen doen. Ik zal zo heel specifiek spreken over de onderwerpen die op de agenda staan, niet alleen het vliegen over conflictgebieden maar ook het OVV-rapport uit 2017. Dat is een startpunt geweest om juist samen met de sector en vanuit de verantwoordelijkheid van lenW te kijken of we het goed met elkaar hebben geregeld, waar de verbeteringen zitten en wat het operationele concept is, zoals dat zo mooi heet. Ik noem dat omdat het uit verschillende blokken bestaat. Het is niet één ding dat je daarvoor moet regelen. U wordt daarover als Kamer geïnformeerd via de voortgangsrapportages, zodat u uiteraard kunt zien welke voortgang daarop geboekt wordt. Wij kunnen natuurlijk zelf onze voortgang weergeven, maar daarnaast vragen we aan externen om daar ook met een externe blik naar te kijken. Op die manier geven we daar invulling aan.

Ik heb gisteren in de Kamerbrief weergegeven dat het operationele concept uit verschillende deelonderwerpen bestaat, zoals de luchtruimherziening. Dat maakt namelijk uit wat de vliegroutes worden. Mevrouw Hagen had het bijvoorbeeld over de «vierde fix». De vraag is wat dat dan betekent voor naderend verkeer en voor vertrekkend verkeer. Hoe en op welke manier ga je dat afhandelen? Dat is relevant. Dat programma voor de luchtruimherziening loopt tot 2035. Dat maakt ook dat het ontwikkelen van het operationele concept ...

De heer Van Raan (PvdD):

Tot 2035?

Minister Visser:

Ja. Tot 2035 geldt die herziening, meneer Van Raan, want zij bestaat uit meerdere fasen.

De voorzitter:

We gaan niet buiten de microfoon praten, meneer Van Raan. Mevrouw de Minister, vervolgt u uw betoog.

Minister Visser:

Meneer Van Raan, we hebben verschillende fases. Conform de MIRT-systematiek werken we in faseringen, waarbij we de eerste voorkeursbeslissing van het kabinet, of het voornemen daartoe hebben gepubliceerd. Daar zijn reacties op gekomen. Het zal waarschijnlijk aan een nieuw kabinet zijn om daar uiteindelijk een besluit over te nemen, maar we werken daarbij dus in drie fasen. Het duurt een hele tijd voordat je dat gehele programma hebt geïmplementeerd en daarom loopt het tot 2035. Ik zie enige verwondering op uw gezicht, maar wellicht dat we het na afloop van dit debat even kunnen bespreken. U wordt ook, een keer in de zes maanden, geïnformeerd over de voortgang van dit gehele programma, want het bestaat uit verschillende delen.

De heer Van Raan (PvdD):

U zag mijn wenkbrauwen omhooggaan, omdat er wel consensus in de Kamer is dat luchthaven Lelystad niet open kan, voordat die herziening afgerond is.

Minister Visser:

Ik snap wat u bedoelt.

De heer Van Raan (PvdD):

De datum was volgens mij 2025, maar misschien zit ik ernaast en kan de beslissing over Lelystad pas in 2035 worden genomen. Dat zou natuurlijk kunnen.

Minister Visser:

Ik zie u opeens opvrolijken, nu u die woorden uitspreekt.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik was al vrolijk.

Minister Visser:

Hartstikke goed. Daarom zei ik «het gehele programma», maar het bestaat uit verschillende fasen. De Lelystad-besluitvorming zit in een eerdere fase, zoals bijvoorbeeld ook het oefengebied voor Defensie in een eerdere fase zit van zowel besluitvorming als implementatie. Daarom raad ik de heer Van Raan aan om de Kamerbrieven, waarin de fasering wordt uitgelegd, tot zich te nemen. Ik denk dat het goed is om daar dan ook het debat over te voeren. Ik probeer aan te geven dat er niet in één keer een nieuw operationeel concept is, omdat het uit verschillende blokken bestaat die integraal met elkaar moeten worden gewogen, waarbij het gaat om de afhandeling van het verkeer in de lucht door Luchtverkeersleiding Nederland alsook om wat er op de grond gebeurt, wat er door de grondafhandeling gebeurt. Het gaat om de vraag hoe de LVNL de systemen heeft ingericht, maar ook om de vraag hoe überhaupt de infrastructuur op Schiphol is. Wat geldt er bijvoorbeeld ten aanzien van taxibanen? U heeft dat integrale pakket al kunnen bekijken. U ziet dat daar voortgang op wordt geboekt, maar ook dat we er nog niet zijn en dat er nog meer voor nodig is. Wij zullen u daarover blijven rapporteren zoals we dat al hebben gedaan.

Er zijn ook een aantal specifieke vragen gesteld over de vliegveiligheid. De heer Van Raan vroeg bijvoorbeeld naar het ILT-rapport, dat ik gisteren naar uw Kamer heb gestuurd. De ILT stelt in dat rapport dat er wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld voor starten en landen, zodat dat veilig gebeurt. Ik hecht eraan om dat te benadrukken. Vanuit ICAO, dus wereldwijd, en vanuit Nederland is er geen specifieke wetgeving voor kruisend verkeer in de lucht, maar de regels die daar nu voor gelden, voldoen. Het vliegverkeer is per definitie internationaal, dus wij zijn ook continu in gesprek met ICAO en binnen IASA om te kijken wat er nog

nodig is om de vliegveiligheid te verbeteren. Als één sector zich bewust is van het feit dat de impact ten aanzien van de veiligheid groot kan zijn, is het deze wel en daarom wordt er ook naar gekeken.

Dat is ook de reden waarom ik in reactie op het signaal van de ILT heb aangegeven dat wij op dit moment voldoen aan de veiligheidsnormen en, conform de drie andere aanbevelingen, uiteraard bekijken welke normen aanvullend gesteld zouden moeten worden. Moeten we bijvoorbeeld nog meer doen in het kader van veiligheid? Dat zeg ik ook in reactie op de heer Van Raan. Dit soort signalen neem ik altijd ter harte, ook om te kijken wat daarvoor nodig is. Op dit moment, voor dit specifieke punt, zien we geen reden om aanvullende normen te stellen. Maar in de reactie op het rapport heeft u ook kunnen lezen dat de ILT nog een aantal andere zaken signaleert. We gaan dus kijken of er bij incidenten, dus geen ongevallen, iets mee zou moeten gebeuren.

De heer Van Raan heeft ook gevraagd of het klopt dat de voortgang van het veiligheidsmanagementsysteem niet kon worden beoordeeld. Afgelopen najaar heeft de ILT een eerste audit uitgevoerd naar het functioneren van het systeem. Er wordt gesignaleerd dat het naar behoren is vormgegeven en dat het ook een inhoudelijke bijdrage levert aan de verbetering van de veiligheid op Schiphol. Maar men ziet, gelukkig, ook verbeterpunten. Die verbeterpunten, zowel inhoudelijk als organisatorisch, worden ook gesignaleerd. Dit jaar zal de ILT nadere audits uitvoeren om te kijken of er voortgang wordt geboekt op de signaleringen die zij zowel inhoudelijk als organisatorisch hebben gedaan. Vervolgens zullen zij daar ook weer over rapporteren. Uiteraard heeft ook de sector zélf een verantwoordelijkheid om aanvullende audits te laten uitvoeren. Dan heb je dus de audits die vanuit de sector zelf worden uitgevoerd als de ILT die daar eens in de zoveel tijd naar kijkt en daar dit najaar dus meerdere audits op zal uitvoeren.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, wil de heer Van Raan graag een nieuwe interruptie plegen.

De heer Van Raan (PvdD):

Als ik de Minister goed beluister zegt zij dat de ILT het veiligheidssysteem wél goed kan beoordelen, dat de ILT dat ook gedaan heeft en dat er nog punten ter verbetering zijn. De luchtvaartinspectie zelf heeft echter in haar eigen rapport aangegeven dat zij de voortgang van het ISMS niet kan controleren. Dat begrijp ik dan niet helemaal. De luchtvaartinspectie zelf heeft in haar eigen rapport aangegeven dat zij de voortgang van het ISMS niet kan controleren en daardoor ben ik dus even in verwarring. Misschien klopt mijn informatie niet ...

Minister Visser:

Ik vind het ook verwarrend. We gaan daarnaar kijken. Misschien heeft het ermee te maken dat de ILT systeemtoezicht uitvoert, dat dat voor een verschil in interpretatie zorgt en er voor dit woordgebruik is gekozen. We kijken even specifiek waar het staat. Ik kom er anders zo dadelijk in tweede termijn op terug.

De voorzitter:

Het antwoord volgt. Minister, vervolgt u uw betoog.

Minister Visser:

De heer Van Raan vroeg ook waarom we een externe partij, namelijk een bureau, vragen om naar de voortgang van de aanbevelingen te kijken, en niet de OVV. De OVV is ook onafhankelijk en adviseert het kabinet over de aanbevelingen na ieder ongeval dat hij onderzoekt. De OVV heeft daar ook een eigenstandige bevoegdheid in. De OVV kan uiteraard altijd adviseren.

Dat doet hij vaak ook ongevraagd. Wij hebben daar als kabinet ook geen rol in. Het is wel onze rol om de aanbevelingen van de OVV op te volgen als wij die overnemen.

Ik vind het ook mijn verantwoordelijkheid om er zelf zorg voor te dragen om inzicht te geven in de voortgang. Wij hebben ervoor gekozen om dat door een extern bureau te laten doen en u daarover te rapporteren en u daar op verschillende manieren inzicht in te geven. De Staat van Schiphol geeft inzicht en het monitoringstelsel geeft daar ook inzicht in. Uiteraard kan de OVV altijd nader onderzoek doen als er zich iets voordoet. En uiteraard wordt bij de evaluatie, die we ook dit jaar gaan uitvoeren, het gesprek met de OVV aangegaan om te vragen: nou, dit is wat wij doen ... Mijn ervaring is dat de OVV nooit zal zeggen: ja of nee. Dat geldt voor iedere onderzoeksraad en iedere inspectie. Ze hebben daar namelijk een onafhankelijke rol in, maar ze zullen daar kennis van nemen en daar wellicht later op reageren.

Dan was er een vraag van de heer Hagen ... Ik bedoel mevrouw Hagen; ik haal wat dingen door elkaar, want ik ben in verwarring gebracht door de heer Geurts. Mevrouw Hagen zei terecht dat covid een enorme impact heeft gehad op de mogelijkheden voor het reisverkeer en op de luchtvaartsector. Hoe wordt er gekeken naar de opstartproblematiek? Ik zal bij dit punt zo meteen ook nog ingaan op de vraag van de heer Alkaya over wat er afgelopen zomer is gebeurd. Wereldwijd, vanuit alle inspecties is er aandacht voor dit punt en wordt er gekeken op welke manier het moet. ILT kijkt hier ook naar en heeft zowel de onderhoudsbedrijven als ook de luchtvaartmaatschappijen in de gesprekken die zijn gevoerd in het kader van toezicht gewezen op de richtlijnen die in Europees verband tot stand zijn gekomen op dit punt. ILT zal in haar toezicht ook specifiek hiernaar kijken. Naast het gewone toezicht, waarin dit aandachtspunt heel specifiek zal zitten, zal de ILT ook steekproefsgewijs controles uitvoeren. Er is dus extra aandacht voor vanuit de inspectie. Er is aandacht voor gevraagd. Partijen, zowel maatschappijen als onderhoudsbedrijven zijn erop gewezen. Ze zijn ook gewezen op de Europese richtlijnen die in dit verband tot stand zijn gekomen. De inspectie zal in haar toezicht maar ook steekproefsgewijs daar controles op uitvoeren. Dus er is extra aandacht voor.

Op de sociale aspecten van dit punt, iets wat de heer Alkaya aan de orde stelde, kom ik in een volgend blokje te spreken.

De voorzitter:

Wilde u een interruptie plegen, mevrouw Hagen? Gaat uw gang. Mevrouw Hagen, D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Goed dat er toezicht op is, maar daarmee is het probleem natuurlijk niet opgelost. Er is namelijk ook een behoorlijk gat geslagen in de opleiding van bijvoorbeeld onze luchtverkeersleiding. Wellicht zou het goed zijn als de Minister in de gesprekken met de luchtverkeersleiding ook kijkt wat er daarvoor nodig is, in plaats van alleen maar te zeggen dat er aan de achterkant iets niet goed is, want daarmee lossen we het probleem niet op.

Minister Visser:

Het is terecht dat mevrouw Hagen hier aandacht voor vraagt. Sowieso geldt dat luchtverkeersleiders een schaarse personeelscategorie zijn. Dat weet ik ook vanuit mijn vorige rol. Juist daarom wordt er samengewerkt tussen partijen zoals Defensie en LVNL, zodat de krachten gebundeld kunnen worden. Maar juist omdat bijvoorbeeld de trainingen niet konden doorgaan en er mensen uitgestroomd zijn vanwege het behalen van de pensioengerechtigde leeftijd, zullen we ook kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat de komende periode de capaciteit van de luchtverkeersleiding

wordt versterkt, zowel bij LVNL als Defensie, want er wordt samengewerkt. Maar ik weet uit ervaring dat dit een lastig punt is, omdat er niet zo heel veel mensen zijn die door alle testen komen om dit vak uit te mogen oefenen. Maar er wordt naar gekeken.

Voorzitter. De heer Van Raan sprak zijn zorgen uit, niet alleen over vliegveiligheid in algemene zin, dus hoe de veiligheid is geborgd als je plaatsneemt in een vliegtuig, maar ook over de omgeving, dus hoe je ervoor zorgt dat de omgeving ook veilig is. Zowel verduurzaming als de veilige leefomgeving zijn kaders in de Luchtvaartnota, onderdeel van de effecten waarop we willen sturen. Dit zit heel sterk in de discussie die we hebben over ultrafijnstof, waar ik straks nog op inga, en ook die over geluid. Daar lopen natuurlijk tal van initiatieven voor, zoals het programma Luchtruimherziening. Daarin is een van de belangrijkste elementen de vraag hoe we ervoor zorgen dat er een luchtruimindeling komt die positieve effecten met zich meebrengt zowel op het punt van geluid als op dat van CO₂-uitstoot.

Uiteraard zal dit ergens anders gaan leiden tot belasting, zoals u zelf al tegen de heer Geurts zei. De afweging van wat we accepteren, moeten we uiteindelijk met elkaar maken. Het is terecht dat u daar aandacht voor vraagt. Er lopen al verschillende onderzoeken op dit vlak. Volgens mij vroeg u naar de WHO-normen wat betreft geluid en de heer Alkaya vroeg naar die voor ultrafijnstof. Dat zijn uiteraard onderzoeken die we zullen betrekken bij de verdere uitwerkingen van de plannen en bij de uitwerkingen die er zijn, op al die aspecten die ik net al noemde.

Ik ga zo nog even in op de diverse onderzoeken waarnaar gevraagd is. Dan ga ik naar het blokje over conflictgebieden. Mevrouw Hagen maakte daar zeer terecht een punt van. Zoals ik in mijn inleiding al zei: als je de nabestaanden ziet, weet je waarom we eraan moeten werken. Er is ook veel gebeurd. Het is terecht dat mevrouw Hagen wijst op de punten waar de OVV aandacht voor vraagt, namelijk dat er voortgang wordt gemaakt op internationaal gebied. Maar ik zie heel veel voortgang in wat er de afgelopen periode is geïnitieerd vanuit Nederland om dit onderwerp op de agenda te zetten in internationaal verband. Ben ik dan tevreden? Nee, absoluut niet. Maar er zijn stappen gezet om dit onderwerp breder te agenderen en internationaal op de kaart te zetten.

Wel moeten we daar nog verder aan gaan werken. Ik ben in gesprek met mijn collega van JenV om een kabinetsreactie te geven. We hebben dit rapport ontvangen in juni – met een n, dan wel «juno» zoals mijn collega van JenV het zegt. We zijn gesprek over een paar punten die fundamenteel zijn omdat ze gaan over de rol van de overheid. Dus niet zozeer over de sector zelf, maar over de vraag welke rol de overheid heeft, bijvoorbeeld als het gaat om verboden. We willen naar uw Kamer komen met onze lijn daarin, maar we zijn er nu nog over in discussie en dat maakt dat u onze reactie nog niet heeft gekregen. We verwachten u de kabinetsreactie in oktober te kunnen sturen, zodat we daarover kunnen spreken. Zoals ik zei: dit is niet voor niets een belangrijk punt. Juist omdat we dit zo'n belangrijk punt vinden na alles wat er is gebeurd, hebben we de OVV gevraagd om te kijken wat de Nederlandse overheid zelf nog kan, los van wat er moet gebeuren in internationaal verband. In oktober krijgt u dus onze reactie daarop. Daarbij gaan we in op alle aspecten, de vijf aanbevelingen. In diezelfde brief zullen we ook de moties en toezeggingen aan uw Kamer uit eerdere debatten meenemen.

Dan uw vraag over de concrete OVV-aanbeveling dat de overheid het luchtruim zou moeten kunnen sluiten. Zoals u weet, hebben we een convenant gesloten met de sector en is dat ook verlengd, in afwachting van de kabinetsreactie. Wij gaan dus deze aanbeveling van de OVV ook wegen en komen in oktober ook hierop terug.

Voorzitter. Ik kijk even of ik alle vragen in dit blokje heb beantwoord.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Minister Visser:

Dan ga ik door naar het blokje covid en passagiers die zich misdragen. Overigens zit daar niet altijd een relatie tussen, om dat misverstand te voorkomen. De heer Geurts vroeg namens de CDA-fractie terecht naar de stand van zaken. De heer Heerema had het erover vanuit de VVD-fractie. Er leven, kortom, veel zorgen over passagiers die zich misdragen. Wat kun je nog doen? Wat is er al gebeurd? Is het mogelijk om bijvoorbeeld een zwarte lijst op te stellen van zich misdragende passagiers?

De heer Geurts vroeg ook naar de stand van zaken omdat hij had gehoord dat er geen formele aanvraag was gedaan. Het klopt dat er nog geen formele aanvraag is gedaan. Dat is omdat er eerst informeel is gesproken met de Autoriteit Persoonsgegevens. Want als je eenmaal een aanvraag hebt ingediend, is het ja of nee. Vanuit de sector is er dus juist geprobeerd om te kijken hoe we kunnen komen tot een aanvraag waarvan we weten dat die in ieder geval voldoet aan de standaarden van de Autoriteit Persoonsgegevens, zodat ze tot een gedegen oordeel kunnen komen. Dus het klopt dat er nog geen formele aanvraag is. Wij verwachten dat ze die aanvraag op zeer korte termijn kunnen indienen.

In de tussentijd is er niet stilgezeten. Er is informeel besproken hoe we kunnen komen tot die zwarte lijst, zodat er een veilige omgeving is, juist voor het cabinepersoneel en het grondpersoneel, en überhaupt voor het personeel dat op alle luchthavens werkt. Wij zitten daar nadrukkelijk vanuit onze regierol aan tafel om de partijen bij elkaar te brengen en te kijken wat er in dezen mogelijk is.

Dus de aanvraag zal worden gedaan. Ik weet niet hoelang de AP erover zal doen, maar uiteraard zal ik hierop terugkomen als er meer over bekend is.

De heer Geurts (CDA):

Ik stak mijn hand al op. De laatste zin was bepalend voor de vraag die ik wilde gaan stellen: zouden wij als Kamer, mogelijk in een verzamelbrief die regelmatig komt, even op de hoogte gehouden kunnen worden van het verloop van dit proces? Volgens mij hecht een meerderheid in de Kamer er namelijk belang aan dat dit gaat lukken.

Minister Visser:

Meer dan, en ikzelf ook. Want dit gaat alleen nog maar over Nederland. Dan heb je een paar Nederlandse vliegtuigmaatschappijen, maar daarmee los je het probleem niet op. Je wilt dit dus ook internationaal oppakken. De collega van JenV en mijn voorgangster hebben zich hier ook voor ingezet, en hebben ook de ratificatie van het ICAO Montreal Protocol opgesteld. Wij dringen er ook bij alle andere landen op aan om de ratificatie zo snel mogelijk te implementeren, zodat het niet alleen in Nederland, maar ook in alle andere landen geïmplementeerd kan worden. Uiteraard geldt ook in al die andere landen diezelfde discussie over privacy en wat dit nou betekent. In die zin denk ik dat wij misschien ook wel een mooie testcase zijn voor andere landen, ook met de Autoriteit Persoonsgegevens: op welke manier zou je dit zorgvuldig kunnen inrichten? Daarbij wil je ook alle waarborgen van enerzijds veiligheid alsook de privacy op een goede manier doen. Ik zal daarop terugkomen richting uw Kamer.

Dan had de heer Geurts ook gevraagd hoe het gaat met de controles op de DCC. Dat geldt zowel voor vaccinatie alsook voor het testbewijs dat je niet besmet bent. Zoals u weet, zijn de luchtvaartmaatschappijen verplicht om passagiers te controleren en kijkt de ILT steekproefsgewijs of ze dat ook doen. Dat heeft afgelopen zomer ook plaatsgevonden. En die controle is op inkomende passagiers, die dus op Schiphol aankomen, omdat dat ook een risico is voor Nederland zelf. Dus de ILT handhaaft niet op

passagiers, maar op vervoerders. Dat maakt ook dat we kijken op welke manier ze dat daar doen. Als ze niet voldoen, worden ze aangesproken. Gaan ze herhaaldelijk in de fout, dan starten we een onderzoek en kan de ILT eventueel een last onder dwangsom of iets dergelijks opleggen. Dat heeft niet ... Laat ik het zo zeggen: we weten wel dat meerdere luchtvaartmaatschappijen afgelopen zomer door de ILT zijn aangesproken naar aanleiding van controles die gedaan zijn. Overigens blijkt wel dat het overgrote deel van de passagiers die aankomen gewoon voldoet aan de voorwaarden die gesteld zijn. Ik geef een voorbeeld: in de week van 23 tot 29 augustus hadden we 25.000 passagiers die gecontroleerd zijn met 158 vluchten, en van 37 reizigers bleek dat het niet voldeed. Op Maastricht Aachen Airport zijn van 12 augustus tot 1 september 619 passagiers gecontroleerd, en die voldeden wel allemaal. Dus het beeld is wel dat eigenlijk het merendeel gewoon voldoet. Dus dat is positief nieuws, maar we blijven hier aandacht aan besteden om te kijken en partijen aan te spreken. En als het nodig is dan schromen we ook niet om aanvullende maatregelen te stellen, maar vooralsnog helpen gesprekken en het aanspreken van de vliegmaatschappijen al.

Dan had de heer Geurts ook vragen over de problematiek van schaars personeel. Dat was eigenlijk ook de vraag van de heer Alkaya, maar die zit op een of andere manier in een ander mapje. Ik denk dat het goed is en ik probeer het ... Kijk, ik snap de vraag en ik denk dat we ook allemaal de beelden hebben gezien van bepaalde piloten die met een hesje aan bij de vliegtuigen stonden. Dit is wel een zoektocht geweest. We hebben als kabinet de afgelopen periode ook juist geprobeerd om ervoor te zorgen dat kennis niet verloren gaat. Ik weet vanuit mijn vorig leven dat bijvoorbeeld Defensie personeel heeft overgenomen van verschillende scheepswerven om te voorkomen dat juist kennis vanuit de maritieme industrie verloren gaat, zodat je mensen echt weer tijdelijk van werk naar werk begeleidt. We proberen vanuit het kabinet dus ook juist te voorkomen dat mensen weggaan uit sectoren waar we ze hard nodig hebben. De heer Alkaya zegt: ik zie wat er is gebeurd. Hij heeft er ook voor gewaarschuwd. We hebben helaas ook gezien dat mensen de sector hebben verlaten, omdat er natuurlijk ook geen werk meer was in de sector zelf. En door de versoepeling van de reisregels zien we dat in augustus de reisbehoefte ook enorm is toegenomen en dat er extra behoefte was aan personeel, dat niet zo snel kon worden gevonden. Laat ik vooropstellen dat dit ten eerste heel vervelend is voor het personeel zelf, maar vooral ook voor de reiziger die niet zijn koffer kon ophalen op de bagageband op de plaats van bestemming. Wij vragen hier uiteraard aandacht voor in de overleggen die wij hebben met de hiervoor verantwoordelijke partijen, maar het is wel de verantwoordelijkheid van de desbetreffende bedrijven om ervoor te zorgen dat hun personeelsbeleid zodanig is dat ze voldoende personeel hebben om de taken die ze hebben te kunnen uitvoeren. Of het nu piloten, stewardessen, grondpersoneel, bagageafhandeling, beveiligingspersoneel, marechaussee of al die andere mensen zijn die iedere dag hard werken op al die luchthavens, om hun werk te kunnen uitoefenen, hebben die bedrijven wel de verantwoordelijkheid om dit te doen. Het is dus niet: het afschuiven van. Zo wil ik het ook niet neerzetten. Wij zijn altijd bereid om hier in onze gesprekken aandacht voor te vragen en hier nogmaals op te drukken, maar wij hebben geen mogelijkheden anders dan het op de agenda zetten en er aandacht voor te vragen, en dit onderwerp te bediscussiëren.

Dan ...

De voorzitter:

Voor u verdergaat, vraagt de heer Alkaya zich af of dit de beantwoording op zijn punt was. De heer Geurts heeft in ieder geval een vraag voor u.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik dacht eerst: moet ik dit punt wel noemen in mijn inbreng rondom vliegveiligheid? Enerzijds speelt natuurlijk hoe piloten belast worden in het voortraject, voordat het toestel opstijgt, maar ik maak mij ook zorgen over koffers die langer op de grond blijven staan. Daarbij zijn er namelijk ook meer mogelijkheden om die koffers dan ook nog maar even bij te vullen, wat extra ballast erin te doen, en dan die koffers te verzenden. Daarover ging ook mijn laatste punt: de drugssmokkel. Het gaat mij er dus ook om of er in die situatie dat de koffers langer in Nederland op de grond hebben gestaan, ook gekeken is of daar niet ook de situatie is ontstaan dat ze bijgevuld zijn.

Minister **Visser**:

Uiteraard geldt dat piloten en eenieder gewoon te voldoen hebben aan de Arbowetgeving. Daarbij gelden gewoon tijden waarin je rust moet nemen. Ook hier geldt weer dat het niet de piloten zijn die dan direct weer op het vliegtuig zitten voor een vlucht ergens ver weg. Hierbij geldt ook gewoon dat de inspectie, bijvoorbeeld ISZW, hiernaar kijkt, qua handhaving in dezen. Het is dus aan bedrijven om ervoor te zorgen dat er voldoende toegerust personeel is, en het is aan de inspecties, in dit geval bijvoorbeeld de Inspectie SZW, om te kijken of daar voldoende invulling aan wordt gegeven. In dit geval geldt dat ook voor de mensen die vanuit de verschillende disciplines werkzaam zijn op Schiphol.

Op de vraag over de drugssmokkel en de ondermijning op Schiphol – dat is eigenlijk waarop u doelt – zal ik zo nog even ingaan. Dan kijk ik even of ik dan ook uw aanvullende vragen daarin kan meenemen. Ik zal daarnaast zo meteen nog wat specifiekere op de vragen van de heer Alkaya ingaan, want hij heeft een aantal terechte vragen gesteld. Die zitten wat meer onderaan in de stapel, in de zin dat die in het blokje overig zitten. Het zit dus niet onderaan de stapel, maar in een ander blokje.

Dan de vragen van de heer Heerema van de VVD. Hij zegt: er zitten verschillen in. Dat geldt overigens niet alleen voor Schiphol, want we ontvangen ook signalen vanuit de ferrysector. Daarbij zien we dat ook. In Nederland geldt natuurlijk de quarantaineverplichting als je vanuit de UK of de Verenigde Staten komt. Dat is anders dan bij bijvoorbeeld Frankrijk, waardoor zij wel deze passagiers kunnen ontvangen, zowel vanuit de lucht als over zee. Wij hebben natuurlijk op basis van het OMT-advies op basis van incidentie een norm gehanteerd. Dat maakt ook dat we hiertoe zijn gekomen. Alleen, we zien dat andere landen een uitzondering maken voor mensen die gevaccineerd zijn. Daar kijken we nu ook samen met VWS naar. Die norm is door het OMT voorgesteld en met uw Kamer besproken. Daar willen we vooralsnog aan vasthouden, maar we kijken uiteraard ook naar nieuwe normen, naar aanleiding van de discussie rondom vaccinaties: zeggen de incidentienormen die we nu hebben dan nog steeds wat? Dat geldt ook in bredere zin. Maar vanuit dit perspectief – dit geldt niet alleen voor de luchtvaart, maar ook echt voor de ferrysector – zijn we aan het kijken of het mogelijk is om net als andere landen een uitzondering te maken voor mensen die gevaccineerd zijn. Die andere landen hebben deze uitzondering gehanteerd op de incidentienormen die zij ieder in hun eigen land ook hebben. We zijn daar dus mee bezig. Ik hoop daar volgende week meer duidelijkheid over te kunnen geven.

(Belsignaal)

Minister **Visser**:

Zoals ik al aangaf geldt dit niet alleen voor de luchtvaartsector, maar in veel bredere zin voor internationaal vervoer, vanuit de verschillende modaliteiten. We blijven ons dus in Europa inzetten op harmonisatie, zodat je geen ongelijke speelvelden krijgt, of het nou de havens, de treinstations of de vliegvelden zijn, en zodat de spelregels helder zijn.

Daar blijven we ons voor inzetten. Dus ook als we over zouden gaan op een andere norm, moeten we als Europa zo veel mogelijk dezelfde normen hanteren, zodat je tussen modaliteiten en landen geen verschillen krijgt. Dat waren mijn antwoorden op de verschillende vragen over covid en misdragende passagiers, waar overigens geen relatie tussen zat. Dan de vragen rondom het blokje overig; zo noem ik het. Daarin zitten een aantal vragen die vooral toezien op de situatie op Schiphol en op onderzoeken die zijn gedaan. Maar ik begin met de vraag van de heer Geurts over de satellietnavigatie. Die wordt op regionale luchthavens toegepast. Dat is ook vereist, zoals u zelf al zei. Alle grote luchthavens zullen dit gaan toepassen. Maastricht Aachen Airport zal de laatste zijn die de overstap zal maken. Dit zal volgend jaar gebeuren. Het gaat dan om de grote luchthavens, dus niet om alle kleine velden, maar echt om de wat grotere luchthavens. In de Roadmap Performance-based Navigation 2020–2030 – dat is een heel mooie Nederlandse term – wordt per luchthaven inzichtelijk gemaakt wat nou precies de ambities zijn op het gebied van satellietnavigatie. We hebben de roadmap samen met de sector opgesteld en in juni is die ook gepubliceerd. We hebben dat precies gedaan vanuit de vraag die u zelf ook al had, namelijk: kan het op de grond leiden tot minder hinder qua geluid en kan het ervoor zorgen dat woonkernen zo veel mogelijk worden gemedend? We hebben daar nu nog geen exact beeld van, omdat we nog niet het totale beeld hebben. We zien wel dat die satelliet preciezer is, en daarmee ook mogelijkheden biedt om preciezer de woonkernen daadwerkelijk te gaan ontwijken. Maar we hebben pas een goed beeld als we de eerste praktijkervaring daadwerkelijk hebben opgedaan en als alle luchthavens die hier gebruik van zullen gaan maken de overstap hebben gemaakt. Maar wij denken dat we hierdoor onze ambitie om zo veel mogelijk woonkernen te gaan ontwijken preciezer kunnen gaan invullen.

Dan de vraag van de heer Geurts over de drugssmokkel, waar we het net eigenlijk ook over hadden. Zoals u weet is mijn collega van JenV hier samen met de Douane druk mee bezig. In september 2020 is hierover ook een rapport verschenen. U heeft toen ook een reactie ontvangen. Naar aanleiding van die reactie zijn er uiteraard acties in gang gezet. Die worden ook besproken in het centraal besturingsmodel Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol, waarin IenW, JenV en alle private partijen, maar ook de werkgroepen, samenwerken om de acties te bespreken. Ik neem aan dat mijn collega van JenV ook uw Kamer hierover informeert en dat u deze vraag daar nadrukkelijk stelt. Wij zullen hem in ieder geval vanuit dit debat het signaal overbrengen dat er vragen zijn gesteld en dat de Kamer graag beter wil weten wat dit betekent. Ik denk dat de zorg die u zelf net uitte, namelijk dat het allemaal leuk en aardig is om te verwijzen naar private partijen, maar dat het bijvoorbeeld consequenties kan hebben voor de ondermijning op Schiphol als koffers te lang blijven staan, een goed punt is om in te brengen in dat mooie overleg besturingsmodel Beveiliging Publieke Veiligheid Schiphol. Ik denk dat het goed is om dit onderwerp te agenderen, zodat we een ketenbenadering hebben en er niet sec vanuit één specifiek probleem naar kijken. We moeten kijken welke stappen wij daar zelf ook nog, samen met de private partijen, in kunnen zetten.

Voorzitter. Dan de vraag van de heer Van Raan. Laat ik het zo zeggen: ik weet in algemene zin dat de heer Van Raan voorstander is van krimp van de luchtvaartsector. U vroeg: wat is nou het perspectief? Ik heb aangegeven dat de Luchtvaartnota de consistentie van het kabinetsbeleid waarborgt. Ik denk dat in de nota juist een zeer afgewogen belangenafweging wordt neergelegd, ook naar uw Kamer. Er moeten nog tal van dingen worden uitgewerkt, maar het afwegingskader vanuit het kabinet is er wel zeer nadrukkelijk in neergelegd. Dat afwegingskader is dat we kijken naar die netwerkqualiteit, naar de verduurzaming en dus ook naar die veilige leefomgeving. Veiligheid staat ook altijd voorop. Daar moeten

we de komende periode nog tal van dingen voor uitwerken en die zullen allemaal met de Kamer worden gedeeld. Maar de kern is wel dat het veilig moet en dat groei verdiend moet worden. Ik denk dat dat, ongeacht welke bewindspersoon er zit, iets is waar u niet tegen kunt zijn, of u nu voor een groeiscenario of voor een krimpscenario gaat. Ik heb het debat niet met de Kamer kunnen voeren, maar ik denk dat dit uitgangspunt Kamerbreed gedeeld zou kunnen worden. Dat er vervolgens specifieke afwegingen gelden, zullen we de komende periode met elkaar bespreken. Ik heb de vragen over bijvoorbeeld de verduurzaming net in mijn inleiding met de heer Van Raan gewisseld. Er is dus een nieuwe koers en die staat gewoon in de Luchtvaartnota. Er is dus geleerd vanuit het verleden: groei moet verdiend worden en je moet kijken hoe je dat op een goede, duurzame en ook veilige manier kunt doen.

Dan de vraag van de heer Van Raan over geluid. Dat is een van de onderzoeken die nu lopen: wat zouden de WHO-normen voor geluid betekenen? Daar zijn we naar aan het kijken. Volgens mij geldt voor dat onderzoek ... Laat ik het zo zeggen: ik hoor net dat we geen termijn hebben waarop we daar meer over kunnen zeggen. Ik wist wel dat u de vraag zou stellen of ik kan aangeven wanneer daar meer duidelijkheid over is. Wellicht kan ik dat in de tweede termijn nog zeggen, maar uiteraard geldt dat zowel de WHO als het RIVM – want wij vragen het RIVM uiteraard altijd om hier onderzoek naar te doen – hiernaar kijken. Als ik meer weet, kom ik daar sowieso in de tweede termijn op terug. Anders hoort u daar meer over.

De voorzitter:

Nee, meneer Van Raan, u heeft al vier interrupties gehad en we hebben drie interrupties afgesproken.

Minister Visser:

Dan de vraag van de heer Alkaya over ultrafijnstof en wat er nu gebeurt op het platform. Daar maakt u zich zorgen over vanwege de signalen die u heeft gekregen vanaf de werkvloer en ook van de FNV. Op 23 augustus jongstleden heeft het RIVM gerapporteerd over het onderzoek en over de mogelijkheden om dit aspect mee te nemen in het lopende RIVM-onderzoek naar de gevolgen voor de omwonenden. Dat gaat dan over het onderzoek naar ultrafijnstof en de gevolgen daarvan. Het RIVM heeft aangegeven dat dat niet mogelijk is, ten eerste omdat er onvolgende gegevens zijn om daar vanuit zijn rol een gedegen wetenschappelijke onderbouwing aan te kunnen geven en ten tweede omdat het privacyaspect daar ook een rol in zou spelen. Dat is wat er niet kan, maar uiteraard is ook gevraagd wat er in dit geval dan wél kan. Het RIVM heeft aangegeven dat het wel haalbaar en zinvol is om in ieder geval de actuele gezondheidstoestand van de huidige medewerkers te onderzoeken. Ik ga nu dus zowel met de collega van het Ministerie van SZW als met Schiphol in overleg om te kijken hoe we dit handen en voeten kunnen gaan geven. Het meenemen in het lopende onderzoek naar ultrafijnstof en de gevolgen daarvan voor de omwonenden kan dus niet, maar we gaan wel kijken of we handen en voeten kunnen geven aan de aanbeveling van het RIVM om te kijken naar de huidige toestand van de medewerkers en of we het RIVM de opdracht kunnen geven om dit samen met Schiphol en met SZW op te pakken. Wij zullen bij het rapport dat het RIVM nu met ons heeft gedeeld, direct de reactie meenemen – want ik ben nu in gesprek met SZW – maar ik moet eerst even in overleg met SZW om te kijken hoe we dat dan gaan invullen. U krijgt dus in september, dus nog deze maand, het rapport en de reactie daarop.

De voorzitter:

De heer Alkaya van de SP. O, het is goed. Hartstikke goed. Mevrouw de Minister, vervolgt u uw betoog.

Minister Visser:

We hebben er net al iets over gezegd: de heer Alkaya gaf aan dat hij in het laatste debat gewaarschuwd had voor wat er de afgelopen periode is gebeurd op Schiphol. Ik heb er zelf niet bij gezeten, dus ik weet niet hoe dat debat onderling met uw Kamer is gegaan, maar ik denk dat ook vanuit de Kamer respect naar u is uitgesproken dat u de onderwerpen heeft geagendeerd. Laten we ook vooral leren van dingen die soms fout gaan. Ik denk dat het goed is dat er snel is geacteerd en dat er ook wordt gesproken met de sector onder de noemer return to normal operations, om te kijken hoe we dit invulling kunnen geven. Een aantal van de dingen die ook vandaag aan de orde zijn gekomen, worden ook besproken met de sector om te kijken of die opschaling beter kan. Als je ziet dat de reisbeperkingen steeds meer afnemen – gelukkig, want dat betekent dat het goed gaat met de pandemiebestrijding – dan kunnen we ervoor zorgen dat er geen onnodige consequenties zijn die we mogelijk wel hadden kunnen voorzien. Uiteraard kan er altijd iets misgaan, incidenten kunnen zich altijd voordoen, maar we zullen vooral het punt van voldoende getraind personeel, waar mevrouw Hagen specifiek naar vroeg, nadrukkelijk steeds onder de aandacht brengen om te kijken of we hiervan kunnen leren. Ik denk dat u daar terecht aandacht voor heeft gevraagd.

Dan de vraag, ook van mevrouw Hagen, maar ook naar aanleiding van een motie van de SP en de PvdA, over de sociale vestigingseisen en de grondafhandeling. Dit onderzoek is uitgevoerd door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, in samenwerking Universiteit Leiden en Ecorys. We hebben daarbij ook Schiphol, de verschillende werkgevers die daar actief zijn en de vakbonden betrokken. Het onderzoek is afgerond. U heeft verzocht om een gesprek, dat deze week plaatsvindt met de FNV. Dan zal ik ook mijn reactie en het rapport naar uw Kamer sturen. Het was fijn geweest als we dat ook bij dit debat hadden kunnen betrekken. Ik zie de heer Alkaya al direct naar mij kijken waarom het er dan niet ligt. Dit is zoals de planning is gegaan. Ik vind het zelf ook vervelend. Ik heb het onderzoek zelf niet gezien, dus ik kan niet aangeven wat de hoofdlijn is. Maar ik probeer het zo snel mogelijk naar uw Kamer te sturen, met ook de reactie van de FNV daarop. Dus deze week het gesprek en dan zo snel als mogelijk de reactie van mijzelf, zodat u daar kennis van kunt nemen.

De voorzitter:

Dit roept een vraag op bij de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Ja, een natuurlijke vraag. Op welke termijn kunnen we dat dan verwachten? Is de Minister wel op de hoogte gesteld, want ik neem aan dat zij een inwerkdoosier heeft gekregen, van waar de vertraging zit? Wij zouden het in het voorjaar al krijgen. Vanwaar de vertraging? Dat vraag ik me af. Ik heb nu het woord mogen voeren over verschillende dossiers, verschillende onderwerpen, verschillende sectoren. Ik heb niet de wijsheid in pacht voor al die sectoren. Sterker nog, ik heb geen ervaring in veel van die sectoren, maar ik leg mijn oor te luisteren in die sectoren. Wat ik dan hoor, bijvoorbeeld als het over vliegveiligheid gaat, is dat mensen daar zeggen dat heel veel zaken die op het eerste oog niets met vliegveiligheid te maken hebben, daar wel mee te maken hebben. Dus als piloten denken «ik moet meehelpen, want de werkdruk is zo hoog», dan kan dat de vliegveiligheid beïnvloeden omdat ook het inladen van bagage met veiligheid te maken heeft. Dan heb je het over gewichtsverdeling in vliegtuigen. Dan heb je het over «waar leg ik mijn karretje, zodat niet straks een vliegtuig ertegenaan rijdt?» Allemaal van dat soort zaken, die op het platform reuze belangrijk zijn voor de vliegveiligheid, zijn de afgelopen zomer in het geding geweest. Ik vraag ook aan de Minister of zij erkent dat zij, ondanks dat het primair de verantwoordelijkheid is van die

bedrijven, wel degelijk verantwoordelijk is voor de veiligheidssituatie en dat die in de afgelopen zomer ook niet altijd gewaarborgd is geweest vanwege die werkdruk, vanwege die kortzichtigheid.

Minister Visser:

Dat het onderzoek er niet ligt – u had al eerder een toezegging – heeft ermee te maken dat, nog los van covidbeperkingen, er ook gewoon discussies waren, juist ook met partijen die hierbij betrokken zijn, zowel de bonden als de andere partijen. Ik denk dat het juist ook goed is dat er gedegen onderzoek plaatsvindt en dat alle partijen die hier een rol in hebben – of dat nu vanuit de werkgeversverantwoordelijkheid of mijn systeemverantwoordelijkheid, alsook gewoon de medewerkers zelf waar het uiteindelijk om draait – ook betrokken zijn en gehoord worden in dit onderzoek. Dat maakt dat het onderzoek langer heeft geduurd. Dus dat is de simpele verklaring. Ik kan het niet mooier of groter maken; zo simpel is het. U zegt terecht dat heel veel dingen die misschien vanzelfsprekend worden geacht, impact hebben op de veiligheid, in een vliegtuig en ook in de omgeving daarvan. Uw vraag over de afhandeling was waarom wij bijvoorbeeld acht afhandelingsbedrijven op Schiphol hebben rondlopen. Dat is een van die onderwerpen, ik weet niet of het specifiek in het rapport genoemd is, maar ik zal daarop reageren in mijn reactie op het rapport naar toe. Die signalen nemen wij ook mee, de ILT kijkt daarnaar en houdt uiteindelijk toezicht op wat er gebeurt en of dat op een juiste manier gebeurt. Dus ik trek het me zeker aan, want ik voel me ook in die zin verantwoordelijk vanuit mijn rol om ervoor te zorgen dat we niet alleen een discussie hebben over hoe je ervoor zorgt dat vliegen veilig gebeurt, maar ook dat medewerkers die actief zijn op het vliegveld zelf, dat ook op een veilige manier kunnen doen. Ik zal ervoor zorgen dat de partij die daar een verantwoordelijkheid in draagt zoals een werkgever, want die is primair verantwoordelijk, daarop wordt aangesproken als ik signalen krijg dat er mogelijk iets aan de hand is. Zo zie ik mijn rol. Daar hebben we verschillende overleggen voor en die zullen we daar ook voor benutten.

De heer Alkaya (SP):

Dank aan de Minister voor dit antwoord. Is de Minister bereid om in een reactie op het rapport, waarbij ik ervan uitga dat die er spoedig komt – ik hoor nog graag op welke termijn – ook in te gaan op de mogelijkheden om wildgroei van dat soort bedrijven tegen te gaan en dat niet uit te sluiten? De Minister heeft de mogelijkheid om daar een wettelijke limiet aan te stellen. Ik heb me laten vertellen dat het internationaal gebruikelijk is dat de Minister zegt: maximaal drie afhandelingsbedrijven, want als het er meer worden, wordt het onoverzichtelijk en chaotisch en gaat het ten koste van de vliegveiligheid. Is de Minister ook bereid om in haar reactie die mogelijkheden mee te wegen?

Minister Visser:

Ja. U krijgt deze maand de brief en het rapport zelf. Misschien was dat niet duidelijk. Dus inclusief mijn reactie. Ik zal uw punt over de afhandelingsbedrijven daar ook in meenemen. Het zijn er volgens mijn informatie zes. Daar zullen we verheldering over geven, maar ik zal dit specifieke punt ook meenemen in mijn reactie. Nu geldt gewoon dat er verschillende bedrijven – of het er nou zes of acht zijn, laten we die discussie niet voeren – actief zijn en dat de ILT daar toezicht op houdt. Uw vraag is of het vanuit de veiligheidssituatie een bijdrage zou kunnen leveren om dit te verbeteren. Zo lees ik uw vraag. We zullen dat ook in de reactie meenemen, nog deze maand. Het is vandaag 8 september volgens mij, dus we hebben nog drie weken maximaal.

Dan de vraag van de heer Heerma over Arbowetgeving voor het cabinepersoneel. We zijn in gesprek met de Vereniging Nederlands Cabinepersoneel over hun ervaringen, ook in reactie op de heer Alkaya net wat ik als

mijn rol zie. De werkgever is gewoon verantwoordelijk voor de Arbowetgeving en hij of zij moet dat gewoon implementeren. We hebben ook inspecties daarop. Maar ik zie het als mijn rol als ik signalen krijg vanuit de sector om die te adresseren en onder de aandacht te brengen van de partij die daar een betrokkenheid bij heeft. In dit geval ligt dat voor de Arbowetgeving bij de Inspectie SZW. We zijn nu dus ook in gesprek met de Inspectie SZW over de ervaringen die gedeeld zijn door de Vereniging Nederlands Cabinepersoneel, of en op welke wijze daar onderzoek naar gedaan zou kunnen worden. Maar dat zal dan vanuit de inspectiekant van het SZW worden gedaan en niet zozeer vanuit de verantwoordelijkheid van lenW; die kijkt niet toe op de Arbowetgeving. Dus dat onderwerp staat op de agenda en wordt nu met SWZ besproken.

Dan heb ik een paar vragen van mevrouw Van der Plas over Vinkeveen. We hebben een geboren en getogen inwoner van Vinkeveen hier aan tafel zitten, begrijp ik.

Mevrouw **Hagen** (D66):
Niet getogen.

Minister **Visser**:
Niet getogen, wel geboren; ik zal niet verder vragen. Het is vaak een debat op lokaal niveau, bij provincies als in gemeenten, over het ganzenbeheer, ook wat we doen rondom de vliegvelden in dezen. Voor nu hebben we een ganzenbeheerzone van 10 kilometer voor de jacht en 20 kilometer voor het vangen van een gans gedurende de ruiperiode. Dat geldt dus ook voor de provincie Utrecht. U geeft aan signalen te ontvangen of in gesprekken te horen dat het niet zou kunnen, maar we hebben een convenant gesloten met de verschillende provincies die hierbij betrokken zijn. U was tevreden over Noord-Holland, zo gaf u in ieder geval in uw bijdrage aan. Diezelfde voorwaarden en hetzelfde convenant gelden ook voor bijvoorbeeld de provincie Utrecht, dus daar zouden dezelfde ervaringen moeten gelden. Het is misschien goed om dat ook te weten. De provincies zijn natuurlijk het bevoegd gezag in dezen. Wij zullen dan ook naar aanleiding van uw signaal bij zowel Noord-Holland als Utrecht – want blijktbaar is er wellicht een andere interpretatie ontstaan van de afspraken in het convenant – kijken waar de verschillen in interpretatie zitten.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Daar lijkt het wel op, want de signalen die wij van de wilddbeheereenheden in de provincies doorkrijgen, zijn dat niet elke provincie daar op dezelfde manier mee omgaat. Daarbij komt nog dat die wilddbeheereenheden, en overigens ook de Jagersvereniging, aangeven dat zij meer ruimte willen hebben voor de ganzenjacht, juist in de nazomer, de herfst en de winter. Die periode is geen broedseizoen. Dat is eigenlijk diervriendelijker. De heer Van Raan gaat een beetje schuiven op zijn stoel. Dat snap ik vanuit zijn positie gezien natuurlijk wel, maar als je op ganzen jaagt, dan is het beter om het in die periode te doen dan in een periode waarin ze gaan paren, broeden en kuikens krijgen. Ook dat is een verzoek. Er schijnen niet overal dezelfde regels voor te zijn en er schijnt weerstand tegen te zijn. Mijn verzoek aan de Minister is dit. Ik snap dat het niet haar portefeuille is, maar misschien kan ze wel in overleg treden samen met de Minister van Landbouw om te kijken wat daaraan kan worden gedaan. Want nogmaals, ganzen zijn hartstikke leuk. Ik vind het leuke beesten om te zien. Ik vind ze ook heerlijk als ze op mijn bord liggen. Maar als een vliegtuig uit de lucht valt vanwege dit probleem, dan hebben we gewoon grote problemen. Dan gaat iedereen zich afvragen: hadden we dit niet kunnen voorkomen?

Minister Visser:

Daarom zei ik dat met de betrokken provincies en de natuurbeheerders nadrukkelijk een convenant is gesloten, juist om tot eenduidigheid en vanuit de verschillende expertises tot invulling te komen, zodat we botsingen of bijna-botsingen zo veel mogelijk weten te voorkomen. Dit is een van de aspecten. Een ander aspect is het technische spoor. We kijken ook welke technische middelen we kunnen inzetten om eerder te detecteren. Er is het ruimtelijke spoor, waarbij je kijkt naar de bestemmingsplannen en hoe je die organiseert. Er is het foerageerspoor, waarbij je het voedselaanbod zo snel mogelijk beperkt. Er is ook het populatiespoor, zoals dat zo mooi heet, dat gaat over de afspraken met betrekking tot het jagen. Vanuit die vier sporen zijn er afspraken gemaakt met de natuurbeheerders en met de betrokken provincies die hierin een rol spelen. Naar aanleiding van uw signaal gaan we nog een keer kijken of er ergens een andere interpretatie is ontstaan. Dat gaat wat mij betreft dan niet alleen over het vierde spoor, zoals ik dat net noemde, maar ook over bijvoorbeeld het foerageerspoor of het ruimtelijk spoor, want die zijn net zo belangrijk om bijna-botsingen of botsingen te kunnen voorkomen. Wij nemen uw signaal ook daarin mee.

Mevrouw Van der Plas vroeg of ik cijfers heb over de kans op een fatale botsing met ganzen of vogels. Die cijfers zijn niet bekend en het is bijzonder moeilijk die kans te bepalen, maar op basis van cijfers die we hebben geregistreerd, is wel bekend dat het aantal botsingen met ganzen schommelt tussen de nul en circa acht. Dat zijn de cijfers die nu bekend zijn. Laten we kijken of die cijfers sowieso kunnen publiceren, want we hebben natuurlijk wel cijfers die bekend zijn. Laten we kijken of we daar iets meer inzicht in kunnen geven, ook in meer algemene zin. Gisteren hadden we bij het toezicht- en handhavingsdebat een discussie over inspectierapporten. De vraag vanuit de Kamer was: kun je niet meer publiceren? We hebben gisteren gezegd dat we kijken wat we kunnen doen in het kader van publicatie van cijfers van bijvoorbeeld dit soort gegevens, omdat er meer bekend is en dat kan helpen om de betrokken overheden, maar ook alle andere partijen, daar meer inzicht in te geven.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Als ik het goed begrijp, gaat u wel kijken met de provincies of de convenanten hetzelfde worden uitgevoerd, of iedereen op één lijn zit met elkaar. Dank daarvoor. Dan de registratie. Nul tot acht is dan per jaar, neem ik aan. Oké. Dat stemt me al iets geruster dan per maand. Piloten constateren het als er een troep ganzen is. Die melden dat ook over hun boordradio of hoe het tegenwoordig dan ook heet. Dat wordt opgeslagen in de cockpitvoicerecorder, dus ik neem aan dat dat allemaal terug te halen is. Ik neem aan dat ze dat ook aan de verkeerstoren melden en dat wordt geregistreerd. Ik ga ervan uit dat eigenlijk vrij makkelijk op te vragen is hoe vaak dat is gebeurd. Ik vind het fijn dat u dat met ons wil delen, maar ik zou ook graag willen weten op welke termijn we die informatie krijgen. Anders wordt het een beetje te vaag.

Minister Visser:

Dat snap ik. Ik begin te lachen, omdat de vraag standaard is: wanneer krijgen we het? Ik hoop dat u mij een beetje de tijd geeft om een inschatting te kunnen maken. Als ik u iets toezeg, wil ik die toezegging graag nakomen. Er wordt naast mij gezegd «deze maand», maar ik wil ook even zeker weten wat we dan precies kunnen opleveren. Ik wil voorkomen dat u denkt dat u iets krijgt, dat ik zeg «prima, deze maand» en dat u dan tegen mij zegt «ja, maar dat was niet de vraag». We gaan kijken of we het deze maand kunnen doen. Het kan zijn dat we daar langer de tijd voor nodig hebben. U zegt dat het vrij makkelijk is om al die gegevens te krijgen. Ik durf niet met zekerheid te zeggen of het zo makkelijk is, maar er zijn gegevens. Terecht dat u daarnaar vraagt. We gaan kijken of we die

inzichtelijk kunnen maken. Laat ik toezeggen dat we proberen om het deze maand te doen. Mocht ik daar meer tijd voor nodig hebben, dan vraag ik u daar even wat respijt voor. Ik weet niet hoe makkelijk het daadwerkelijk is om al die gegevens te krijgen.

De voorzitter:

En hoeveel het kost.

Minister Visser:

Precies, ook over hoeveel het kost. Wat ik kan leveren, ga ik proberen deze maand te leveren. Als daar meer tijd voor nodig is, bijvoorbeeld als blijkt dat er allerlei aanvullende dingen, privacy en kosten, aan verbonden zijn, kom ik nadrukkelijk bij u terug.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas, dit wordt uw derde interruptie. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Even voor de goede orde. U zei in het begin «hoe groot de kans is dat het gebeurt», maar mijn vraag was hoe vaak het gebeurd is. Het is natuurlijk altijd mooi om daar een kansberekening in mee te nemen, maar ik wil de daadwerkelijke cijfers: hoe vaak is het gebeurd dat ganzen in een motor zijn gevlogen en hoe vaak heeft dit tot een bijna-ongeluk geleid?

De voorzitter:

Helder.

Minister Visser:

Voorzitter. Daar gaan we eens naar kijken. Ik zei al wat we nu weten, maar we gaan kijken of we daar meer gegevens over kunnen geven en of de bijna-aanvaringen worden geregistreerd. Wij denken dat dat niet zo is. Naar aanleiding van uw vraag gaan we kijken wat er wel kan. Als blijkt dat er allerlei obstakels zijn, van welke kant dan ook, kom ik daarop terug bij u om aan te geven wat het probleem is.

Dan uw vraag over het «gras voor graan»-project. Dat is de verantwoordelijkheid van Schiphol. We hebben even navraag gedaan of het klopt wat u zei, namelijk dat het niet mogelijk is. Volgens de informatie die bij ons bekend is, is het wel mogelijk. Er wordt een subsidie gegeven aan de boeren – dat is ook het foerageerspoor waar ik net op wees – om zo snel mogelijk alles weg te halen. Dit hoort misschien ook wel bij de vraag of er een interpretatieverschil is ten aanzien van het convenant dat we met elkaar hebben afgesproken, dus daar kan het mooi in worden meegenomen. In onze ogen geldt er geen verbod, dus dat signaal herkennen we niet. We zien wel juist een incentive, een spoor, rondom Schiphol om subsidie te geven om het snel mogelijk allemaal weg te halen.

Er was nog een vraag van de heer Heerema over de nieuwe aanbesteding van Search and Rescue. Zoals u weet, heeft Defensie deze aanbesteding uitgevoerd en ook het pakket van eisen op gesteld. De partij die het heeft gewonnen, moet zich uiteraard houden aan de eisen van Defensie en ook aan de Europese regelgeving, inclusief het aanvragen van een vergunning om aan die eisen te voldoen. Die moet daarin duidelijk maken hoe aan de vereiste training wordt voldaan. Dit moet worden goedgekeurd door de ILT, dus die zal de vergunningaanvraag moeten toetsen. Dan wordt ook duidelijk of er problemen zijn, zoals waar u uw zorgen over uitsprak: of er wel voldoende trainingsmogelijkheden zijn. Als dat het geval is, zullen we specifieke aandacht besteden aan het trainen van die speciale SaR-missies die moeten worden uitgevoerd. Hij komt dus uiteindelijk terug op de ILT-tafel en dan kunnen we beoordelen, bij de vergunningaanvraag, of er voldoende invulling is gegeven aan de mogelijkheden tot training.

De heer Van Raan vroeg naar het WHO-advies. Daar is goed aan gewerkt. Ik zit het nu te lezen, zoals u ziet. Er ligt een advies. We hebben gisteren deze discussie eigenlijk ook met elkaar gevoerd op een ander dossier. Hiervoor geldt ook dat het rapport er ligt, maar dat de kabinetsreactie, vanwege alle aspecten die moeten worden meegewogen, van een nieuw kabinet zal komen. De kabinetsreactie op hoe we omgaan met de WHO-normen, zal dus door een nieuw kabinet worden opgesteld. Ik zie de heer Van Raan naar voren komen.

De voorzitter:

Hij heeft geen interrupties meer. Een kleine verduidelijkende vraag van hooguit tien seconden, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel. Volgens mij is dit onderwerp niet controversieel, dus kan er een kabinetsreactie komen. De vraag is dan wanneer die komt.

De voorzitter:

Een terechte vraag. De Minister.

Minister Visser:

Voorzitter, als u het mij toestaat. Ik heb deze week heel veel dingen gedaan, maar niet in alle details op alle dossiers. Ik wil hier gewoon ook zelf even naar kijken. Dat lijkt met het meest praktisch. De heer Alkaya vroeg naar het beëindigen van de samenwerkingsovereenkomst tussen Schiphol en Parijs. Op dit moment geldt, zoals wij het nu zien, dat de kruisparticipatie tussen Schiphol en Parijs eind november afloopt. De overeenkomst voorziet bij beëindiging in een ordentelijke verkoop van de aandelen. Op dit moment is verkoop dus nog niet aan de orde en is dus ook nog niet bekend wat er gaat gebeuren bij het vrijkomen van het aandelenbelang. Uiteraard is het in eerste instantie aan Schiphol in overleg met de aandeelhouders die er zijn. Uiteraard geldt dat wij als wij Staat aandeelhouder zijn, ook in dezen, om ervoor te zorgen dat de publieke belangen ook behartigd blijven. U zult, zoals u zelf ook aangaf, deze discussie vooral met mijn collega moeten voeren vanuit de staatsdeelnemingen, want daar zit de discussie over het publieke belang. Op dit moment dus niet. Eind november loopt het af. Deze discussie gaat dus nog plaatsvinden. Ik denk dat de heer Alkaya daar vast bij collega Hoekstra naar zal vragen.

De voorzitter:

Roept dat nog vragen op? De heer Alkaya, SP.

De heer Alkaya (SP):

Zeker. Gelukkig zit ik ook in de commissie Financiën, dus daar kan ik het er met Minister Hoekstra over hebben. Ik vraag me iets af. Het lijkt mij uiterst onwenselijk als socialist om meer elementen van marktwerking op een luchthaven te krijgen. Ik heb zojuist al een aantal uitwassen daarvan benoemd en om nog meer elementen van marktwerking toe te voegen, lijkt me juist de verkeerde kant op. Mijn vraag aan deze Minister was of zij vanuit haar verantwoordelijkheid ook nadelen ziet van meer marktwerking op Schiphol. Ik krijg daar geen antwoord op. Als ik de Minister goed beluister, zou zij vanuit haar verantwoordelijkheid zeggen dat het ook best naar een marktpartij zou kunnen, dat zij daar geen mening over heeft.

Minister Visser:

Ik snap uw visie vanuit de Socialistische Partij, maar ook hier geldt weer ik graag zelf in dit dossier wil duiken. Voordat ik een waardeoordeel geef over hoe ik zelf in het dossier zit, wil ik zelf ook kennis kunnen nemen van het dossier. Ik hoop dat u iets van coulance heeft voor dat ik na deze

week niet dit als eerste dit heb opgepakt. Als u mij vraagt wat ik er zelf van vind, wil ik daar graag op ingaan, maar dan wel als ik er zelf ook kennis van heb kunnen nemen. Het zal u niet verbazen dat ik ook wel voordelen zie van marktwerking, omdat het vanuit het perspectief van mensen zelf kan leiden tot meer keuzevrijheid en tot lagere prijzen, maar ik zie ook de andere kant die kan ontstaan. Daar geldt altijd dat je er een goede balans in moet vinden. Dat zal waarschijnlijk ook in dit dossier gelden. Ik vind dat het mijn verantwoordelijkheid is als bewindspersoon om te kijken of die balans op een goede manier kan worden vormgegeven. De Kamer zal daar dan vanuit haar perspectief een visie op hebben. Mevrouw Hagen zal daar een visie op hebben, de heer Geurts, de heer Heerema, de heer Van Raan en mevrouw Van der Plas. Dat is dan het debat dat we met elkaar moeten gaan voeren, over hoe we dat dan voor ons zien. Ik wil er zelf in duiken voordat ik u nu een algemeen verhaal vertel waarvan u denkt: maar hoe dan concreet voor deze casus? Dan moet ik er zelf ook naar kunnen kijken. Ik hoop dat u mij even de tijd geeft om er zelf naar kunnen kijken.

Voorzitter. Volgens mij heb ik dan alle vragen beantwoord. En zo niet, dan hoor ik dat graag.

De voorzitter:

Ik kijk even de commissie rond om te zien of er nog vragen open staan. Van mij in ieder geval nog een. Verder niet, zie ik.

Ik had een vraag openstaan over de financiële afwegingen en keuzes die gemaakt worden ten koste van de veiligheidsmaatregelen en de goede rol die de piloten daarin zouden kunnen spelen vanuit hun expertise op het vliegveld. Kunt u daar een rol in spelen om ervoor te zorgen dat de piloten ook gehoord worden?

Minister Visser:

Ik kom er zo even op terug. Ik weet dat de piloten al betrokken zijn.

De voorzitter:

Uitstekend. Dan schors ik even vijf minuutjes, om handen te wassen. Daarna gaan we verder met de tweede termijn van de Kamer.

De vergadering wordt van 12.21 uur tot 12.26 uur geschorst.

De voorzitter:

Alle leden zijn weer aanwezig. Mevrouw Van der Plas van BBB heeft zich afgemeld voor de tweede termijn. We gaan de tweede termijn doen. Kort graag, want dan lukt het ook om binnen de afgesproken tijd klaar te zijn met dit commissiedebat, zoals het tegenwoordig heet. Meneer Geurts, uw tweede termijn. Gaat uw gang.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik ben blij met de reactie die de Minister gegeven heeft op mijn oproep om de incidenten met zich misdragende passagiers aan te pakken. Ik zie ook uit naar de verzamelbrief waarin we op de hoogte gehouden worden over de voortgang.

Ik had het in mijn bijdrage in de eerste termijn niet over de ganzen. Ik vind dat best wel een aardig onderwerp. Toen mevrouw Van der Plas dat inbracht, schreef ik op: «Ganzenproblematiek, antwoord: provincie is verantwoordelijk. Doorvragen: LNV, Natuur.» Daar bedoelde ik mee dat als je gaat doorvragen, je te horen krijgt dat dat bij Natuur en LNV ligt. En dat gebeurde echt. Dat heeft ermee te maken dat ik jaren natuurwoordvoerder ben geweest en het dossier een beetje ken. Het probleem zit in het Ganzenakkoord, dat acht jaar geleden sneuvelde. Ik had toen – en die heb ik nog steeds – de slogan: een gans hoort in een pan en niet in een motor.

Maar toen werd er gezegd – en daarmee kom ik op vliegveiligheid – dat er legio alternatieven voor het weren van ganzen waren. Ik wil de Minister vragen of ze ons een overzichtje kan geven van de problematiek van aanvaringen met ganzen in een vliegtuigmotor in de afgelopen tien jaar tot nu. Ik heb helemaal geen beeld meer van die cijfers. Die werden daarstraks ook door mevrouw Van der Plas gevraagd. Dan kunnen we echt kijken of dat legio aan alternatieven bijgedragen heeft aan de vliegveiligheid en dan kunnen we die discussie over vliegveiligheid en ganzen in dit commissiedebat beslechten. Vandaar mijn vraag of dat tot de mogelijkheden behoort.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Uitstekend. Mevrouw Hagen, D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Voorzitter. Allereerst dank voor de toezegging dat er in oktober namens het kabinet gereageerd wordt op het OVV-rapport. Ik heb nog wel een verduidelijkende vraag met betrekking tot het vliegverbod. Hoe staat het nu met de voorbereidingen daarop en kan dat nu al meteen uitgevaardigd worden? Hoe staat het er nu voor als het in een land, zoals Afghanistan, snel escaleert? Daar ben ik benieuwd naar.

Voorzitter. Er moet mij toch iets van het hart. Het is zeer jammer dat mevrouw Van der Plas nu wegloopt. De heer Geurts had het ook weer over ganzen. Deze regio gaat gebukt onder de groei van Schiphol en krijgt mogelijk straks nog een extra aanvliegeroute, en dan gaan wij het hebben over ganzen. Uit veiligheidsrapporten blijkt dat er 140 bijna-incidenten waren waarbij vliegtuigen boven de regio op elkaar konden klappen, maar nu gaan een aantal ambtenaren met prioriteit uitzoeken hoeveel mogelijke incidenten er zijn met ganzen. Dat zit me niet lekker. Het lijkt me niet dat we als Kamer dat soort nauwe opdrachten moeten geven. Het lijkt mij dat we naar de algemene veiligheid van vliegen en van ons luchtruim moeten kijken. Dat wil ik hier toch nog even kwijt. Het is jammer dat mevrouw Van der Plas er niet meer is.

De voorzitter:

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

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met het aanvragen van een tweeminutendebat.

Ik heb een aantal punten. Ik zal proberen om het zo kort mogelijk te houden. De Minister heeft gelijk: de luchtruimherziening gaat tot 2035. Ik haalde dat door elkaar met de besluitvorming daarover in de eerste fase. Mijn excuses daarvoor. Ik had het over 2023, maar het hele traject duurt tot 2035.

Toen het OVV-rapport over vliegveiligheid uitkwam, zaten we al in een vertrouwensrelatie met de Minister, die zei: ik wil het vertrouwen terugwinnen. Dat lukte niet, omdat er in dat rapport dingen stonden waarvan de Minister zei: dat is niet zo. Ik noem het beroemde voorbeeld van pagina 127. Daar hoeven we het nu niet over te hebben – dat kunt u teruglezen in de annalen – maar datzelfde is eigenlijk nu weer een beetje aan de hand. De Minister zegt: de ILT heeft geoordeeld over het ISMS en dat is oké. Maar in haar eigen Staat van Schiphol staat toch echt op pagina 30: «De voortgang en borging van het proces om na besluitvorming binnen het ISMS de kwaliteit en tijdigheid van maatregelen te bewaken, is voor de ILT onvoldoende duidelijk en overzichtelijk.» En zo gaat het nog een tijdje door. De indicator daarvoor staat op 73%. Dat is bij

lange na niet voldoende. Ik zou de Minister daarom toch willen aanraden om daar in de verzamelbrief – dat hoeft nu allemaal niet – nog op terug te komen.

Het volgende punt waar misschien op terug kan worden gekomen in die verzamelbrief gaat over de ...

De voorzitter:

Voordat u doorgaat: u bent al over uw spreektijd voor de tweede termijn heen. U moet wel zorgen dat u binnen de tijd blijft.

De heer Van Raan (PvdD):

Neemt u in die toezegging over de geluidsnormen alstublieft ook mee wat het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens daarover zegt, want er zit een rechtszaak aan te komen. Ik geef het alleen maar mee.

Tot slot over de hubfunctie. Terecht begon collega Hagen van D66 daarover. Er vliegen nu gedurende de zomer lege vliegtuigen tussen Eindhoven en Schiphol om passagiers vanaf Eindhoven te vliegen. Dat lijkt mij niet gezond en niet nodig en het lijkt me klimaattechnisch en qua veiligheid niet goed. Kan de Minister daar zo spoedig een einde aan maken?

Dank u wel.

De heer Geurts (CDA):

Toen de heer Van Raan een tweeminutendebat aanvroeg, maakte me dat even nieuwsgierig. Zou hij een tipje van de sluier kunnen oplichten: wat is hij voornemens daar in te gaan brengen?

De heer Van Raan (PvdD):

Jazeker. Wij hebben het gehad over de rol van de OVV. De Minister zei: daarmee ga ik in gesprek. We willen bijvoorbeeld vragen – dat vragen we de Kamer ook en misschien krijgen we wel een meerderheid hiervoor – om de OVV uit te nodigen om expliciet het rapport uit 2017 te nemen, waar zo'n twintig maatregelen in staan, en dat naast de voortgang te leggen; dus even officieel. Dat is één. Twee. Gezien de klimaatveiligheid waar we het over hebben, die ook steeds pregnanter wordt, en de plannen van de luchtvaartsector, tot zover gesteund door het kabinet, om 12 megaton uit te gaan stoten in 2030, moet er toch een keer discussie komen over waar men die 8 megaton vandaan gaat halen. Die gaat misschien wel ten koste van de landbouw. We moeten het hebben over de ganzen. Terecht dat mevrouw Van der Plas van BBB dit weer aan de orde stelt. In hoeverre wordt de groei gefaciliteerd door maar heel veel ganzen af te gaan knallen? Dat zijn zo maar weer een paar ... Ik wil best nog wel even doorgaan, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, u heeft in het plenaire debat hierover ook spreektijd, dus ik ...

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

... zou de tip willen geven om daar goed mee om te gaan. De heer Alkaya, SP, uw tweede termijn.

De heer Alkaya (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Minister voor de beantwoording van onze vragen. Het is goed dat er meer aandacht is voor de misstanden en de uitwassen op onze luchthavens en vooral op Schiphol natuurlijk. Ik heb vooral aandacht gevraagd voor het stelsel dat daaraan ten grondslag ligt, een stelsel waarin het publieke belang, het belang van de omgeving, de

reizigers en de werknemers, vooropstaat en niet het belang van zo veel mogelijk winst maken of het belang van de economie. Dat zijn ook reële belangen, maar ik kies er heel duidelijk voor om een stelsel in te richten waarin die andere belangen vooropstaan en niet de belangen waaruit de misstanden voortkomen. Betrokkenheid, zeggenschap en respect voor de werkvloer zijn daarbij heel belangrijk. Soms is dat goed geregeld, maar heel vaak is dat niet goed geregeld. Immers, als het goed geregeld zou zijn, zouden heel veel misstanden überhaupt niet voorkomen. Ik kijk uit naar de onderzoeken naar de afhandelingsbedrijven en de misstanden die daarmee te maken hebben, maar mijn advies is: luister vooral naar de werknemers, luister vooral naar wat medewerkers in hun dagdagelijkse werkzaamheden meemaken, wat ze dag in, dag uit zien.

Wat ultrafijnstof betreft ben ik blij met het onderzoek dat eraan komt. Jammer dat het niet meegenomen kan worden in het onderzoek naar de omgeving. De details zijn wel belangrijk. Wie gaat het onderzoek uitvoeren? Als het de werkgever is en de werkgever de werknemers gaat vragen naar ervaringen, dan zit er zo'n machtsverschil in het onderzoek ingebakken, dat er waarschijnlijk niet de beste resultaten uit komen. Ik roep de Minister op om daarvoor oog te houden. Betrek de werknemers er goed bij en laat het onderzoek niet uitvoeren door de werkgever, die daar evident een belang bij heeft, maar door een onafhankelijke partij. Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heb ook een kleine bijdrage in de tweede termijn. De Minister is mij nog een antwoord schuldig met betrekking tot de piloten en hun expertise en het gebruik daarvan voor de veiligheid op Schiphol zelf.

Een tweede punt is het volgende. De heer Geurts begon erover: die zwarte lijst van amokmakers. Daar heeft mijn collega Dijkstra vorig jaar augustus vragen over gesteld die op 14 september 2020 zijn beantwoord. De Minister heeft daarin aangegeven dat er op dat moment gewerkt werd aan een protocol tussen KLM en Transavia, juist om te kijken of die lijst zou kunnen werken, ook met de Autoriteit Persoonsgegevens. Op een week na is dat een jaar geleden. Ik kan mij niet zo goed voorstellen dat in een jaar tijd zo weinig stappen zijn gezet. Ik neem het u niet kwalijk, maar ik neem het misschien de sector zelf wel kwalijk dat we in een jaar tijd niet verder zijn gekomen dan «we staan nu op het punt om het voor te leggen aan de Autoriteit Persoonsgegevens». Ik weet nog even niet naar wie ik moet wijzen, ik weet wel dat het me irriteert, want de luchtvaartsector heeft er last van, piloten hebben er last van en het cabinepersoneel heeft er last van. Ik vind dat we hierin snellere stappen moeten zetten. Als u als Minister mogelijkheden ziet om dit proces nog iets te versnellen, dan zou mij dat een lief ding waard zijn.

Dank u wel.

Dan gaan we naar de tweede termijn van de Minister. Kunt u direct antwoorden of heeft u nog even tijd nodig?

Minister Visser:

Ja, voorzitter, ik kan direct overgaan tot de beantwoording. Ik weet ook niet precies wat de achtergrond is, zeg ik in reactie op de laatste vraag van de heer Heerema. Ik weet wel dat er door sector zelf gewerkt is om te kijken of men tot een goede aanvraag kan komen. Ik denk dat het ook in belang van de sector is om een aanvraag te doen die kwalitatief voldoende is zodat de autoriteit haar oordeel kan vellen. Uiteraard geldt ook dat we in dit dossier niet stilstaan. Nog los van de discussie rond zwarte lijsten, wat een belangrijk aspect is, wordt ook met het Openbaar Ministerie gesproken over snelrecht. Zoals we met veelplegers doen rondom de jaarwisseling of überhaupt mensen die een overtreding begaan, bekijken we of we snelheid kunnen aanbrengen. Die

gesprekken lopen nog en ik schat zo in dat in een volgende verzamelbrief – de heer Geurts zei: kom erop terug in een volgende verzamelbrief – we terugkomen op niet alleen die zwarte lijst, waar de vragen nu vooral over gingen, maar ook op sowieso het resultaat tot op heden van de verschillende initiatieven die genomen zijn, of het nu vanuit de sector is of vanuit het Openbaar Ministerie. Ik zal even een update geven van de verschillende stappen die genomen zijn, zodat u daarvan kennis kunt nemen. Ik zal erachteraan gaan om te achterhalen waarom het zo veel tijd nodig heeft. Uiteraard is het vervolgens nog aan de Autoriteit Persoonsgegevens om een oordeel te vellen, dus ik kan nog geen uitspraak doen over wanneer het geregeld is als er een aanvraag wordt gedaan en deze wordt goedgekeurd. Ik kom dus niet alleen op dit punt terug, maar nog wat breder op het punt wat we met onder andere het Openbaar Ministerie hebben gedaan.

Dan de heer Geurts. Even los van het oordeel van mevrouw Hagen – waar hebben we het over in dit debat? – denk ik dat het terecht is wat hij vraagt. De afgelopen tien jaar zijn er vele debatten gevoerd, niet alleen in deze Kamer maar ook in de verschillende provinciale staten en gemeenteraden. Dit is terugkerend punt, juist ook vanuit het veiligheidsperspectief. Ik denk dat dat goed is, gelet op de sporen die we hebben afgesproken. Wat is daarvan terechtgekomen? Zo zie ik de vraag ook. Ik kan misschien niet per maatregel een effectiviteitsmeting doen, maar ik kan wel cijfers naast elkaar leggen van tien jaar geleden en nu. Laten we dat doen, zeg ik ook in reactie op mevrouw Van der Plas. Laten we kijken of we daarover iets op papier kunnen zetten. We gaan kijken hoe snel we dat kunnen doen. Mevrouw Hagen vroeg naar het vliegverbod: kan dat nu? Nee, dat kan nu niet. Dat is ook een van de wezenlijke aspecten in het OVV-rapport dat er nu ligt. Het zou wel moeten vanuit de overheid. Nu is het een afweging die de luchtvaartmaatschappijen zelf moeten maken. Dat hebben we ook gezien in Afghanistan. Op basis van de deelname die ze hebben in de expertgroep onder leiding van de NCTV – de veiligheidsdiensten, zowel de AIVD als de MIVD, brengen informatie in, zodat er kennis is – kunnen ze hun besluit nemen. Maar we werken nu niet met vliegverboden. Ik vind het relevant om snel met een reactie te kunnen komen, dus is het terecht dat mevrouw Hagen ernaar vraagt. De OVV beveelt dat ook aan. De vraag is: kunnen we dat en willen we dat? Ik wil daar later op terugkomen en nog niet op een antwoord vooruitlopen. Als de vraag is of de Nederlandse overheid nu een vliegverbod kan opleggen buiten het Nederlandse luchtruim – we hebben natuurlijk wel zeggenschap over ons eigen luchtruim – dan is het antwoord: nee.

Voorzitter. Dan de vraag ...

De voorzitter:

Ik hoor wat gemurmel hier. U mag nog één vervolgvraag stellen, mevrouw Hagen.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik heb er ook maar één, voorzitter. Hoe rijmt dat dan met het feit dat we in de coronasituatie wel vliegverboden hebben opgelegd?

Minister Visser:

Dat is gebeurd op grond van de Wet publieke gezondheid. Dat kon wel. Dit zou je dan op een andere grond doen. Als je dit introduceert, moet je een andere grond introduceren en dat maakt ... Er is nu geen kader waarbinnen je het kunt doen. Het vraagt ook nogal wat als je dit doet. Ik wil niks ten nadele zeggen van de vraag die mevrouw Hagen terecht stelt, maar het was een andere grondslag en op die grondslag kan het hier niet. Ik denk dat dit onderwerp meer verdient dan een korte discussie in tweede termijn. Je moet een discussie voeren op basis van een analyse van het kabinet over wat wel zou kunnen, op grond waarvan, wat dit dan betekent

en wat de afweging van het kabinet dan is. Daarover moet je een brede discussie voeren, want dat verdient dit onderwerp meer dan welk onderwerp ook.

Ook de heer Van Raan had een aantal vragen. Hij deed ook een oproep om over bepaalde onderwerpen te spreken. Volgens mij ben ik in mijn inleiding al ingegaan op wat wij als kabinet in de Luchtvaartnota hebben opgenomen. Daar komen we op terug bij Fit for 55. Uiteraard mag de heer Van Raan altijd een VSO aanvragen, maar een onderwerp rondom verduurzaming en klimaat zou ik niet per definitie in een VSO met u willen bediscussiëren, eerlijk gezegd. Dat vind ik echt onderwerp waarbij je verschillende perspectieven kunt hebben en u heeft uw perspectief, meneer Van Raan. Mijn oproep aan de heer Van Raan zou zijn: laten we gewoon de tijd nemen voor dit soort debatten om te beoordelen wat de consequenties zijn. Wat betekent het? Hoelang geef je een sector de tijd? Welke effecten levert het op? Wat betekent het economisch? Wat betekent het maatschappelijk? Juist die belangen moeten tegen elkaar worden afgewogen. De heer Van Raan noemde een aantal onderwerpen waar hij het in een VSO over wil hebben. Ik wil hem oproepen om te bekijken waar hij debatten voert. Dit is een onderwerp dat meer aandacht behoeft.

Dan de vragen van de heer Van Raan over de voortgang van de ILT en het veiligheidsmanagementsysteem. Het klopt wat u zegt. U heeft het voorgelezen: dat was toen de stand van zaken. Ik heb u aangegeven – dat staat ook in het rapport – dat er nog veel werk aan de winkel is en dat een aantal zaken moet worden opgelost. Inmiddels is het beeld weer anders. Dat is ook de reden dat we ieder jaar zullen rapporteren aan u, zodat u de voortgang in dezen kunt meten. We zien dat er wel meer samenwerking in de sector is, dat er wel meer tussen de partijen wordt samengewerkt waardoor de ILT meer inzicht heeft gekregen. Dus: ja, dat was de stand van zaken vorig jaar, maar het beeld dat we nu hebben – u krijgt daar inzicht in – is veranderd. Is het daarmee volledig op orde? Nee. In het volgende rapport zult u waarschijnlijk een ander percentage en een ander beeld zien – hopelijk iets meer verbetering als het gaat om het percentage – maar nog geen percentage van 100. Er is dus wel voortgang in dezen.

Wat betreft de vraag over de OVV: het is echt aan de OVV zelf. Men doet opvolgingsonderzoek of kan nadere rapporten uitbrengen. Dat hebben ze ook gedaan naar aanleiding van het OVV-rapport over Schiphol. Dat is volgens mij in 2018 naar uw Kamer gestuurd. Het is altijd aan de OVV om te bepalen of men alsnog een nader onderzoek wil verrichten of alsnog een nader rapport wil doen uitkomen. Mijn ervaring is dat de OVV daar zelf naar kijkt. Mijn bijdrage ging over de evaluatie die wij zelf uitvoeren of laten uitvoeren. Aan degene die de evaluatie uitvoert hebben wij wel gevraagd om contact te zoeken met de OVV om de blik van de OVV, voor zover dat kan en voor zover de OVV bereid is om daaraan mee te werken, mee te nemen in de evaluatie. Zo was mijn opmerking bedoeld. Wij vinden het dus belangrijk om de OVV daarbij te betrekken.

Voorzitter. Volgens mij heb ik hiermee de nadere vragen beantwoord. O, er was nog een vraag over de piloten. In het kader van het veiligheidsmanagementsysteem zijn alle partijen actief. Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk om daarin een afweging te maken. Piloten leveren ook een actieve bijdrage aan het veiligheidsmanagementsysteem, juist op het aspect van veiligheid en inhoud. Ik heb begrepen dat hier zeer veel belang aan wordt gehecht en dat men is uitgenodigd voor de taskforces binnen het ISMS, zodat op die manier de bestaande veiligheidszorgen ingebracht kunnen worden en er kan worden gekeken naar de voortgang op dit gebied. De informatie die ik heb, is dat er voor gekozen is om niet deel te nemen aan die taskforces. Waarom weet ik niet, dat is een van de vragen die ik zelf heb. Waar zit het dan precies in? Wat het hoogste niveau betreft: daar nemen ze inderdaad niet aan deel. Degenen die daar aan tafel zitten hebben beslissingsbevoegdheid en kunnen dus uiteindelijk ja of nee

besluiten. Maar dat betekent dus niet dat de piloten in de verschillende groepen daaronder niet actief zijn of hun inbreng niet zouden kunnen leveren. Maar aan de hoogste overlegtafel zitten degenen die uiteindelijk het besluit ja of nee kunnen nemen. Aan de hoogste tafel wil je van partijen duidelijkheid krijgen: hoe gaan we dat doen? Waarom de VNV ervoor heeft gekozen om niet deel te nemen aan de taskforces is een vraag die ik naar aanleiding van dit debat ga meenemen, naast een aantal andere vragen die u heeft gesteld. Wat is daar de achtergrond van? Daar ben ik zelf ook benieuwd naar.

De voorzitter:

Dank. U heeft nog een vraag, meneer Alkaya? Dat kan, u heeft nog één vraag.

De heer Alkaya (SP):

Ik vroeg nog om bevestiging dat het van belang is dat werknemers bij het onderzoek over ultrafijnstof betrokken zijn en niet belemmerd worden bij het delen van hun ervaringen.

Minister Visser:

Dat is meer dan terecht. Ik vind dat een werkgever altijd de eigen verantwoordelijkheid heeft om zelf onderzoek te doen naar aanleiding van de Arbowetgeving. Dat staat nog los van wat er speelt, maar je bent als werkgever zelf verantwoordelijk voor een veilige en gezonde werkomgeving. Los daarvan gaat dit onderzoek om iets breders en vind ik het ook van belang dat dat door een onafhankelijke partij wordt uitgevoerd en dus niet door de werkgever zelf, want die heeft een eigenstandige verantwoordelijkheid. Dit onderzoek wordt wat mij betreft door een onafhankelijke partij uitgevoerd. We zijn nog in overleg met wie dat dan exact zou moeten uitvoeren. Uw oproep nemen we daar ook in mee en we zullen het door een onafhankelijke partij laten uitvoeren, maar door wie weet ik nog niet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dank voor de beantwoording in de tweede termijn. U heeft een aantal toezeggingen gedaan met daarin ook tijdspaden, wel met de oproep om enige coulance te betrachten vanwege de overdracht van de vorige Minister op u.

- De Minister komt in oktober met de kabinetsreactie op het OVV-rapport inzake vliegen boven conflictgebieden.
- De Minister komt in een volgende verzamelbrief terug op de vragen van het lid Geurts over de formele aanvraag bij de Autoriteit Persoonsgegevens om te komen tot een zwarte lijst met betrekking tot zich misdragende passagiers plus een analyse van het effect van de al genomen maatregelen. Daarbij gaat het om de stand van zaken.
- De Minister komt terug op de vragen van het lid Heerema inzake incidentennormen met betrekking tot covidcontroles.
- De Minister stuurt in september het RIVM-rapport over ultrafijnstof, inclusief de kabinetsreactie, naar de Kamer.

De heer Alkaya (SP):

Volgens mij gaat het om twee onderzoeken. Er komt één onderzoek over de afhandelaren in september, dat dus gaat over de arbeidsomstandigheden van afhandelaren. Daarnaast wordt er onderzoek verricht naar ultrafijnstof op de platforms, en daarvoor heeft de Minister volgens mij nog geen datum gegeven. Maar we krijgen in ieder geval de kaders, de randvoorwaarden. Daar komt ze op terug. Zo heb ik het begrepen.

De voorzitter:

Dank voor deze verduidelijking. Ik hoor de Minister zeggen dat dit klopt, dus dan telt het gesproken woord.

- De Minister stuurt deze maand het rapport over de sociale vestigings-eisen inclusief een reactie van de FNV en een kabinetsreactie naar de Kamer. De vragen van het lid Alkaya over de afhandelingsbedrijven worden hierin specifiek meegenomen.
- De Minister komt binnen enkele maanden terug op de vragen van het lid Van der Plas inzake de cijfers met betrekking tot ongelukken en bijna-ongelukken met ganzen. De vragen van het lid Geurts over een overzicht van de afgelopen tien jaar worden daarin meegenomen, waarbij wordt nagegaan of het daardoor erger geworden is.
- De Minister komt terug op de vragen van het lid Van Raan over de WHO-normen voor geluid.

Dat is de laatste toezegging die gedaan is.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor het noemen daarvan. Dat ging over Schiphol. We hebben ook gevraagd of Maastricht daarin betrokken kon worden.

De voorzitter:

De Minister komt terug op de vragen van het lid Van Raan over de WHO-normen voor geluid. Ik heb daar geen luchthaven bij genoemd, maar de heer Van Raan zegt: we bedoelden naast Schiphol ook Maastricht. Ik heb dat niet zo begrepen, maar ...

Minister Visser:

Misschien begrijpen we elkaar verkeerd. De WHO-normen gelden natuurlijk niet alleen voor de luchtvaart, maar eigenlijk voor alles in Nederland. Dat maakt het ook zo complex om daar tot een reactie te kunnen komen. Je kan het niet toesnijden op twee vliegvelden. Dat is het grote probleem. En je kan het ook niet toesnijden op alleen vliegvelden, want dan gaat het er ook gewoon om wat dat betekent voor de woningbouw in Nederland, voor havens en voor eigenlijk alle functies die je in Nederland hebt. Dus dit is een veel bredere discussie die we met elkaar moeten voeren. Dat maakt het ook zo lastig om daar nu direct een antwoord op te geven. Ik wil voorkomen dat ik het alleen maar over een vliegveld ga hebben, want dit gaat over de ruimtelijke inrichting van Nederland en de gevolgen die het heeft als je overgaat tot strengere normen en wat dat dan op korte termijn betekent en op lange termijn. Wat zou je daaraan kunnen doen? Dus ik ga me niet alleen op Schiphol en Maastricht Aachen Airport richten.

De voorzitter:

Zo had ik het ook niet gehoord en bedacht, dus ik denk dat u daarop terugkomt in de bredere samenhang. Daar kan ik niet zoveel anders van maken, meneer Van Raan, dus hier moet u het mee doen. Bij de eerste toezegging over OVV-conflictgebieden geldt overigens dat u dat samen met JenV doet, Minister. Nu heeft de heer Van Raan een tweeminuten-debat aangevraagd.

De heer Van Raan (PvdD):

Er is ook nog een vraag blijven liggen.

De voorzitter:

In de tweede termijn? Welke vraag is blijven liggen, meneer Van Raan?

De heer Van Raan (PvdD):

Over de lege vluchten tussen Amsterdam en Eindhoven.

Minister **Visser**:

We kunnen dat niet verbieden.

De **voorzitter**:

Dan heeft de heer Van Raan een tweeminutendeбат aangevraagd. Er is al een aantal onderwerpen benoemd die mogelijk aan de orde kunnen komen. Dan wil ik ieder danken voor de deelname aan het debat. Ik wil ook de ondersteuning vanuit de bodedienst en de notulisten en de ambtelijke ondersteuning van de Minister bedanken. Ik wens u een fijne dag verder.

Sluiting 12.53 uur.