

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over verschillende brieven op het terrein van de luchtvaart (de volledige de agenda is aan het eind van het verslag bijgesloten).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
VVD-fractie	3
CDA-fractie	5
D66-fractie	10
GroenLinks-fractie	24
SP-fractie	31
PvdA-fractie	36
ChristenUnie-fractie	40
Partij voor de Dieren-fractie	44
50PLUS-fractie	49
II Reactie van de bewindspersoon	49
III Agenda	49

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brieven, de rapporten en de bijlagen die geagendeerd staan voor het schriftelijk overleg Luchtvaart.

De leden van de CDA-fractie hebben verschillende vragen bij dit schriftelijk overleg en danken de Minister voor de verschillende Kamerbrieven die op de agenda staan.

De leden van de D66-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de agenda van dit schriftelijk overleg. Deze leden hebben naar aanleiding van deze agenda en de actualiteiten nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de enorme hoeveelheid stukken die voor dit overleg geagendeerd stond. Zij betreuren dat hierdoor veel belangrijke informatie slechts oppervlakkig aan de orde kan komen en niet de aandacht krijgt die het verdient. Vandaar ook dat zij het verzoek hebben gedaan om over twee vrij technische onderwerpen die geagendeerd stonden -de stikstofberekeningen voor de MER Lelystad Airport en de implementatie van Doc29- eerst een feitelijke vragenronde te houden voor verdere parlementaire behandeling.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de 54, vaak zeer omvangrijke, agendapunten die op de agenda voor dit schriftelijk overleg staan. Deze leden willen, alvorens zij hun inbreng leveren, opmerken dat zoveel en uiteenlopende agendapunten samenvoegen tot één schriftelijk debat geen recht doet aan het democratisch gehalte van dit debat en dat het de controlerende taak van het parlement ernstig belemmert. Desondanks willen zij een aantal vragen stellen over de geagendeerde onderwerpen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben naar aanleiding daarvan enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de brieven van de Minister over diverse luchtvaartonderwerpen gelezen. Zij hebben over enkele punten nog vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover nog enkele kritische vragen en opmerkingen.

De leden van 50PLUS-fractie danken voor de toezending van alle geagendeerde stukken. Naar aanleiding hiervan willen zij graag enkele vragen stellen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vinden het goed dat er zoveel informatie voorhanden is en zien de impact van het coronavirus op de mondiale, Europese en Nederlandse luchtvaart. Het sterkt deze leden dat de luchtvaart essentieel is voor Nederland, zowel voor versterking van onze economie, voor het behoud en in stand houden van banen en het hebben van directe verbindingen met de rest van de wereld vanaf Schiphol. Het coronavirus en de gevolgen op de samenleving en de luchtvaart bieden naast vele bedreigingen ook uitdagingen om de rol van luchtvaart voor Nederland beter te gaan waarderen. Deze leden hebben aan de hand van alle ontvangen informatie nog wel een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie zouden van de Minister graag een opsomming zien van de voortgang op het gebied van veiligheid naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Welke aanbevelingen van de OVV zijn overgenomen en waar staan we nu? Welke groei in aantallen vliegbewegingen, zowel in vracht als passagiers vanaf Schiphol is er mogelijk? Voor nu, komend jaar en ook na herstel van de coronacrisis? Op welke termijn als het gaat om de veiligheid?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de eerste wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB-1) naar de Kamer komt om de 500.000 vliegbewegingen vast te leggen en waarbij het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) eindelijk van toepassing wordt.

De leden van de VVD-fractie vragen, als het gaat om de natuurvergunning die het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) nodig acht, waarom die voor vliegvelden zoals Schiphol en Lelystad nodig is, en op basis waarvan het redelijk is dat rechten worden ontnomen. Rechten die eerder op basis van een goede onderbouwing zijn verkregen. Deze leden vragen of er in deze situatie een mogelijkheid bestaat voor luchthavens en/of gebruikers om hiertegen in beroep te gaan. Is de Minister bekend met eventuele signalen hierover? Zo ja, wat zijn deze? Hoe kan de Minister de luchtvaartsector ondersteunen bij de verdere aanpak van de stikstofproblematiek? Hoe waakt zij ervoor dat de luchtvaart verder in de knel komt vanwege andere belangen, of belangen vanuit andere sectoren, die ook onderworpen worden aan een stikstof-regime? Welk perspectief wordt de luchtvaartsector nu geboden voor de toekomst?

De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is om het politieke proces en de politieke besluitvorming rondom Lelystad Airport los te koppelen van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Klopt het dat nu in feite alle informatie om tot politieke besluitvorming over openstelling van Lelystad Airport over te gaan aanwezig is? Zo nee, welke informatie is nog nodig en op welke termijn kan deze worden verwacht? Wanneer kunnen deze aanvragen en procedures worden afgerond om eenieder zekerheid te bieden? Daarmee samenhangend vragen deze leden wanneer een kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Remkes komt.

De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat het meenemen van de uitstoot van stikstof boven 3.000 voet niet aan de orde is voor reductie in Nederland zelf, aangezien wij geen invloed hebben op overvliegende toestellen. Deze leden nemen niet aan dat wij ons luchtruim gaan sluiten hiervoor. Is dat correct? Deze leden zien eveneens een probleem bij toekenning van uitstoot/depositie aan natuurgebieden over het hele land. Dat wordt een ingewikkelde opgave met cijfers ver achter de komma en is ondoenlijk. Is de Minister dat met deze leden eens? Ten slotte moet het mogelijk blijven dat de luchtvaartsector binnen de gebiedsgerichte aanpak ook extern kan salderen, aangezien de mogelijkheden voor terugdringing van emissies in de sector vooralsnog zeer beperkt zijn. Ook hier vragen deze leden hoe de Minister waakt over deze belangen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het kan dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) bij rapporten over stikstofverbindingen voor Lelystad Airport in eerdere rapporten geen opmerkingen over de warmte-invoer heeft gemaakt en dat dit nu wel het geval is. Wat zei de commissie eerst, wat zegt ze nu en op basis waarvan zijn deze aanpassingen gemaakt?

De leden van de VVD-fractie zien dat deze Minister de negatieve gevolgen van de coronacrisis probeert weg te nemen. Echter, de vraag is of alles dadelijk weer hetzelfde wordt. Deze leden vragen hoe de Minister denkt de selectiviteit in te vullen, nu het aantal vliegbewegingen op Schiphol ineens dramatisch is gedaald. De Minister heeft goed werk geleverd bij de Europese regeling voor slots. Klopt het dat deze slots gewoon historische rechten blijven voor de luchtvaartmaatschappijen, ook al maken zij er dit jaar geen gebruik van? Is verlenging van deze Europese regeling noodzakelijk, omdat de periode mogelijk te kort is aangezien komend jaar veel luchtvaartmaatschappijen geen gebruik zullen gaan maken van de toegekende slots? Welke scenario's voor herstel van de luchtvaart op Schiphol en daarbuiten acht de Minister mogelijk? Wat zijn de prognoses? Wanneer zijn er hopelijk weer op de 500.000 vliegbewegingen vanaf Schiphol en wanneer 570.000 vliegbewegingen voor de gehele Schiphol NV? Hoe worden banen zoveel mogelijk behouden in de tussentijd? Op welke manier draagt deze Minister bij aan het groeiperspectief en vooral nu de luchtvaartsector als een dragende kracht voor het economisch herstel na de coronacrisis gezien kan worden? We weten nu immers dat naast het feit dat in de luchtvaart veel mensen werken, zowel direct als indirect, de luchtvaart ook de aantrekkingskracht geeft voor de vestiging van vele buitenlandse bedrijven in ons land en de luchtvaart nog steeds een banenmotor is. Bovendien is nu het belang van goede en snelle directe verbindingen evident gebleken. Deelt de Minister deze opvatting?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij de mening deelt dat verduurzaming van de luchtvaart aan de orde blijft, maar dat uitgekeken moet worden met het stellen van onredelijke eisen. Deze leden ondersteunen van harte duurzame initiatieven, zoals synthetische kerosine en biokerosine, het elektrificeren van het taxiën en op de grond, maar zij waken ervoor eisen te stellen die financieel onhaalbaar zijn of het gelijke speelveld verstoren. Hoe waakt de Minister daarover? Is de Minister het met deze leden eens dat via innovatie extra groei kan worden gerealiseerd?

De leden van de VVD-fractie waarderen de inzet en ondersteuning van de Minister om de reisbranche, de luchtvaartsector en de consument te beschermen via het toestaan van vouchers. Dit zien deze leden als een gezamenlijk belang. Amendering of aanpassing van de verordening (EG) Nr. 261/2004 lijkt deze leden raadzaam, om zowel de belangen van de consument als die van de luchtvaartsector te waarborgen. Eveneens is

besproken dat het kabinet per koninklijk besluit tot een latere ingangsdatum kan komen van de nationale vliegbelasting. Is dit nog steeds zo en wat zijn hiervoor de criteria? Is de Minister het met deze leden eens dat dit geen broekzak-vestzak-situatie moet worden? Is voor behoud van liquide middelen in de sector een vrijstelling van luchthavengelden, beveiligingskosten en/of luchtverkeersleiding te overwegen? Kan het verstandig zijn een Europese, gezamenlijke aanpak na te streven voor het op gang brengen van vluchten binnen Europa en vooral voor de voorwaarden, juist ook in de vliegtuigen, die daaraan gesteld worden? Op welke maatregelen gaat gezamenlijk ingezet worden om een lappendeken van onderling afwijkende nationale maatregelen te voorkomen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de achterstand met betrekking tot de herindeling van het luchtruim ingelopen kan worden. Zijn er eventueel zaken later in het proces die versneld uitgevoerd kunnen worden?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of de Minister zicht heeft op hoe de vliegticketprijs zich kan ontwikkelen in verband met corona. Wat betekent corona mogelijk voor het kostenniveau van luchtvaartmaatschappijen als ze minder mensen in de vliegtuigen kunnen vervoeren en hoe wordt vliegen voor mensen met een normale portemonnee betaalbaar gehouden?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over luchtvaart in relatie tot de coronacrisis. Deze leden vinden het zeer belangrijk dat er alles aan wordt gedaan om te voorkomen dat door personenvervoer via vliegtuigen het aantal coronabesmettingen in Nederland toeneemt en dat er tijdens vluchten zich onverantwoorde situaties voordoen. De Europese Commissie (EC) heeft op 8 april 2020 een mededeling gepubliceerd met het voorstel om het EU-inreisverbod voor niet essentiële reizen met 30 dagen te verlengen, tot 15 mei 2020. Het kabinet heeft besloten dit voorstel over te nemen. De Minister geeft aan dat het verbod voor luchtverkeer met passagiers uit China, Zuid-Korea en Iran daarom niet wordt verlengd en per 10 april 2020 om 18.00 uur verviel. Kan de Minister bevestigen dat een nationaal ingesteld vliegverbod voor derde landen ten opzichte van dit EU-inreisverbod geen enkele extra waarborg biedt en dat het vervallen van deze nationale verboden voor China, Zuid-Korea en Iran dus geen versoepeling betekent? En kan de Minister aangeven of andere Europese landen dat ook doen? De Minister geeft verder aan dat uiterlijk vanaf 17 april 2020 om 18.00 uur een gezondheidsverklaring verplicht is voor reizigers uit hoog-risicogebieden. Kan de Minister uiteenzetten wat deze gezondheidsverklaring inhoudt? Welke vragen worden precies gesteld? In hoeverre kan van reizigers worden verwacht dat zij exact antwoord kunnen geven op de vragen en dat deze antwoorden actueel zijn? Bevat dit systeem geen prikkel om net iets betere antwoorden te geven dan de werkelijke gezondheidssituatie is? Hoe worden de gezondheidsverklaringen, voordat de reizigers het vliegtuig in gaan, gecontroleerd? Welke sancties staan er op, indien reizigers de gezondheidsverklaring bewust verkeerd invullen? De Minister geeft aan dat vanwege de invoertermijn van de gezondheidsverklaring de vliegverboden voor Italië, Spanje en Oostenrijk nog eenmaal met een week worden verlengd tot 17 april 2020 om 18.00 uur, en dat deze daarna komen te vervallen. Deze leden vinden dit een opvallende keuze. Waarom blijven deze vliegverboden niet bestaan? Kan de Minister aangeven of het laten vervallen niet in de praktijk een versoepeling van de regels betekent, omdat een vliegverbod een zwaarder middel lijkt dan een gezondheidsverklaring? Kan de Minister aangeven of hierdoor ook passagiers aan boord kunnen komen die niet reizen met het doel van repatriëring? Kan de Minister

verder schetsen welke (toetsings)criteria in Europa en in Nederland worden gehanteerd om te bepalen of nu of in de nabije toekomst inreizen wordt versoepeld en/of huidige regels worden vervangen door andere regels? Deze leden vragen de Minister verder een update te geven of er op dit moment nog steeds geen medisch advies van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) is om een vluchtverbod op vluchten vanuit de Verenigde Staten te rechtvaardigen. Zo ja, kan de Minister de onderbouwing hiervan toelichten? Eerder is in een Kamerbrief (Kamerstuk 26 419, nr. 94) aangegeven dat het RIVM wel heeft aangegeven dat gedragsregels aangehouden kunnen worden om het gevaar van besmetting met het coronavirus vanuit de Verenigde Staten te beperken. Om welke gedragsregels gaat het? Waarom kiest Nederland niet voor de meest strikte screeningsmaatregelen rond in- en uitstappen bij passagiersvluchten uit de Verenigde Staten richting Nederland? Reizigers uit hoog-risicogebieden wordt dringend geadviseerd om 14 dagen in thuisquarantaine te gaan. Waarom worden deze passagiers, bijvoorbeeld degenen uit de Verenigde Staten, hiertoe niet verplicht? Kan de Minister aangeven hoe het in zijn algemeen staat met het invoeren van screenings op de gezondheid van passagiers bij het in- en uitstappen bij vluchten die Nederland als eindbestemming hebben, in ieder geval bij die vluchten vanuit hoog-risico gebieden? Worden er temperatuurmetingen gedaan? Zo nee, waarom niet? En kan de Minister aangeven hoe wordt omgegaan met buitenlandse reizigers, die landen op Nederlandse vliegvelden, die tijdens de vlucht ziekteverschijnselen laten zien? Waar gaan die naartoe? Worden zij onderzocht? Deze leden krijgen verder graag een update over het voorkomen van volle vliegtuigen op Eindhoven Airport met seizoenarbeiders. Kan de Minister aangeven op welke wijze wordt gehandhaafd op de regels en in hoeverre al is ingegrepen? In hoeverre is de Minister in overleg en in afstemming met de landen en maatschappijen van oorsprong waar de arbeidsmigranten aan boord gaan? Kan de Minister ook aangeven of zij hierover in gesprek is met belangenorganisaties van de betrokken sectoren? Zo ja, wat zijn hiervan de concrete afspraken? Kan de Minister aangeven welke signalen het ministerie ontvangt van andere onverantwoorde situaties op het gebied van vliegen? Hoe wordt geacteerd op dit soort onverantwoorde situaties? Deze leden vragen de Minister verder een actueel overzicht te geven van de huidige passagierstromen op de Nederlandse vliegvelden, met hierbij inzichtelijk hoeveel passagiersvluchten er binnenkomen uit risicogebieden, welke restricties en controles er gelden voor deze vluchten en in hoeveel vluchten medische apparatuur en middelen gerelateerd aan de aanpak rond de coronacrisis worden meegevoerd.

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister naar de bestaanszekerheid van de internationale hub Schiphol en van KLM in de post-coronatijd. Kan de Minister aangeven dat zij er alles aan doet met het kabinet om deze belangrijke economische factor voor werkgelegenheid, vestigingsklimaat en internationale infrastructuur te behouden voor Nederland? Wordt een gezamenlijk plan opgesteld? Kan de Minister een update geven wat de meest urgente problemen zijn en welke concrete oplossingen en/of scenario's besproken worden? Kan de Minister informatie delen naar aanleiding van ervaringen met eerdere crisissen hoe de luchtvaartsector zich herstelt, zoals na 9/11, de vulkaanuitbarsting op IJsland en de economische crisis van 2008?

De leden van de CDA-fractie hebben verder met veel belangstelling kennisgenomen van de unieke samenwerking tussen Koninklijke KLM en Koninklijke Philips om in deze crisistijd een rol van betekenis te spelen in het wereldwijde vrachttransport van onder andere vitale producten als medische materialen. Zijn er nog meer van deze positieve ontwikkelingen en wat kan de Minister hierin betekenen om dit beter mogelijk te maken

en/of te faciliteren? Verder krijgen deze leden graag meer informatie over de aanwijzing die de Minister heeft gegeven aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) omtrent het afzien van handhaving bij de uitgifte van vouchers door luchtvaartmaatschappijen bij vluchtannuleringen in het licht van Covid-19. Kan de Minister aangeven of signalen van zowel de ANWB als de Consumentenbond kloppen dat sommige aanbieders extra kosten inhouden op de voucher, reeds betaalde kosten voor bagage en stoelplaatsen niet terugbetalen, er weinig flexibiliteit is om vliegtickets op een andere naam te zetten en aanbieders weigeren geld terug te betalen als consumenten goede redenen hebben om de voucher te weigeren? Zo ja, wat vindt de Minister hiervan? Waarom is de termijn gesteld op 12 maanden, wat langer is dan in sommige andere landen? De beleidsregel zal van toepassing zijn tot en met 30 juni 2020. Waarvan hangt mogelijke verlening af? Zou dit een moment kunnen zijn om mogelijk de gewijzigde beleidsregels te verlengen indien blijkt dat bepaalde aanpassingen wenselijk zouden zijn?

Luchtvaart algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over luchtvaart algemeen. Deze leden vragen de Minister wanneer in het voorjaar zij verwacht dat de ontwerpLuchtvaartnota naar de Kamer komt. Wanneer zullen LVB-1 en LVB-2 naar verwachting naar de Kamer komen? LVB-1 is nodig om een einde te maken aan het anticiperend handhaven op Schiphol. De Minister is hier al erg lang mee bezig. Hoe komt het dat dit zo lang duurt? Kan de Minister toezeggen dat LVB-1 uiterlijk voor de zomer naar de Kamer komt?

De leden van de CDA-fractie danken de Minister voor de voortgangsbrief van het programma Luchtruimherziening. Deze leden zijn het met de Minister eens dat modernisering van het Nederlandse luchtruim urgent blijft voor het vliegverkeer in heel Nederland, dat veiligheid als randvoorwaarde voorop moet staan en dat de doelen verruiming van de capaciteit, meer efficiënt gebruik en duurzaamheid (minder hinder en uitstoot) belangrijk zijn. In de voortgangsbrief van december 2019 is aangegeven dat de definitieve voorkeursbeslissing eind 2020 kan worden genomen (Kamerstuk 31 936, nr. 720). Deze planning is inmiddels alweer bijgesteld. Hoe kan het dat ook op dit onderdeel van het luchtvaartdossier vertraging optreedt? Zit er een structureel probleem achter dat gemaakte planningen van het ministerie geregeld moeten worden herzien? Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat er vooraf geen onduidelijkheden en/of fouten optreden in berekeningen? Kan de Minister bevestigen dat de planning om de belemmeringen weg te nemen om zoveel als mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport en om de laagvliegroutes te elimineren nog steeds op schema ligt, namelijk realisatie in de winter van 2021/2022? De Minister geeft verder in een van de Kamerbrieven aan met een wetsvoorstel te komen waarmee het sanctie-instrumentarium van de ILT wordt uitgebreid met een bestuurlijke boete zodat de ILT sneller en effectiever kan optreden tegen slotmisbruik (Kamerstuk 31 936, nr. 706). Kan de Minister op hoofdlijnen schetsen hoe deze uitbreiding van het sanctie-instrumentarium eruit gaat zien? Deze leden hebben in eerdere debatten aangegeven dat het in een klein land als Nederland van belang is dat luchthavens met elkaar samenwerken om zo elkaar te versterken en maatschappelijke waarde te creëren in plaats van elkaar onnodig op hetzelfde te beconcurreren. Een overkoepelende en integrale regie tussen de Nederlandse luchthavens kan hieraan bijdragen. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Amhaouch/Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28) om te onderzoeken welke samenwerkings-scenario's inclusief het draagvlak mogelijk zouden zijn om de regie tussen deze vliegvelden te vergroten, zodat ze meer aanvullend op elkaar worden

en elkaars kracht beter wordt benut? Wie heeft de leiding in deze verkenning? Welke gesprekken hebben wanneer plaatsgevonden? Zijn de wensen, behoeften en noodzaken van alle betrokken vliegvelden in kaart gebracht? Kan de Minister deze delen met de Kamer? Hoe wordt ertegen aangekeken om Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde deel uit te laten maken van de Royal Schiphol Group?

De leden van de CDA-fractie danken de Minister voor de update over de toelevering van vliegtuigbrandstof op Schiphol. Naast het vaststellen van de oorzaken zijn door TNO aanbevelingen gedaan om de continuïteit van de toelevering van vliegtuigbrandstof op Schiphol in de toekomst beter te borgen. De Minister geeft aan in vervolggesprekken aan te dringen op een spoedige implementatie van de aanbevelingen van TNO door de betrokken partijen. Wanneer wil de Minister dat deze geïmplementeerd zijn? Kan de Minister verder aangeven of er een back-upsysteem komt?

Vliegveiligheid

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over vliegveiligheid. Voor deze leden is veiligheid op Schiphol erg belangrijk. Deze leden vinden het daarom zeer verstandig dat de implementatie van de aanbevelingen van het OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol onafhankelijk wordt geëvalueerd. De Minister geeft aan dat de evaluatie in het algemeen laat zien dat het leeuwendeel van de aanbevelingen is opgevolgd of naar verwachting in de komende tijd opgevolgd gaat worden. Wat wordt hierbij verstaan onder «in de komende tijd»? En hoe kijkt de Minister aan tegen de uitspraak van de heer Dijsselbloem (voorzitter OVV) in een talkshow dat er niets gedaan zou zijn aan de veiligheid van Schiphol in de afgelopen jaren? Verder vragen deze leden hoe de Minister het proces wil optimaliseren dat vliegtuigen niet te dicht op elkaar zitten. In 2019 gebeurde dit namelijk acht keer. Verder zijn op 18 januari 2020 op Schiphol zestien landingen uitgevoerd op de Zwanenburgbaan, terwijl deze baan op dat moment formeel door luchthaven Schiphol nog niet beschikbaar was gesteld aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Hoe staat het met het onderzoek van LVNL en Schiphol dat eind maart 2020 gereed zou zijn? Kan de Minister aangegeven of inmiddels duidelijk is of ook de (OVV een onderzoek instelt?

De leden van de CDA-fractie hebben ook vragen over drones. Deze leden vinden het zorgwekkend dat uit de signaalrapportage van de ILT blijkt dat met name het risico op botsingen tussen recreatieve drones en bemande luchtvaart is gegroeid. Er zijn in Nederland op dit moment twee ministeriële regelingen van toepassing op het gebruik van drones. Hoe wordt hierop gehandhaafd? Waarom hebben meerdere lidstaten er als gevolg van Covid-19 voor gepleit om de van toepassing wording van de Europese regelgeving voor drones uit te stellen? Wat is het standpunt van Nederland? En waarom zes maanden en niet korter? Wanneer verwacht de Minister duidelijkheid over de verkenning van het ministerie met betrokken overheids- en sectorpartijen over de vraag in hoeverre het instellen van no-flyzones, los van de plekken waar het vanuit nationale regelgeving al verboden is om te vliegen, een reële optie is om onder andere de veiligheid op luchthavens te borgen?

De leden van de CDA-fractie hebben ook vragen over de Boeing 737 MAX en de rol van de European Union Safety Authority (EASA) hierbij. Dit in verband met de chaotische luchtruimsluiting op 12 maart 2019 rond de Boeing 737 MAX. Grote aanleiding volgens deze leden om dit proces te evalueren. Hoe kan het dat EASA en overige lidstaten terughoudend hebben gereageerd op dit verzoek van de Nederlandse delegatie? Gaat er wel een evaluatie komen? Verder lazen deze leden in een krantenbericht dat productie van de Boeing 737 MAX ruim voor de zomer weer wordt

hervat en dat er vanaf halverwege 2020 weer met het toestel mag worden gevlogen.¹ De Minister geeft aan dat de weg nog lang en onzeker is. Kunnen deze leden daarom concluderen dat het krantenbericht niet klopt?

De leden van de CDA-fractie horen ook graag van de Minister welke concrete vorderingen er zijn gemaakt rond de programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid. Hoe participeren regionale stakeholders in dit programma?

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister welke voortgang zij kan melden op het terugdringen van overlast van vliegverkeer vanuit vliegveld Luik-Bierset, met name rond nachtvluchten. Wanneer heeft er voor de laatste keer overleg plaatsgevonden met de regio, experts en de Belgische autoriteiten? Deze leden horen verder graag een bevestiging dat vanaf 25 oktober 2020 er geen geplande landende vluchten na 23.00 uur zijn toegestaan op Eindhoven Airport.

De leden van de CDA-fractie hebben verder vragen over kustwachthelikopters. Reddingsvluchten worden sinds 2015 uitgevoerd door het Vlaamse helikopterbedrijf NHV. De Minister geeft aan dat het contract met twee jaar wordt verlengd met inachtneming van de verbetermaatregelen. Wie gaat hierop toezien? Wat is de tijdslijn voor deze verbetermaatregelen? Wat zijn de consequenties van het niet tijdig naleven van de verbetermaatregelen?

Verduurzaming van de luchtvaart

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over de verduurzaming van de luchtvaart. Deze leden zijn verheugd dat SkyNRG en zijn partners KLM, SHV Energy en de Schiphol Group de eerste Europese fabriek voor duurzame biokerosine gaan bouwen in Delfzijl. Deze leden pleiten hier al langer voor en vinden de komst van de biokerosinefabriek in Nederland een heel mooie transitiestap in het verduurzamen van de luchtvaart en reductie van CO₂-uitstoot. Deze leden vinden het positief dat KLM bijdraagt aan de ontwikkeling van de fabriek door voor een periode van tien jaar de afname van 75.000 ton duurzame kerosine per jaar te garanderen. In de motie-Amhaouch/Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 498) wordt de regering onder andere verzocht om in overleg met alle betrokken partijen erop in te zetten dat biokerosine beschikbaar komt op Schiphol vanaf uiterlijk 2022. Ligt dit op schema? Kan de Minister aangeven hoe zij het gebruik van biokerosine verder kan stimuleren richting andere maatschappijen en andere luchthavens in Nederland? Welke beleidsmaatregelen kan en wil de Minister hiervoor inzetten die recht doen aan een concurrerende en duurzame luchtvaart? En hoe staat het met het op termijn concurrerend maken van synthetische kerosine en de bouw van een eerste commerciële fabriek voor synthetische kerosine in Nederland? Wanneer zal de ontwikkeling van een demonstratiefabriek, waarbij CO₂ direct uit de lucht, water en hernieuwbare elektriciteit gebruikt zal worden om synthetische kerosine te produceren, gerealiseerd zijn? Op welke manier stimuleert de Minister de ontwikkeling en beschikbaarheid van synthetische kerosine? Wil de Minister toezeggen om voor het eind van dit jaar te komen met een roadmap synthetische kerosine?

De Minister geeft verder aan in het kader van de Green Deal actief in te zetten op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt, zal Nederland ernaar streven om

¹ <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/01/22/productie-van-boeing-737-max-voor-de-zomer-hervat-a3987872>

per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren. Kan de Minister aangeven hoe in de andere lidstaten wordt gedacht over een Europese bijmengverplichting? Hoe is de Minister gekomen bij het jaartal 2023? Bij een mogelijke invoering van een nationale verplichting geeft de Minister aan dat deze zal worden bezien in samenhang met andere (financiële) verplichtingen voor de luchtvaartsector. Kan de Minister aangeven hoe een te grote stapeling van verschillende kosten wordt voorkomen? De Minister geeft aan dat het ministerie een Europese kopgroep voor duurzame luchtvaart aan het vormen is. Er zijn nu twee bijeenkomsten geweest. Zijn er ook besluiten genomen? En hoe ziet het vervolg van deze kopgroep eruit?

De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd hoe het staat met de uitwerking van de motie-Amhaouch c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 603) om bij de verdere uitwerking van het ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart concrete afspraken te maken over een ambitieuze uitrol van elektrisch taxiën op in ieder geval de luchthavens van nationale betekenis. Komt dit terug in de ontwerpLuchtvaartnota? Erkent de Minister dat dit op termijn een serieuze bronmaatregel voor stikstofemissie kan zijn? Zijn er op de korte termijn pilots gepland? Wanneer komen hier de eerste resultaten van? En kan de Minister aangeven hoe het staat met elektrificatie van de luchtvaartsector in Nederland? Via het amendement-Remco Dijkstra/Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 14), dat deze leden hebben gesteund, wordt in 2020 en 2021 een bedrag van in totaal 1 miljoen euro vrijgemaakt voor de verdere ontwikkeling van de elektrificatie van de luchtvaartsector in Nederland. Kan de Minister aangeven of ze in gesprek is geweest met betrokken partijen op dit gebied? Welke concrete plannen kunnen rekenen op financiële ondersteuning?

Stikstof en natuurvergunningen

De leden van de CDA-fractie hebben tot slot de volgende vragen over luchtvaart in relatie tot stikstof en natuurvergunningen. Deze leden vragen wanneer de reactie van het kabinet verschijnt op de adviezen van de commissie-Remkes over stikstof op het gebied van luchtvaart? Ook zijn deze leden benieuwd hoe het staat met de passende beoordelingen op het gebied van stikstof rond de verschillende vliegvelden. Is de Minister voortvarend bezig met betrokken partijen om deze zo spoedig mogelijk in orde te krijgen, zodat ook de vliegvelden zo spoedig mogelijk kunnen voldoen aan de gestelde eisen voor natuurvergunningen? De Minister van LNV heeft onlangs aangeven hoe zij omgaat met de verschillende handhavingsbesluiten op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) over de nationale luchthavens. Hierbij wordt aangegeven dat Schiphol Airport, Eindhoven Airport, Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening moeten aanleveren. Wat houdt dit precies in en in welke mate is de Minister van I&W betrokken bij dit traject? De Minister van LNV geeft hierbij aan dat zij ervan uitgaat dat luchthavens die het betreft tot goed onderbouwde vergunningaanvragen zullen komen. Hoe wordt dit getoetst? De Minister van LNV geeft aan dat door het grotendeels stilvallen van het vliegverkeer als gevolg van de coronacrisis het feitelijke aantal vliegtuigbewegingen in 2020 hoogstwaarschijnlijk niet boven de bestaande rechten uitkomt. Wanneer verwacht de Minister hier meer duidelijkheid over te kunnen geven?

D66-fractie

Bijmengverplichting

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van 3 maart waarin de Minister de Kamer informeert over haar inzet

voor een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen in het kader van de Green Deal (Kamerstuk 31 936, nr. 726). Deze leden onderschrijven het belang van regelgeving op Europees niveau en juichen de ambities van de Minister om hierin als Nederland een koploper te zijn toe. Zij hebben echter nog een aantal vragen en opmerkingen over de toepassing en voorbereiding van de bijmengverplichting.

Allereerst zijn de leden van de D66-fractie benieuwd waarom is gekozen voor een inzet van 14% voor de bijmengverplichting. Deze leden vragen de Minister toe te lichten tot welke potentiële CO₂-besparing (als percentage van de totale uitstoot van de sector) zij verwacht dat de beoogde bijmengverplichting zal leiden. Ook zouden zij graag van de Minister vernemen hoe realistisch zij de kans acht dat daadwerkelijk aan deze 14% kan worden voldaan.

In haar brief en het ondersteunende onderzoek geeft de Minister aan dat er een aantal randvoorwaarden en onderwerpen bestaan die nadere uitwerking behoeven alvorens de bijmengverplichting kan worden toegepast, zoals de raakvlakken met andere sectoren en de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen. De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij voornemens is om de uitwerking hiervan nader te onderzoeken en, indien dit zo is, op welke termijn de Minister hiervan de resultaten verwacht en of deze ook voor behandeling naar de Kamer zullen worden gestuurd. Indien geen voornemen bestaat verder onderzoeken te verrichten, vragen deze leden waarom de Minister dat niet voornemens is.

Bovendien zijn de leden van de D66-fractie benieuwd of de Minister voornemens is stappen te ondernemen om de hoogte van de bijmengverplichting voor de luchtvaart af te stemmen op de inzet van biobrandstoffen in het wegtransport. Is de Minister voornemens om een beperking op te leggen aan het gebruik van biobrandstoffen uit landbouwgewassen, zoals deze voor de vervoerssector breed al bestaat? Gezien de mogelijke negatieve gevolgen voor de wereldvoedselvoorziening van het gebruik van biobrandstof, zijn deze leden van mening dat de bijmengverplichting zo veel mogelijk zou moeten sturen op een transitie naar andere, duurzamere brandstoffen, zoals synthetische kerosine. Zij vragen daarom of de duurzame luchtvaartafel ook in kaart gaat brengen hoe ervoor gezorgd kan worden dat op termijn de bijmengverplichting zal leiden tot het gebruik van meer gewenste brandstoffen. Indien dit niet geval is, zouden zij graag vernemen of hier op een andere manier naar gekeken wordt.

Gezien het belang om ook op andere manieren het gebruik van duurzamere brandstoffen te stimuleren, vragen de leden van de D66-fractie ook nog wat de stand van zaken is omtrent de uitvoering van de motie van het lid Paternotte over deelname van de overige ministeries in het *Corporate Biofuel Programme (CBP)* (Kamerstuk 31 936, nr. 471).

Deze leden vragen de Minister uiteen te zetten welke ministeries wel en niet zijn aangesloten bij dit programma en of zij kan toelichten hoe haar inzet om de betrokkenheid van andere ministeries te garanderen er de afgelopen twee jaar uit heeft gezien. Zij zijn bovendien benieuwd of de Minister ook bereid is om met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) te overleggen of de provincies en gemeenten zich ook kunnen aansluiten bij het CBP.

Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie de Minister toe te lichten hoe de bijmengverplichting zich verhoudt tot het integraal duurzaamheidskader voor biomassa, waarvan de verwachting is uitgesproken dat deze in het eerste kwartaal van 2020 zou worden gepresenteerd (Kamerstuk 32 813, nr. 375).

Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) en de brief van de Minister (Kamerstuk 31 936, nr. 727). Deze leden zijn verheugd te vernemen dat de Minister stappen onderneemt om invulling te geven aan de eerdere moties die het lid Paternotte heeft mede-ingediend met betrekking tot elektrisch taxiën (Kamerstuk 31 936, nr. 603), het stimuleren van elektrisch vliegen (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) en het opstellen van een plan om elektrische vliegtuigen tot 2040 vrij te stellen van start- en landingsgelden (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 48). Deze leden zijn echter van mening dat meer nodig is om de ambitie koploper te zijn van plan naar werkelijkheid te brengen. Zij hebben daarom nog enkele vragen met betrekking tot de uitvoering van het AHEV. De leden van de D66-fractie zijn van mening dat marktstimulaties zoals het verlagen van landingsgelden en het ontheffen van slotbeperkingen grote kansen bieden voor het aanjagen van innovaties in het hybride elektrisch vliegen, zoals zij ook hebben gesteld in de aangenomen moties Paternotte/Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) en Paternotte/Amhaouch (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 48). Aangezien deze mening wordt onderschreven in het ontwerp van het AHEV, vragen deze leden wat de status is van de onderzoeken naar de nationale en Europese instrumenten voor de uitvoering van het actieprogramma waar de Minister over spreekt in haar brief (Kamerstuk 31 936, nr. 727). Zij zijn vooral benieuwd of deze onderzoeken ook zullen worden meegenomen in de Luchtvaartnota, zoals voor de verdere uitvoering van de kortetermijnagenda het geval is. Bovendien vragen de leden van de D66-fractie hoe invulling is gegeven aan het onderdeel van de motie van de leden Paternotte en Remco Dijkstra (motie 35 300 XII, nr. 34) om nieuwe luchthavenbesluiten die zijn gericht op het stimuleren van elektrisch vliegen te faciliteren voor regionale luchthavens. Kan de Minister toelichten of hiervoor overleg is gevoerd met de regionale luchthavens en/of de provincies? In hoeverre is de Minister voornemens om elektrisch vliegen mee te nemen in nieuwe luchthavenbesluiten? Ten slotte zijn de leden van de D66-fractie benieuwd wat de status is van de projecten die zijn gestart binnen het actieprogramma, gezien de toezegging van de Minister in haar brief (Kamerstuk 31 936, nr. 727) dat zij hier in het voorjaar invulling aan zou geven. De Minister gaf in haar brief aan 1 miljoen euro vrij te maken voor het invullen van deze projecten. Hoe kijkt de Minister aan tegen de zorg van de sector dat dit geld nog steeds niet formeel beschikbaar gesteld is om de projecten te starten? Deze leden vragen de Minister of zij in haar periodieke voortgangsrapportage ook uiteen zal zetten hoe de 1 miljoen euro die is vrijgemaakt voor deze projecten, per project is besteed.

Onderzoeken naar de dienstverlening van de SAR-helikopters

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de Kamerstukken waarin de Minister de onderzoeksresultaten van het SAR-helikoptersonderzoek uiteenzet (Kamerstuk 30 490, nrs. 31 en 32). Zoals eerder aangegeven in de Kamervragen (2019D22844) die zijn ingediend door de leden Belhaj, Van Weyenberg en Paternotte (allen D66) hebben deze leden serieuze zorgen over de veiligheid van ons kustwacht-personeel en daarmee het functioneren van de SAR-helikopterdiensten. Zij hebben daarom nog een aantal vragen die zij de Minister willen voorleggen.

In het rapport *Beoordeling SAR-dienstverlening door Noordzee Helikopters Nederland B.V.* (2020D08063) wordt geconcludeerd dat op dit moment het externe toezicht op de SAR-dienstverlening inadequaat is. Hierdoor worden vlieg- en rusttijden onvoldoende nageleefd, wat risico's

oplevert voor het personeel. Volgens de onderzoeken komt dit onder andere door een brede verdeling van verantwoordelijkheden tussen binnen- en buitenlandse toezichhouders. De aanbeveling uit de onderzoeken is dat nationale regelgeving en toezicht moeten worden gerealiseerd om de veiligheid te kunnen waarborgen. In haar brieven geeft de Minister aan dat zij dit toezicht verder zal uitwerken (Kamerstuk 30 490, nrs. 31 en 32). Aangezien zowel werk- en rusttijden als niet-technische eisen enorm belangrijk kunnen zijn voor de veiligheid en effectiviteit van de operatie, zouden deze leden graag van de Minister vernemen of werk- en rusttijden ook zullen worden meegenomen in de toekomstige aanbesteding en in de verdere verscherping van het toezicht. Ook vragen zij of de Minister de mening van deze leden deelt dat zij eindverantwoordelijke is in de implementatie en naleving van de werk- en rusttijden. De onderzoeken concluderen bovendien dat de multi-interpreteerbare contracteisen in het programma van eisen (PvE) zorgen voor problemen, omdat zij onvoldoende toetsbaar zijn. De Minister geeft aan dat zij deze contracteisen in de toekomstige aanbesteding verder aan zal scherpen met behulp van externe expertise en dat aan de zorgnorm voldaan zal worden door middel van een praktijktoets. Het verbeterprogramma hiervoor wordt contractueel vastgelegd. Alhoewel de leden van de D66-fractie verheugd zijn te vernemen dat de Minister stappen onderneemt om verbeteringen in de dienstverlening contractueel vast te leggen, hebben zij nog een aantal vragen aan de Minister. Allereerst vragen deze leden hoe de Minister voornemens is te garanderen dat de aangescherpte eisen ook bijdragen aan een verbeterde dienstverlening. Zullen bij de toetsing van de zorgnorm bijvoorbeeld objectief meetbare criteria worden meegenomen (zoals in x tijd moeten x-aantal drenkelingen x km van een basis in x condities kunnen worden gered)? Worden consequenties verbonden aan het niet behalen van deze criteria? Welke externe expertise heeft de Minister betrokken bij het aanscherpen van de eisen? Hoe is de Minister voornemens om te garanderen dat de praktijktoets realistisch is en de fictieve drenkelingen niet onder ideale omstandigheden worden gered, die in werkelijkheid niet zullen voorkomen? Daarbij zouden deze leden graag vernemen hoe de Kamer betrokken zal worden bij het verbeterprogramma. Wordt een periodieke voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd, zodat zij kan bijdragen aan de sturing van het programma? Ten slotte zien deze leden graag nog een aantal eisen gespecificeerd. Hoeveel personen zouden SAR-helikopters bijvoorbeeld minimaal moeten kunnen redden en welke zorg moet kunnen worden geleverd? Moeten helikopters zijn uitgerust met een Electro-Optical/Forward Looking Infra-Red (EO/FLIR)-systeem, vast aan de helikopter met gestabiliseerd beeld voor de SAR-bemanning, omdat dat cruciaal is voor het snel vinden van drenkelingen? Hoeveel assen zouden de autopilot moeten hebben?

Afsluitend hebben de leden van de D66-fractie nog een aantal vragen met betrekking tot de nieuwe aanbesteding voor de SAR. Allereerst vragen deze leden waarom ervoor gekozen is om het huidige contract met twee jaar te verlengen en niet met één jaar, conform contract. Ook vragen zij of ook sociale overwegingen als arbeidsomstandigheden zullen worden meegenomen. Zij zijn van mening dat de huidige inrichting van de aanbesteding te veel ruimte overlaat voor een *race to the bottom* in arbeidsomstandigheden, terwijl deze van cruciaal belang kunnen zijn voor zowel de veiligheid van het personeel als de effectiviteit van de operatie. Omdat deze aanbestedingscriteria van groot belang kunnen zijn voor het functioneren van de SAR, vragen zij of de Minister voornemens is deze criteria met de Kamer te delen voor behandeling, alvorens de aanbesteding wordt uitgezet bij de verschillende marktpartijen.

Maatregelen Boeing 737 MAX en grondafhandeling Schiphol

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief waarin de Minister de maatregelen rond de Boeing 737 MAX uiteenzet (Kamerstuk 31 936, nr. 594). Deze leden hebben in het verleden meermaals aangegeven zich zorgen te maken om de veiligheidscertificatieprocedures bij Boeing en specifiek de Boeing 737 MAX-8 en de Boeing 787 Dreamliner (2019D18608). Omdat de Minister volgens deze leden niet is ingegaan op het structurele probleem dat de veiligheidsverificatie bij Boeing ernstige gebreken lijkt te vertonen, willen zij de Minister nog enkele vragen stellen.

In haar brief stelt de Minister dat de onafhankelijkheid van de Federal Aviation Administration (FAA) ten aanzien van de eigen luchtvaartmaatschappijen en eventuele belangenverstrengelingen op dit moment strafrechtelijk worden onderzocht. Ook stelt de Minister dat waar Europese normen afwijken van de Amerikaanse, additionele validatie voor de luchtwaardigheid wordt verricht. De leden van de D66-fractie vragen echter of de Minister hun mening deelt dat het bijzonder is dat, terwijl mogelijk belangenverstrengeling bestaat en dit strafrechtelijk nog niet is uitgesloten, additionele veiligheidsvalidatie alleen wordt verricht waar standaarden afwijken. Betekent dit dat waar standaarden wel overeenkomen, de validatie van de FAA nu nog als afdoende wordt beschouwd en derhalve automatisch wordt overgenomen? Deelt de Minister de mening van deze leden dat als er in de Verenigde Staten zelf twijfels zijn over het functioneren en de onafhankelijkheid van de FAA en deze twijfels dusdanig zijn dat de VS zelf de behoefte voelen om aanvullend toezicht vast te leggen in een wetsontwerp, de EASA zelf ook dit toezicht meer zou moeten aanscherpen om de veiligheid van de toestellen en hun inzittenden te kunnen garanderen?² Deelt de Minister bovendien de mening dat deze incidenten aantonen dat het ons moeten verlaten op Russische, Chinese, Braziliaanse en Amerikaanse luchtvaartautoriteiten bij het certificeren van nieuwe vliegtuigtypes ernstige gebreken kan vertonen en dat stappen moeten worden gezet om deze gebreken te minimaliseren? Indien de Minister deze meningen niet deelt, kan zij toelichten waarom niet?

Inzet Nederland vliegen boven conflictgebieden na MH17

De leden van de D66-fractie hebben met enige onvrede kennisgenomen van de brief waarin de Minister haar inzet ten aanzien van vliegen boven conflictgebieden uiteenzet (Kamerstuk 24 804, nr. 115). Deze leden hebben in het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden op 29 januari 2020 aangegeven dat zij actie en daadkracht willen zien om op een gecoördineerde, centrale wijze ervoor te zorgen dat we nooit meer onnodig levens verliezen door vliegen boven onveilige gebieden (Kamerstuk 24 804, nr. 126). Alhoewel deze leden zeker een mate van urgentie proeven om de problemen met vliegen over conflictgebieden op te lossen uit de brief van de Minister, vinden zij dat aan deze daadkracht en actie onvoldoende invulling is gegeven. Zij willen de Minister nog enkele kritische vragen voorleggen.

Allereerst zouden deze leden graag bespreken hoe invulling is gegeven aan de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 24 804, nr. 110) die de Minister aanspoort om zich ervoor in te spannen om luchtvaartmaatschappijen verplicht te stellen volledig te voldoen aan aanbeveling 11 van het OVV-rapport en minimaal eens per jaar in het openbaar verantwoording af te leggen over de gekozen routes. In haar brief stelt de Minister dat op dit moment onderzocht wordt of en welke

² <https://www.cnn.com/2020/03/04/boeing-737-max-crashes-lawmaker-bill-to-improve-faa-oversight-this-month.html>.

verbeter- mogelijkheden voorgesteld kunnen worden, waar deze aanbeveling deel van uitmaakt, en dat de Kamer hierover deze zomer zal worden geïnformeerd. Deze leden vragen daarom of de Minister van mening is dat een melding op een website, wat door de OVV en de regering eerder als onvoldoende werd beschouwd, voldoende is. Indien dit niet zo is, vragen zij waarom de Minister van mening is dat aanvullend onderzoek nodig is om te onderzoeken of een verplichting voorgesteld kan worden. Wat zijn de knelpunten hierin? Zij zijn bovendien benieuwd naar de status van dit onderzoek en of de Kamer de resultaten hiervan nog in behandeling zal krijgen.

Zoals de leden van de D66-fractie eerder hebben aangegeven, zijn zij van mening dat EASA aanvullende bevoegdheden nodig heeft om volledige afhankelijkheid van commerciële belangen te kunnen waarborgen. Hiertoe heeft het lid Paternotte samen met de leden Ploumen (PvdA), Kröger (GroenLinks) en Sjoerdsma (D66) de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 104) ingediend om een centrale rol te verkennen voor EASA in het kunnen afgrenzen van onveilige luchtruimen voor vluchten van en naar Europa. In haar brief gaat de Minister echter niet in op deze motie. Alhoewel zij spreekt van inspanningen om informatiebulletins en waarschuwingssystemen op te zetten, wordt gezwegen over de centralere rol waar deze leden eerder over hebben gesproken, namelijk de bevoegdheid om onveilige luchtruimen waar nodig te kunnen sluiten. Zeker gezien het feit dat KLM in januari van 2020 nog afweek van de meest recente informatiebulletins van EASA, wat deze leden ook hebben aangegeven in de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 106) van de leden Paternotte en Kröger (GroenLinks), zijn zij benieuwd of de Minister zelf van mening is dat informatiebulletins voldoende zijn om de veiligheid van honderden mensen te garanderen. Kan de Minister uiteenzetten hoe zij invulling heeft gegeven aan beide moties? In het algemene overleg Vliegen boven conflictgebieden gaf de Minister nog aan dat zij de bevoegdheden van de EASA hoger op de Europese agenda zou plaatsen. Kan de Minister aangeven of zij aan deze toezegging heeft voldaan? Waar en wanneer hebben dergelijke verkenningen plaatsgevonden, en worden de details hierover gedeeld met de Kamer? Hoe vond de Minister de houding van andere landen ten opzichte van dit idee in haar verkenning hiervan? Hebben de overleggen met de luchtvaartmaatschappijen inzake informatievoorziening en annuleringsmogelijkheden voor consumenten, indien afgeweken wordt van het EASA-advies, inmiddels plaatsgevonden? Welke knelpunten ziet de Minister in het creëren van deze informatievoorziening en de mogelijkheid tot annulering en is zij van mening dat deze knelpunten afdoende zouden mogen zijn om consumenten en burgers de keuze te ontnemen om zelf te kiezen of zij het risico om op dergelijke vluchten te stappen wenselijk vinden?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het verzamelen van inlichtingen om informatie te verkrijgen over de veiligheid van routes topprioriteit zou moeten krijgen van de Nederlandse inlichtingendiensten. In de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 105) van het lid Paternotte werd de regering daarom verzocht om te onderzoeken of onder de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) een aparte unit burgerluchtvaart kon worden gecreëerd om zo actief inlichtingen te verzamelen. In haar brief stelt de Minister dat gereageerd zal worden op de moties, zodra de uitkomsten van de reflectie van de OVV en de evaluatie van de Nederlandse werkwijze zijn voltooid. Dit wordt verder beaamd in de reactie van de Minister van Justitie en Veiligheid op deze motie, die in de veronderstelling lijkt dat inlichtingen voldoende worden verzameld op dit moment (Kamerstuk 24 804, nr. 114). Deze leden zijn echter benieuwd op welke termijn de Minister verwacht de Kamer van een reactie te kunnen voorzien. Wat is de status van de evaluatie van de Nederlandse werkwijze? Verwacht de Minister, op basis van de huidige stand van kennis, dat aan de motie invulling gegeven kan worden? Indien

dit niet zo is, waarom verwacht de Minister dit niet? Heeft de Minister, zoals zij tijdens het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden aangaf te zullen doen, al wel gesprekken gevoerd met de NCTV om de mogelijkheden hiervan te verkennen?

Naast het actief verzamelen van inlichtingen, vinden de leden van de D66-fractie het erg belangrijk dat deze informatie actief gedeeld wordt. Hiertoe heeft het lid Paternotte samen met het lid Laçin (SP) de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 108) ingediend om gezagvoerders en piloten onderdeel te laten zijn van expertgroepen, omdat zij van mening zijn dat hun kennis en ervaring een aanvulling kan zijn op deze groepen. In haar brief spreekt de Minister van twee informele internationale expertgroepen die zijn opgericht om verbetervoorstellen te doen voor procedures voor het delen van dreigingsinformatie (Kamerstuk 24 804, nr. 115). Overheidspartijen en luchtvaartmaatschappijen worden hierbij als deelnemers vernoemd. Kan de Minister echter toelichten of ook invulling is gegeven aan de motie met betrekking tot het inrichten van deze expertgroepen? Zijn piloten en gezagvoerders onderdeel van de vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen in deze expertgroepen? Indien dit niet zo is, waarom is ervoor gekozen om geen invulling te geven aan de motie, zoals deze is aangenomen door de Kamer?

Ten slotte willen de leden van de D66-fractie de Minister opnieuw vragen wat haar mening is over het agenderen van een sanctieregime voor nalatige landen bij de Europese Raad en de Transportraad. Tijdens het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden zei de Minister dat zij dit moest bespreken met haar collega's van Buitenlandse Zaken. Deze leden vragen of dergelijke gesprekken inmiddels hebben plaatsgevonden en of de Minister de conclusies hiervan met de Kamer zou kunnen delen.

Handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming met betrekking tot nationale luchthavens

De leden van de D66-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de handhavingsbesluiten van de Minister van LNV met betrekking tot de nationale luchthavens (Kamerstuk 35 334, nr. 77). Deze leden zijn van mening dat de verantwoordelijkheid voor de nationale luchthavens om te voldoen aan de Wet natuurbescherming (Wnb) zou moeten liggen bij het bevoegd gezag, en dat het derhalve onverkwikkelijk is dat actieve burgers deze taak op zich hebben moeten nemen. Zij zouden daarom allereerst de Minister om een reactie willen vragen op het handhavingsbesluit van de Minister van LNV. Erkent de Minister dat het collectief ontbreken van de juiste natuurvergunningen voortvloeit uit het luchtvaartbeleid? Hoe ziet zij in dezen haar rol in het waarborgen dat luchthavens voldoen aan vigerende wet- en regelgeving, zoals de vereiste over een natuurvergunning te beschikken?

De huidige verwachting naar aanleiding van het besluit van de Minister van LNV is dat pas in oktober van 2020 duidelijkheid wordt gecreëerd over de noodzaak om een natuurvergunning aan te vragen voor het aantal vliegbewegingen boven de 480.000. Kan de Minister aan de leden van de D66-fractie toelichten of dit invloed zal hebben op het herzien van het Luchthavenbesluit Schiphol? Hoe ziet de Minister de kritiek dat ook aan het aantal van 480.000 vliegbewegingen kan worden getwijfeld, omdat in de vergunde milieuruimte van 2008 geen rekening is gehouden met de stikstofdepositie? Kan de Minister bovendien toelichten of en op welke manier de Luchthavenbesluiten van de andere luchthavens waarvan op dit moment geen natuurvergunning voor een groot aantal van de vliegbewegingen bestaat, zullen worden beïnvloed? Kan de Minister dit specifiek toelichten voor de luchthaven Eindhoven, waar de laatste vergunning is gebaseerd op de rechten van 2007?

Advies inzake anticiperend handhaven

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de adviezen van professor Bröring en professor Neerhof inzake het anticiperend handhaven van het NNHS (Kamerstuk 29 665, nr. 380). Dit advies lijkt een mening te ondersteunen die de leden van de D66-fractie al langer opperen, namelijk dat er een einde moet komen aan het anticiperend handhaven van het NNHS om zo een rechtsvacuüm te voorkomen. Alhoewel de technische briefing in verband met de coronamaatregelen voorlopig tot nader order is uitgesteld, vragen deze leden de Minister aan te geven wat de status is van haar voornemens om de afspraken die zijn vastgelegd in het NNHS wettelijk te verankeren in het Luchthavenbesluit Schiphol. Bovendien vragen zij of en hoe het recente besluit rondom het handhavingsverzoek van de Minister van LNV invloed uitoefent of zal uitoefenen op deze status.

Integrale veiligheidsanalyse en evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de integrale veiligheidsanalyse (IVA) en de evaluatie van de opvolging van de OVV-aanbevelingen en integrale veiligheidsanalyse van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 384). Deze leden zijn verheugd te vernemen dat uit deze onderzoeken blijkt dat Schiphol op dit moment een veilige luchthaven is en dat door de sector en het ministerie veel maatregelen zijn genomen die de vliegveiligheid aantoonbaar hebben verbeterd. Echter, zij zijn van mening dat in mogelijke groeiscenario's, maar ook in de huidige situatie, een continue inzet nodig is om de veiligheid te kunnen blijven garanderen. Zij zijn niet voldoende gerustgesteld door de IVA of de evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen dat voldoende invulling is gegeven aan deze continue inzet. Zij leggen de Minister daarom nog enkele kritische vragen voor over beide rapporten.

Allereerst constateren de leden van de D66-fractie dat het veronderstelde effect van de maatregelen zoals genoemd in de IVA van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) op veel aannames berust, dat sommige maatregelen geen effect hebben op de kans op ongevallen van bepaalde categorieën en dat een paar maatregelen zelfs een negatief effect hebben en dus leiden tot hogere ongevalskans. Ter illustratie: bij de ongevals categorie Mid-Air Collision (MAC) wordt geconstateerd dat groei van het vliegverkeer de kans op een MAC-ongeval per vliegtuigbeweging in beperkte mate doet toenemen, maar dat het negatieve veiligheidseffect voor de kans op een MAC-ongeval per vliegtuigbeweging minder is dan 8%. Echter, er wordt niet gezegd wat het negatieve veiligheidseffect dan wel is. Vervolgens staan de veronderstelde effecten van de maatregelen ter verkleining van het MAC-risico vermeld. Hieruit blijkt dat slechts twee van de negen maatregelen effect hebben. Volgens het rapport hebben deze maatregelen een klein effect, oftewel een vermindering van de ongevalskans van 0% tot 3%. Hieruit wordt geconcludeerd: «Aangenomen wordt dat de twee kleine effecten het negatieve veiligheidseffect dat het gevolg is van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen compenseren.» Deze leden vragen zich ten eerste af waar dit soort aannames op gebaseerd zijn. Immers, als het effect van de genoemde maatregelen dichter bij de 0% ligt en de toename van het MAC-risico dichter bij 8%, zal het MAC-risico bij groeiend vliegverkeer nog steeds toenemen, ondanks de genomen maatregelen. Zij constateren dat het effect van veel maatregelen erg onzeker is. Deelt de Minister de mening dat er uitgebreider onderzoek en uitgebreidere monitoring naar deze effecten moet plaatsvinden? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid de resultaten van dit onderzoek en deze monitoring ook periodiek naar de Kamer toe te

sturen voor behandeling? Zo niet, waarom niet? Is de Minister daarnaast van mening dat de bevinding dat voor sommige ongevals categorieën zoals MAC slechts een beperkt aantal maatregelen effect blijkt te hebben, aanleiding geeft tot het treffen van meer maatregelen?

De leden van de D66-fractie constateren dat de groei van Schiphol sinds 2014 gepaard is gegaan met een groeiend aantal incidenten. Met name het aantal *runway incursions* is een zorgpunt; sinds 2014 is dit aantal meer dan verdubbeld. In 2018 is er dankzij genomen maatregelen voor het eerst een daling in het aantal en de ernst van de *runway incursions* vastgesteld. In 2019 bleef het aantal gelijk; de ernst van de *runway incursions* daalde wel opnieuw. Het is dus nog te vroeg om te spreken van een structurele daling. Het NLR concludeert dat het totaal aan maatregelen ertoe leidt dat de kans per vliegtuigbeweging op een *runway incursion* afneemt. Deze leden constateren dat dit betekent dat er nog steeds een kans bestaat dat het aantal *runway incursions* opnieuw gaat stijgen. Deelt de Minister de mening dat een stijging van het aantal incidenten en met name *runway incursions* te allen tijde voorkomen moet worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat de Minister voorkomen dat het aantal en de ernst van de *runway incursions* weer gaat stijgen? Wat zijn de instrumenten die de Minister kan inzetten als het aantal en de ernst van de *runway incursions* inderdaad onverhoopt weer gaat stijgen?

De leden van de D66-fractie constateren dat volgens de OVV ondanks meer incidenten, signalen dat luchtverkeersleiders overbelast waren en ondanks waarschuwingen van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in het verleden, toch toestemming werd gegeven voor een groei naar 500.000 vliegbewegingen. Deze leden constateren dat deze groei heeft geleid tot een stijging van het aantal incidenten. Erkent de Minister dat zij samen met de sector moet streven naar een zo laag mogelijk aantal incidenten en daarmee het aantal incidenten moeten terugbrengen naar een acceptabel niveau? Wat is volgens de Minister het aantal incidenten waarnaar gestreefd moet worden, zodat de vliegveiligheid voldoende gewaarborgd blijft?

De leden van de D66-fractie constateren bovendien dat volgens de OVV het operationele concept waarbinnen de afhandeling van het vliegverkeer moet plaatsvinden, kwetsbaarder is als het vliegverkeer toeneemt. De OVV beveelt dan ook aan een nieuw, toekomstbestendig operationeel concept voor de afhandeling van vliegverkeer op Schiphol te ontwikkelen. Deze aanbeveling is echter niet letterlijk opgevolgd. Wel worden stapsgewijs aanpassingen doorgevoerd om het operationeel concept te vernieuwen. KWINK en To70 schrijven in hun evaluatie van de opvolging van de aanbevelingen van de OVV dat de getroffen maatregelen effectief zijn in het verminderen van de huidige veiligheidsrisico's. Echter, deze leden vragen de Minister: hoe wordt gewaarborgd dat het operationeel concept van Schiphol voldoende toekomstbestendig is? Hoe wordt ervoor gezorgd dat dit operationeel concept niet alleen huidige, maar ook toekomstige veiligheidsrisico's vermindert die gepaard zullen gaan met de groei van het aantal vliegbewegingen?

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte van mening dat veiligheid meer is dan technische vereisten waaraan voldaan moet worden. Zoals het rapport «Veiligheid op de Grond: Onderzoeksrapport over veiligheidsrisico's bij grondoperaties op Schiphol» van de FNV concludeert, bestaan bij groei, maar ook nu al, risico's met betrekking tot arbeid. Dit werd ook bevestigd in de Staat van Schiphol. Hier wordt echter noch in het rapport van de NLR noch in de evaluatie implementatie aanbevelingen OVV-onderzoek Veiligheid vliegverkeer Schiphol van de KWINK Groep aandacht aan besteed. Kan de Minister toelichten of zij de mening deelt dat in groeiscenario's, maar ook nu al, moet worden toegewerkt aan het structureel verbeteren van onveiligheidssituaties die voortkomen uit arbeid? Welke stappen is de Minister voornemens te zetten om deze verbeteringen mogelijk te maken? Wordt hierbij ook gekeken naar het

creëren van een *just culture* en het voorkomen van een te hoge werkdruk? Worden gesprekken gevoerd met Schiphol, maar ook de luchtvaartmaatschappijen en andere betrokkenen om de juiste arbeidsvoorwaarden te creëren om dit ook te kunnen faciliteren? Deze leden vernemen graag van de Minister hoe zij haar rol ziet in het garanderen dat ook onveilige situaties die voortkomen uit arbeid zo veel mogelijk voorkomen worden.

Besluitvorming over Lelystad Airport

De leden van de D66-fractie verwelkomen de beslissing van de Minister om de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot 2021, onder andere omdat de functie van Lelystad als overloopluchthaven bij schaarste door de coronacrisis in het geding is gekomen. Deze leden vragen of de Minister verwacht dat in 2021 wel de schaarste zal bestaan die zij voorwaardelijk acht voor het kunnen laten functioneren van Lelystad als overloopluchthaven, ook gezien het feit dat de directeur van Schiphol recentelijk aangaf op z'n vroegst in 2023 weer volledige benutting van de capaciteit te voorzien. In hoeverre is de vorig jaar goedgekeurde Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport inzetbaar in 2021 in het geval dat Schiphol in dat jaar geen schaarste kent? Heeft de Minister hieromtrent nadere afspraken met de Europese Commissie gemaakt of is zij voornemens die te maken? Kan de Minister bovendien aangeven wat de gevolgen van haar beslissing zijn voor de reeds aanwezige luchtverkeersleiding en brandweer op Lelystad Airport? Ziet zij hier een kans voor besparing van kosten door voorlopig de verkeersleiding weer terug te trekken en de brandweercapaciteit te beperken tot benodigd voor de huidige schaal van Lelystad Airport?

Signaalrapportage ILT inzake risico botsing drones en de bemande luchtvaart

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij toelicht dat het risico op dronebotsingen aan het toenemen is (Kamerstuk 30 806, nr. 50). Afgelopen februari werd in Madrid duidelijk dat het effect van drones op vliegvelden groot kan zijn: daar werd het vliegveld maar liefst twee uur platgelegd.³ Deze leden zijn van mening dat een dergelijke verstoring, maar ook andere manieren waarop drones een risico kunnen vormen voor de veiligheid van de luchtvaart, zo veel mogelijk voorkomen moet worden. Zij zijn verheugd te vernemen dat op Europees niveau inmiddels stappen zijn ondernomen om actie te ondernemen om deze risico's aan te pakken. Toch erkennen zij dat er in zowel kennis als handhaving op Europees en Nederlands niveau nog zwakheden zijn. Zij vragen daarom of de Minister, ter bevordering van de kennis van dronestrikes en hun mogelijke impact, zich hard wil maken in Europa voor het verrichten van meer onderzoek naar dronestrikes en de impact hiervan en naar de vraag hoe effectief veiligheidsbeleid gevoerd kan worden om dronestrikes te voorkomen. Ook vragen zij hoe op dit moment door handhaving gegarandeerd wordt of de juiste opleidingen zijn genoten door dronepiloten en of geografische restricties gerespecteerd worden. Wordt hierbij gebruikgemaakt van *geofencing*? Bovendien zijn zij benieuwd waarom elektronische identificatie niet voor elke klasse drone verplicht is, gezien ook kleinere toestellen mogelijk een risico kunnen vormen. Daarbij vragen zij de Minister ook toe te lichten hoe ervoor is gezorgd dat voldoende handhavingscapaciteit, middelen en expertise bestaan bij de ILT en opsporingsambtenaren om overtredingen aan te pakken, gezien de Minister eerder (Kamerstuk 30 806, nr. 46) vaststelde dat dit technisch

³ <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/02/03/vliegveld-madrid-tijdelijk-gesloten-vanwegen-rondvliegende-drones-a3989096>.

moelijk kan zijn. Zij vragen welke voortgang hier inmiddels op is gemaakt en of hierover een voortgangsrapportage kan worden gedeeld met de Kamer.

Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie of en waarom de Minister van mening is dat de huidige strafmaatregelen – geldboetes van maximaal 8.300 euro – voldoende afschrikwekkend zijn voor de mogelijke intenties en effecten van dronestrikes. Is de Minister bereid om onderzoek te laten verrichten om te bepalen of zwaardere maatregelen nodig zijn? Indien dit niet zo is, kan de Minister toelichten waarom niet? Is het mogelijk om drones op te nemen als wapen in het strafwetboek? Is er, indien dit nodig blijkt te zijn, binnen de huidige strafwetgeving voldoende ruimte om dronestrikes te categoriseren als moedwillige oorlogsdaad of terroristische daad (indien dergelijke motieven bewezen zijn), zoals dit bij Heathrow en Gatwick Airport het geval is? Indien deze mogelijkheid bestaat, is de Minister bereid deze mogelijkheid te onderzoeken en te onderzoeken of toepassing hiervan wenselijk is? Indien dit niet zo is, kan de Minister toelichten waarom niet?

Toezichtsverslagen AIVD en MIVD

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de brief van de Minister voor de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst waarin zij aankondigt de beleidsregel veiligheidsonderzoeken te wijzigen om meer maatwerk te leveren (Kamerstuk 29 924, nr. 198). Enerzijds zijn deze leden verheugd dat invulling is gegeven aan de oproep die het lid Paternotte heeft gedaan (2020D00403) om actie te ondernemen om een de facto beroepsverbod te voorkomen voor piloten die langer dan vier jaar hebben verbleven in een land waarmee de inlichtingendiensten geen samenwerkingsverband hebben. Zij verwelkomen bovendien de keuze van de Minister om meer maatwerk te leveren en de duur van het verblijf niet meer als voorwaardelijke factor te beschouwen. Anderzijds vragen zij zich af of deze aanpassingen van voldoende structurele aard zijn om het onderliggende probleem – een de facto beroepsverbod voor enkele piloten – op te lossen. Zij vragen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat daarom of zij bereid is om met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in gesprek te gaan om enkele punten verder te verduidelijken. De volgende vragen zijn daarmee gericht tot zowel de Minister I&W als de Minister BZK.

Allereerst zouden de leden van de D66-fractie graag vernemen in hoeverre de huidige werkwijze is aangepast nu de duur van het verblijf niet langer voorwaardelijk is. Volstaat *desktop research* in combinatie met zelf aangeleverde gegevens nu voor alle aanvragers? In de brief van de Minister voor de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst wordt aangegeven dat de Unit Veiligheidsonderzoeken (UVO) waar mogelijk nog steeds gegevens op zal vragen om meer inzicht te verkrijgen in justitiële en politieke gegevens. Betekent dit dat het ontbreken van een samenwerkingsverband nog steeds een doorslaggevende factor kan zijn, omdat gegevens als onbekend worden gecategoriseerd? Betekent de verdere inspanning om «maatwerk» te leveren ook dat inlichtingendiensten in Nederland zelf op nader veiligheidsonderzoek kunnen gaan, waar dit nodig zou blijken? Bestaat met de invoering van de nieuwe beleidsregel ook de mogelijkheid om de verklaring van geen bezwaar (VGB) opnieuw aan te vragen voor piloten waarvan eerder de VGB om deze redenen werd geweigerd? Ten slotte vragen deze leden wanneer de Minister BZK verwacht dat de nieuwe beleidsregel zal worden geïmplementeerd.

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de brief van de Minister waarin ze de Nederlandse inbreng voor de 40^e ICAO Assembly uiteenzet (Kamerstuk 31 936, nr. 663) en waarin ze naar het oordeel van deze leden de Nederlandse positie goed vertegenwoordigd heeft. Deze leden hebben nog enkele vragen met betrekking tot het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

Hoewel de leden van de D66-fractie kritisch kijken naar de ontwikkeling van het CORSIA zijn zij evenwel van mening dat het CORSIA, naast andere sporen om de luchtvaart te verduurzamen, een kans biedt om de klimaatimpact van de luchtvaartsector op korte termijn te remmen. Deze leden vinden dat daarom ambitieuze doelen moeten worden gesteld en gebruik moet worden gemaakt van carbon offsets van de beste kwaliteit. Zij zouden de Minister daarom graag willen bevragen op haar inzet voor de ICAO Council, die binnenkort weer bijeen zal komen.

Op dit moment wordt de ondergrens voor emissies waarop compensatie zal worden gebaseerd een gemiddelde van de jaren 2019 en 2020. Omdat met de COVID-19-crisis de uitstoot van het jaar 2020 beduidend lager zal zijn, zet dit een ambitieuze stip op de horizon om verduurzaming op te baseren. De leden van de D66-fractie maken zich zorgen dat de omstandigheden rondom COVID-19 reden zijn om de basisjaren te wijzigen om zo tot een minder ambitieus doel te komen. Deelt de Minister de mening dat de huidige crisis een kans biedt om de basislijn van CORSIA daadwerkelijk te leggen op de jaren 2019 en 2020, waardoor de coronacrisis een blijvend gunstige uitwerking kan hebben op de klimaatimpact van de luchtvaart? Deelt zij met deze leden de inzet dat de uitvoering van het CORSIA zo ambitieus mogelijk moet worden opgepakt? Indien dit zo is, is de Minister bereid zich internationaal hard te maken om ervoor te zorgen dat de basisjaren niet gewijzigd zullen worden?

Ook maken de leden van de D66-fractie zich zorgen over de kwaliteit van de *carbon offsets* die zullen worden ingezet door luchtvaartmaatschappijen om dit ambitieuze doel te behalen. Deelt de Minister de zorgen van deze leden? Is de Minister bereid met Nederlandse maatschappijen in overleg te gaan om vrijwillig de beste projecten met *carbon offsets benefits* te kiezen, en waar mogelijk regionale, zodat kwaliteit van de *offsets* gegarandeerd kan worden? Indien zij hiertoe niet bereid is, kan zij toelichten waarom dit niet het geval is? Indien zij hiertoe wel bereid is, kan zij toelichten welke projecten zij zelf als hoogkwalitatief beschouwt? Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie de Minister toe te lichten of inmiddels meer duidelijkheid bestaat over de verhouding tussen het CORSIA en het EU Emissions Trading System. Kan de Minister aangeven wanneer knopen zullen worden doorgemaakt in deze besluitvorming en wat haar inzet hierop is? Deelt de Minister de mening dat zo min mogelijk gratis rechten moeten worden toegekend aan de sector, zodat de uitwerking van het CORSIA zo ambitieus mogelijk wordt ingestoken? Indien de Minister deze mening niet deelt, kan zij aangeven waarom niet?

De luchtvaart na de COVID-19-crisis

Gezien de huidige stand van zaken rondom de COVID-19-crisis en de luchtvaartsector, willen de leden van de D66-fractie de Minister graag bevragen over haar visie en standpunten over luchtvaart na en tijdens de COVID-19-crisis. Deze leden zijn van mening dat de gevolgen van de COVID-19-crisis stof tot nadenken bieden met betrekking tot hoe de sector en het overheidsbeleid verder moeten na de crisis. Deze stof tot nadenken komt voort uit de keuze om staatssteun te bieden aan de sector, maar ook de blijvende impact die de sector heeft op het gebied van vliegveiligheid

en de kansen die deze crisis biedt op het gebied van duurzaamheid. Zij willen de Minister daarom enkele vragen voorleggen. De leden van de D66-fractie denken dat het belangrijk is om van deze crisis te leren op verschillende manieren, waaronder de vraag hoe de luchtvaart in de toekomst niet meer bijdraagt aan de snellere verspreiding van dergelijke gezondheidsrisico's. Allereerst zouden deze leden daarom graag een reflectie willen van de Minister hoe zij denkt dat de luchtvaartsector post-COVID-19 in een anderhalvemetersamenleving zou moeten opereren om de veiligheid en gezondheidsrisico's te garanderen. Worden luchtvaartmaatschappijen verplicht een anderhalvemeterrichtlijn aan boord te garanderen, of laat de Minister dit zoals eerder over aan individuele luchtvaartmaatschappijen? Worden extra controles uitgevoerd op Schiphol en andere nationale luchthavens? Wat voor extra kosten zal dit als gevolg hebben voor deze luchthavens en hoe zullen deze worden gedragen? Wie is volgens de Minister eindverantwoordelijk om ervoor te zorgen dat vliegen ook qua gezondheid weer veilig kan? Is de Minister ook voornemens zich op Europees niveau in te zetten op coördinatie van de inzet, zodat hier in Europa geen gefragmenteerd beleid op wordt gevoerd? Hoe ziet haar inzet hierop eruit?

Ook zouden de leden van de D66-fractie graag een reflectie zien van de Minister over een duurzame heropbouw van de sector. Ziet de Minister kans om gebruik te maken van het momentum dat is gecreëerd met de huidige opschorting van de historische slotregeling en zich in Europa hard te maken voor een herziening hiervan die meer op duurzaamheidsprestaties is gestoeld? Is de Minister bereid om ook met Schiphol in overleg te treden om in te zetten op een sterkere differentiatie in de luchthavengelden op duurzaamheid, stikstof en geluid? Kan de Minister voorts aangeven wat de status is van de uitvoering van de motie (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 46) van de leden Paternotte en Stoffer inzake de Nederlandse inzet op het realiseren van accijns op kerosine?

Afsluitend willen de leden van de D66-fractie graag horen welke kansen de Minister ziet met betrekking tot het thuiswerken, zoals we de afgelopen maanden allen hebben gedaan, waardoor de noodzaak tot reizen maar ook specifiek vliegen opnieuw onder de loep is komen te liggen. Ziet de Minister de mogelijkheid om binnen haar eigen ministerie programma's in te stellen om ervoor te zorgen dat minder vliegreizen de nieuwe norm wordt, bijvoorbeeld door online werken en verplichte treinreizen te stimuleren? Is zij bereid om deze mogelijkheden nader te onderzoeken en hiervoor een overheidsprogramma in te zetten gericht op het beperken van vliegreizen van overheden?

Aanwijzing ILT handhaving Verordening (EG) Nr. 261/2004

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de beslissing van de Minister om overtredingen van Verordening (EG) Nr. 261/2004 te gedogen en de uitgifte van vouchers tijdelijk goed te keuren (Kamerstuk 31 936, nr. 731). Enerzijds ondersteunen deze leden de keuze van de Minister om de acceptatie van vouchers te stimuleren, zoals dit ook bij de cultuur-, toerisme- en horecasector zou moeten worden gestimuleerd. Anderzijds hebben zij ernstige zorgen over de mate van consumentenbescherming ten gevolge hiervan, welke zij ook hebben uitgedrukt in de (nog onbeantwoorde) vragen die zij de Minister hierover hebben gesteld (2020Z06120). Het automatisch verstrekken van vouchers en weigeren van terugbetaling is volgens deze leden simpelweg in strijd met de rechten van consumenten, zoals ook nog eens is onderstreept door de Europese Commissie. Deze leden merken op dat het gedoogbeleid van de Minister bijvoorbeeld grote gezinnen, waar de uitstaande bedragen kunnen oplopen tot wel duizenden euro's die zij mogelijk zelf ook broodnodig hebben in deze onzekere tijden, in financiële problemen kan brengen, zeker gezien het ontbreken van een faillisse-

mentsfonds, waardoor consumenten mogelijk na twaalf maanden onzekerheid alsnog kunnen fluiten naar hun geld als luchtvaartmaatschappijen alsnog kopje onder gaan aan deze crisis.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat voorkomen moet worden dat consumenten een ongevroegde leenheer zijn aan luchtvaartmaatschappijen en daarmee twaalf maanden in onzekerheid zitten of zij hun geld terugkrijgen. Deze leden vernemen daarom graag welke stappen de Minister gaat ondernemen om een dergelijke situatie te voorkomen. Erkent de Minister dat, zoals de Europese Commissie eerder heeft aangegeven, consumenten onverkort recht hebben op directe restitutie indien de vlucht die zij hebben geboekt niet wordt uitbetaald? Indien zij dit niet erkent, kan zij toelichten waarom niet? Vindt de Minister het terecht dat consumenten twaalf maanden lang een dergelijk risico lopen, terwijl zij dit risico ten tijde van het boeken onmogelijk hadden kunnen voorzien? Hoe kijkt de Minister aan tegen het idee om als overheid garant te staan voor de uitbetaling van deze vouchers in het geval van het faillissement van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, waarmee het ongevroegde consumentenrisico wordt afgedekt? Is de Minister bereid zich hier hard voor te maken bij Europese Transportraden en de Europese Raad, zodat dit ook op Europees niveau gebeurt? Gaat de Minister stappen ondernemen om ervoor te zorgen dat meer duidelijkheid wordt gecreëerd voor consumenten waar zij hun recht kunnen halen, nu sommige landen, inclusief Nederland, hier hun eigen plan in lijken te trekken? Deelt de Minister de mening dat hier Europese coördinatie nodig is? Indien zij deze mening deelt, welke stappen wil de Minister zetten om deze coördinatie mogelijk te maken en hoe zou deze er volgens de Minister uit moeten zien?

Ten slotte horen de leden van de D66-fractie ook graag welke lessen kunnen worden getrokken uit deze crisis. Hoe kijkt de Minister nu aan tegen de eerdere suggestie van deze leden om ook niet-pakketreizen via Europa te beschermen tegen faillissementen? Vindt de Minister dat epidemieën en pandemieën ook onderdeel moeten worden van de categorie calamiteiten in het calamiteitenfonds van de Stichting Garantiefonds Reisgelden (SGR)?

Tussentijds advies Van Geel Omgevingsraad Schiphol

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van het tussentijdse advies van de heer Van Geel over de Omgevingsraad Schiphol (ORS) dat de Minister ter kennisgeving heeft aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 378). Deze leden zijn van mening dat het van groot belang is dat een blijvende inzet en regie wordt getoond vanuit het Rijk om hinder voor omwonenden van luchthavens te beperken. Zij zouden de Minister daarom nog enkele vragen willen voorleggen. Van Geel wijst er in het onderzoek op dat hinderbeperking een centraal uitgangspunt is in het op 5 juli 2019 geformuleerde kabinetsbeleid, maar dat de uitwerking daarvan is belegd bij Schiphol. Van Geel geeft vervolgens aan dat een sterkere regie van het Rijk nodig is op beleidsformulering en beleidsuitvoering (2019D52535). Kan de Minister toelichten hoe zij de rolverdeling ziet tussen het ministerie, Schiphol en de omgeving bij het uitvoeren van het hinderreductieplan? Kan de Minister bovendien toelichten of en hoe zij de tussentijdse conclusies van het advies van Van Geel mee zal nemen in de Luchtvaartnota en het LVB-2? Welke stappen heeft de Minister ondernomen om ervoor te zorgen dat omwonenden zich ook voldoende betrokken voelen bij de MER-procedure voor LVB-2?

Opvolging van moties

De leden van de D66-fractie hebben ten slotte nog een aantal vragen aan de Minister met betrekking tot de opvolging van enkele van de moties die zijn (mede-)ingediend door het lid Paternotte.

Motie-Paternotte over heldere milieugrenzen voor de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 598)

Nu Schiphol de komende tijd door de coronacrisis een flink aantal minder vluchten heeft, zijn de leden van de D66-fractie meer dan ooit van mening dat in de heropbouw van onze economie, en daarmee ook de luchtvaart-sector, respect voor het milieu, omwonenden en de natuur nodig is. Eerder heeft het lid Paternotte namens deze leden een aangenomen motie ingediend die deze lijn ondersteunt en welke de regering verzoekt om grenzen op te stellen voor geluid, broeikasgassen en andere schadelijke stoffen, zoals stikstofdioxide (Kamerstuk 31 936, nr. 598). Deze leden zouden van de Minister graag vernemen op welke manier zij invulling heeft gegeven aan deze motie. Eerder gaf de Minister aan dat zij de mogelijkheden hiertoe en de effecten daarvan zou laten onderzoeken, waarvan zij verwachtte dat de resultaten na de zomer zouden worden gepubliceerd (Kamerstuk 31 936, nr. 641). Deze leden vragen de Minister toe te lichten of zij de resultaten hiervan ook met de Kamer zal delen en of deze ook zullen worden meegenomen in de Luchtvaartnota. Bovendien zouden zij de Minister willen vragen wanneer zij voornemens is de Luchtvaartnota te publiceren.

Motie-Amhaouch/Paternotte over de Schiphol Group als koepel voor alle vliegvelden (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28)

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat samenwerking tussen de Nederlandse luchthavens van groot belang is om het uitdragen van de maatschappelijke functie te maximaliseren, terwijl de lasten zo veel mogelijk gespreid worden. In de praktijk beconcurreren luchthavens van nationale betekenis binnen en buiten de Schipholgroep elkaar echter, zoals nu met de covid-19-crisis het geval is tussen de luchthavens Maastricht Aachen en Schiphol op het gebied van vracht. Anderzijds is de vraag of de functie van Groningen Airport Eelde momenteel goed benut wordt. Deze leden delen dan ook de mening van het lid Amhaouch (CDA) dat een overkoepelende, centrale regie nodig is om een optimale samenwerking te creëren, zoals ook is benadrukt in de aangenomen motie-Amhaouch/Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28). Deze leden vragen of de Minister kan toelichten op welke manieren invulling is gegeven aan deze motie en of deze invulling zal worden meegenomen in de Luchtvaartnota. Indien de invulling niet zal worden meegenomen, vragen zij haar toe te lichten waarom dit niet het geval is.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie zullen zich in dit schriftelijk overleg beperken tot zaken die zij urgent achten voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart. Allereerst een aantal vragen over de vluchten die op dit moment nog wel plaatsvinden. Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat ook de anderhalvemetervoorzorgsmaatregelen binnen de luchtvaart gewaarborgd worden? Welke maatregelen worden er genomen om personeel in de lucht en op de grond te beschermen? Wie ziet hierop toe? Op basis van welke criteria wordt besloten dat een regio een hoog risico heeft en vluchten opgeschort worden?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de coronacrisis de luchtvaart abrupt tot een halt heeft gebracht. Schiphol en veel andere grote luchthavens draaien op minder dan 10% van hun gebruikelijke aantal vluchten. Veel werknemers van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen zitten tijdelijk thuis en vrezen voor de toekomst van hun werk. Luchtvaartmaatschappijen komen in zwaar weer, en hoe de toekomst eruit zal zien, is nog ongewis. Op dit moment liggen nagenoeg alle vluchten stil, maar ook op de lange termijn zullen de gevolgen aanzienlijk zijn. De vraag naar vliegverkeer zal lang veel lager blijven dan het voor de coronacrisis het geval was. Veel luchtvaartmaatschappijen zullen moeten inkrimpen en een aantal zal deze crisis niet overleven. De restricties van de anderhalvemeter economie zullen van invloed zijn op de capaciteit in vliegtuigen, en de vraag is hoe lang dit het geval zal zijn. Deze leden willen de Minister vragen naar een analyse van de mogelijke effecten en scenario's van corona op de middellange termijn, en de Kamer hier regelmatig over te informeren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om een doorkijk te geven naar de praktijk van de middellange termijn voor de luchtvaart. Een groot aantal scenario's gaat ervan uit dat coronamaatregelen en de anderhalvemetersamenleving nog jarenlang onderdeel van ons dagelijks leven zullen zijn. Hoe gaat dit eruitzien voor de luchtvaart? Grote groepen mensen vanuit de hele wereld bij elkaar in vertrekhallen? Langdurig tussen vreemdelingen als sardientjes in een vliegtuig? Het kan allemaal niet meer. Als vliegtuigen vele stoelen tussen passagiers vrij moeten laten, er blijvend reisbeperkingen gelden of afhandelingsoperaties ingrijpend moeten veranderen, dan zal dit grote gevolgen hebben voor de prijzen, de capaciteit en de vraag naar vliegverkeer. Moeten we daar niet veel meer op anticiperen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat wel duidelijk is dat terug naar hoe het voor corona was, niet zal gaan. Want ook voor de coronacrisis lag de luchtvaart al op ramkoers met het klimaat en met omwonenden. Nu het vliegverkeer is stilgevallen, merken omwonenden van Schiphol hoeveel ze dagelijks inleveren om een luchtvaartsector van deze omvang mogelijk te maken. We kennen de klimaatmodellen, de gezondheidsstatistieken van ultrafijnstof en de zwierige geluidscontouren op de kaart van Nederland. Maar als het allemaal in een keer wegvalt, dan merken mensen hoeveel ruimte Schiphol letterlijk inneemt. Als terug naar hoe het was geen optie is, dan is de vraag hoe we ervoor zorgen dat de luchtvaart weer opgebouwd wordt op een manier die past binnen de grenzen van klimaat, gezondheid van omwonenden, veiligheid en de natuur. Welke instrumenten heeft de Minister om dit proces te sturen en vorm te geven? De directeur van Schiphol heeft aangegeven geleidelijk terug te willen komen op het niveau van voor de coronacrisis. Wat deze leden betreft gebruiken we juist dit moment om de omslag in de luchtvaart vorm te geven. Een kleiner Schiphol, waar korteafstands-vluchten zijn vervangen met treinen, waar we de schoonste en stilste vliegtuigen voorrang kunnen geven, met zoveel mogelijk directe verbindingen. Dit betekent een krimp, zodat de operaties passen binnen de grenzen van klimaat, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid. Welke stappen gaat de Minister in deze periode zetten om de instrumenten vorm te geven om te kunnen sturen op het Schiphol en de luchtvaart die Nederland nodig heeft? Is de Minister bereid dit als uitgangspunt te nemen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben in die context een vraag over eventuele voorwaarden aan steun voor luchtvaartmaatschappijen of luchthavens. Op welke manier is de Minister van I&W aangehaakt bij gesprekken door de Minister van Financiën? Op welke manier wordt er ook vanuit beleidsdoelen gekeken naar deze mogelijke steun? Is de

Minister het met deze leden eens dat als het doel is om de luchtvaart in Nederland te verduurzamen, het cruciaal is om dit ook als voorwaarde te stellen voor eventuele steun? Hoe kijkt de Minister naar de uitspraken van de Oostenrijkse Minister van Economie dat een steunpakket voor Austrian Airlines vergezeld moet gaan van een klimaatplan, waarbij korteafstands-vluchten worden vervangen door treinen en er wordt geïnvesteerd in duurzame brandstoffen?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden de erkenning nodig dat de post-corona luchtvaart een andere zal zijn, met een blijvend andere omvang dan ervoor, om snel weer op te staan. Niet terug naar hoe het was, maar hoe het moet worden. De luchtvaart zal ook in toekomst van groot belang zijn voor de Nederlandse economie. We hebben die verbinding met de wereld nodig. We moeten mensen bij elkaar kunnen brengen. Maar de luchtvaart die Nederland nodig heeft, is kleiner dan de luchtvaart die we hadden. Pogingen om terug te keren naar het oude niveau vragen een andere investering. En met een crisis in het vooruitzicht is vooraf kiezen wat we willen houden, wat we willen uitbouwen en wat we kunnen missen, hard nodig.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de Luchtvaartnota inmiddels enkele keren is uitgesteld. Wanneer kan de Kamer deze verwachten? Hoe zal de Luchtvaartnota ingaan op de gewijzigde situatie? Eerder gaf de Minister aan geen krimpscenario te willen onderzoeken. Nu we krimp hebben, zonder scenario, hoe zal dit terugkomen in de Luchtvaartnota? Kan de Minister toezeggen ook een scenario voor 450.000 vliegbewegingen voor de komende jaren te onderzoeken?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat er vlak voor de coronacrisis een flinke overcapaciteit was in de luchtvaart in Europa, maar ook in Nederland. Nederland heeft met vijf – en als het aan het kabinet ligt met Lelystad Airport erbij zes – veel meer capaciteit dan we nodig hebben. Twee van deze vliegvelden, Maastricht Aachen Airport en Eelde, zijn al jarenlang noodlijdend. In plaats van nog meer financiële steun in de bodemloze put, is dit het moment om met een goed sociaal plan afscheid te nemen van deze vliegvelden. De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om samen met de provincies en aandeelhouders een goed sociaal plan te maken en te bezien hoe alternatieve werkgelegenheid kan worden gecreëerd.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, is dit ook het moment om een definitieve knoop door te hakken over Lelystad Airport. Met een kleinere luchtvaart en een kleiner Schiphol is er geen behoefte meer aan een overloopluchthaven Lelystad. Deze leden roepen de Minister op, om de moed te tonen zelf dit project definitief te beëindigen en dit niet over te laten aan haar opvolger. Drie keer moest de opening worden uitgesteld, omdat de vergunningen niet op orde waren, milieuonderzoeken niet klopten en er niet was voldaan aan allerlei voorwaarden. Dat was niet het gevolg van foutjes of onvoorziene omstandigheden. Dat was het gevolg van een poging om iets te doen wat niet kan. Erkent de Minister dat er geen noodzaak meer is om Lelystad Airport voor 2023 te openen nu Schiphol ver onder de vergunde vliegbewegingen uitkomt? Wat gaan de brandweer en de luchtverkeersleiding op Lelystad doen, nu zeker is dat het nog jaren duurt, voordat er (grote) vliegtuigen landen? Is de Minister het met deze leden eens dat dit geldverspilling is? Deze leden vragen de Minister om nu met de provincie Flevoland in gesprek te gaan over een alternatief plan, dat duurzame werkgelegenheid kan brengen in deze regio.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met grote interesse kennisgenomen van de op 17 april 2020 toegestuurde studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) over de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) van luchtvaart en luchthavens (2020D14851). De eerdere kritiek bleek terecht en deze leden zijn blij dat het wetenschappelijk instituut van het ministerie goede aanknopingspunten heeft gevonden om de milieueffecten van de luchtvaart en de maatschappelijke kosten ervan, beter te modelleren. Dat kan ons helpen bij het maken van goede afwegingen over de herstart van de luchtvaart en het soort luchtvaart dat we willen hebben. De Minister was in de begeleidende brief (2020Z06956) niet erg uitvoerig over de toepassing van de nieuwe inzichten. In de beantwoording van het schriftelijk overleg over de second opinion was zij uitvoeriger (Kamerstuk 31 936, nr. 712). De leden van de GroenLinks-fractie hebben met verbazing gelezen dat de MKBA niet ten grondslag lag aan de beleidskeuzes. Wat is het nut van een dergelijk project, als het geen maatschappelijke baten oplevert die de maatschappelijke kosten overstijgen? Al het overheidsbeleid zou gericht moeten zijn op het creëren van maatschappelijke baten, gebaseerd op een breed welvaartsbegrip. Het faciliteren van particuliere baten met hoge maatschappelijke kosten zonder dat de baten weer ten goede komen aan de maatschappij leidt niet tot een eerlijke economie en een welvarend land. Deze leden willen benadrukken, dat zonder goed de effecten voor het klimaat, natuur, leefbaarheid en gezondheid in beeld gebracht te hebben, geen goede afweging mogelijk is. Zij zien ook internationaal dat factoren als reistijdwaardering, sterk aan verandering onderhevig zijn en het KiM-onderzoek «Mobiliteit en de coronacrisis: Effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving» dat 20 april jl. is gepubliceerd laat sterk gewijzigde reizigersvoorkeuren met betrekking tot de luchtvaart zien.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat in andere Kamercommissies eerder ook is gesproken over de gehanteerde discontovoet in MKBA-scenario's. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft een set richtlijnen die nu niet altijd wordt toegepast, als bureaus MKBA's opstellen voor luchtvaartscenario's. Deze leden zouden graag zien dat de Luchtvaartnota en de andere besluiten met betrekking tot luchtvaart die voor komen te liggen, altijd een degelijke MKBA bevatten waarin de nieuwe inzichten zo goed mogelijk zijn verwerkt. Kan de Minister dit toezeggen? Kan de Minister toezeggen dat voor nieuwe luchthavenbesluiten, de Luchtvaartnota of andere besluiten die van grote invloed zijn op de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland, de MKBA's opnieuw zullen uitgevoerd met de juiste CO₂-berekeningen en volgens de richtlijnen van het CPB?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de luchtvaartmarkt er post corona, ook los van de maatschappelijke kosten, anders uit zal zien. Wat deze leden betreft, zijn alle voorspellingen over de marktontwikkeling waar alle toekomstscenario's op zijn gebaseerd, achterhaald. De constatering van het KiM, dat het WLO-laagscenario geen 2°C-doelstelling bevat, is nu wel erg knellend geworden aangezien de wereldeconomie een behoorlijke klap krijgt en daarmee dit scenario opeens veel realistischer is. Wat betekent dit? Kan de Minister alsnog de opdracht geven voor een studie die enerzijds uitgaat van nieuwe realistische economische verwachtingen én alle maatregelen die nodig zijn voor het 2°C-scenario en tevens een voor een 1,5°C-scenario? Een plan voor de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat met andere woorden.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat toen duidelijk werd dat corona voor een forse vraaguitval voor de luchtvaart zou leiden, de eerste tegemoetkoming aan de sector, het opschorten van de verplichting was

om toegekende slots te gebruiken. Europa kwam hier binnen enkele dagen aan tegemoet. Deze leden zijn hier niet tegen. Niemand wil lege vliegtuigen in de lucht. Maar deze leden constateren ook dat de slotverordening duidelijk is opgesteld voor de wensen van de gevestigde partijen in de luchtvaart. Wat is nu de afspraak met betrekking tot de niet vervulde slotverplichting? Wat is hier precies afgesproken over hervatting van de dienstregelingen en het aanhouden van slots? Welke voorwaarden zijn er vastgelegd? Deze crisis is wat deze leden betreft ook het moment om de hele slotverordening te herzien. Slots horen wat deze leden betreft niet het eigendom van een luchtvaartmaatschappij te zijn. Slots regelen het gebruik van de lucht en de luchthaven en dat zijn collectieve voorzieningen in het beheer van de staat, ten dienste aan de maatschappij. Dat leidt tot fors andere prioriteiten bij de verdeling van schaarse ruimte. Juist nu de ruimte in de lucht en op de luchthaven acuut niet schaars meer is, is het moment gekomen om de kaarten opnieuw te schudden en andere spelregels af te spreken. Welke route heeft meerwaarde voor Nederland? Hoe krijgen we de beste bereikbaarheid voor het kleinste aantal vliegbevingen? Hoe zorgen we dat de slotmobiliteit hoog genoeg blijft om ook met een beperkte aantal vliegbewegingen flexibel in te kunnen spelen op wijzigende prioriteiten? Deze leden vragen de Minister om een nieuw model te ontwikkelen en in afwachting daarvan vrijgekomen slots slechts voor een beperkte periode uit te geven. Waar het ministerie eerst nog uitging van een transitieperiode van vijftien jaar en enorme bedragen aan compensatie, kunnen we nu zelf eisen stellen en snel voortgang boeken. Is de Minister hiertoe bereid? Is zij bereid om dit in Europees verband aan te kaarten en tot nieuwe afspraken te komen? Is zij bereid om een Nederlands voorstel in te brengen waarbij overheden slotcoördinatie kunnen gebruiken om te sturen op schoner, stiller en maatschappelijke meerwaarde? Kan ze een uitgewerkt voorstel hiertoe met de Kamer delen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het van groot belang is dat de jarenlange periode van anticiperend handhaven zo snel mogelijk wordt beëindigd met het vastleggen van het LVB-1, ook al ligt nu het grootste deel van het vliegverkeer stil. Wat is de reactie van de Minister op het juridische advies dat de Kamer heeft gevraagd over het anticiperend handhaven (Kamerstuk 29 665, nr. 380)? Erkent de Minister dat deze situatie zeer onwenselijk is? Zo ja, wat zijn voor de Minister de volgende stappen in het proces van het vastleggen van het LVB? Klopt het dat de eerste stap is om een passende beoordeling uit te voeren? Wanneer kan de Kamer deze verwachten? De Minister van LNV stelde dat de passende beoordeling zal worden gedaan op het niveau van 480.000 vluchten. Zij stelt dat het LVB uit 2008 deze milieuruimte heeft vergund. Maar de milieuruimte voor dat LVB is toen uitsluitend bepaald op basis van de geluid. Klopt het dat er toen geen passende beoordeling is gedaan over de impact van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden? Waarop baseert de Minister zich als men stelt dat op basis van deze milieuruimte ook stikstofdepositie kan worden vastgesteld? Moet het LVB niet op een veel lager aantal vluchten worden vastgesteld? Kan de Minister schetsen wat het proces tot het vastleggen van het LVB zal zijn en hoeveel tijd hier nog voor nodig is? Wordt in een nieuw LVB een plafond voor het totaal aan emissies vastgelegd?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met enige verbazing gekeken naar de afwijzing van het handhavingsverzoek van MOBilisation for the environment (MOB). Schiphol moet wel voldoen aan stikstofregels, maar er wordt niet gehandhaafd. Nederland heeft een structureel stikstofprobleem. Dit is in belangrijke mate veroorzaakt door gebrekkige handhaving en het slecht toepassen van de regels. Schiphol komt nu door de coronacrisis vrijwel zeker onder de mogelijk legale 400.000 vliegbewegingen, dus de toezegging om op dit punt de wet te handhaven had niet

eens iets gekost. Deze leden zijn zeer teleurgesteld over het automatisme om tegen het milieu te kiezen. Deze leden hebben inmiddels begrepen dat MOB in beroep zal gaan tegen dit besluit. Kan de Minister aangeven hoe zij denkt de emissies van de luchtvaart in lijn te brengen met de natuurregels en de draagkracht van onze natuurgebieden? Wordt er nog steeds gezocht naar schaarse salderingsruimte voor Lelystad, ook nu de opening is uitgesteld en de crisis een snelle opening onwaarschijnlijk maakt? Hoe kan het dat Schiphol destijds een vergunning voor emissies per vliegtuig heeft gekregen in plaats van voor het geheel, terwijl de totale emissie relevant is voor de depositie en niet de emissie per vliegtuig? Wat is het juiste referentiejaar voor Schiphol en waar is dat op gebaseerd? Hoe kan het dat er zo slecht toezicht is gehouden op het hebben van de juiste vergunningen?

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen op de overige normen ter bescherming van de gezondheid en de leefomgeving. Nu duidelijk is dat tot 2023 ook vanuit de luchtvaart zelf de verwachting is dat het huidige aantal vluchten niet zal worden overschreden, geeft het de ruimte om deze normen in overleg met de omgeving te ontwikkelen. Erkent de Minister de noodzaak om in de komende jaren, terwijl de luchtvaart structureel op een lager niveau zal zijn dan vlak voor de coronacrisis, handhaafbare normen te ontwikkelen om de omgeving beter te beschermen? Welke stappen gaat de Minister zetten om de normen voor ultrafijnstof vast te leggen? Is de Minister bereid om deze periode met zeer weinig vliegverkeer te gebruiken als een nulmeting voor ultrafijnstof? Welke stappen gaat de Minister zetten om ook gezondheidsnormen met betrekking tot geluid te ontwikkelen? Op welke manier neemt de Minister hierbij de WHO-adviezen mee, en is de Minister bereid deze periode met weinig vliegverkeer te gebruiken als een nulmeting? Hoe wordt een onafhankelijk meetnet ingezet om nieuwe geluidsnormen te handhaven, zodat we geluid niet alleen berekenen, maar ook meten? Op welke manier wordt de beleving van geluid en de gezondheidseffecten ook onderdeel van de normen? De normen, die uitgaan van gemiddeld geluid, moeten worden aangevuld met piekgeluid van individuele vliegtuigen. Is de Minister bereid om, nu er zoveel minder gevlogen gaat worden de komende jaren, de nachtvluchten op te schorten? Schiphol zelf heeft ook een plan voor minder hinder geïntroduceerd. Het lijkt vooral een opsomming van veel al eerder toegezegde maatregelen te zijn. Op basis van welke pijlpalen, welke parameters gaat de Minister beoordelen of er daadwerkelijk hinderbeperking heeft plaatsgevonden?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het ook voor veiligheid nodig is om de bestaande normen te herijken. Gemiddeld veilig is niet voldoende als we ongelukken willen voorkomen. Het is in de ogen van deze leden niet acceptabel dat omwonenden van luchthavens geacht worden met een veiligheidsrisico te leven dat vele malen hoger is dan de aanvaardbare risico's voor de zware industrie. Is de Minister bereid de omgevingsrisico's van Schiphol in lijn te brengen met die van de industrie en verkeer? Alle instrumenten voor monitoring en handhaving moeten wat deze leden betreft onverkort uitgewerkt en in stelling worden gebracht. Kan de Minister het tijdspad schetsen voor de ontwikkeling van een set normen om de omgeving te beschermen?

De leden van de GroenLinks-fractie spreken, waar voor de korte termijn helaas weinig mogelijkheden zijn om de impact van vliegen terug te dringen anders dan minder vliegen, de hoop uit dat er in de toekomst wel degelijk technologische oplossingen zijn. De luchtvaart staat voor enorme technische uitdagingen in de noodzakelijke transitie naar klimaatneutraal vliegen. Waar andere mobiliteit vaak elektrisch kan, is dit voor de luchtvaart nog technisch ondenkbaar. Deze leden zijn van mening dat dit

de luchtvaart echter niet ontslaat van de verplichting om binnen dertig jaar klimaatneutraal te worden. Sinds enkele jaren zijn kleine initiatieven ontplooid om biobrandstoffen bij te mengen en zo fossiele brandstoffen deels te vervangen. Maar ook aan biobrandstoffen kleven grote risico's. Ten eerst mitigeren kort-cyclische biobrandstoffen slechts een deel van de klimaateffecten. Door secundaire effecten, zoals bijv. waterdamp die tot wolkvorming leidt, zijn de klimaateffecten van de luchtvaart tot wel 4,5 keer groter dan de pure CO₂-emissies. Het eerdergenoemde KiM-onderzoek bevestigt dit nogmaals. Zelfs een 100% vervanging door de meest duurzame en klimaatneutrale biobrandstof leidt nog steeds tot forse klimaatschade. Een andere brandstof is daarmee geen definitieve oplossing. Ten tweede maken deze leden zich grote zorgen over handhaving van duurzaamheidscriteria, zeker in mondiaal perspectief. De RED-II criteria zouden de minimale standaard moeten zijn voor alle biobrandstoffen. Deze leden achten het niet realistisch dat luchtvaart, scheepvaart en het wegverkeer grote hoeveelheden biobrandstoffen kunnen bijmengen zonder dat de vraag de beschikbaarheid overschrijdt en daarmee de weg opent voor fraude en gesjoemel. Het is daarom in de ogen van deze leden van groot belang dat we kiezen waar de schaarse biobrandstoffen worden ingezet en waar de transitie naar klimaatneutrale elektrische aandrijving sneller mogelijk is. Is de Minister het eens met deze leden dat er in het geval van een bijmengverplichting gekozen moet worden tussen wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart? En hoe wil de Minister de bovengenoemde risico's mitigeren? Is de Minister het met deze leden eens dat voorkomen moet worden dat door te sturen op kwantitatieve doelen, zoals een bijmengverplichting, de kwalitatieve doelen met betrekking tot duurzaamheid in gevaar komen? Op welke manier wil de Minister dit risico tegengaan?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat de Minister voor de korte termijn wil inzetten op bijmenging van biobrandstoffen, omdat dit sneller te realiseren is dan synthetische kerosine. Kan de Minister onderzoeken hoeveel alternatieve brandstoffen nodig zijn voor de Nederlandse luchtvaart? Kan zij uitzoeken wat nodig is om hieraan te voldoen? Hoeveel biobrandstof kunnen we maken en hoeveel moeten we importeren? Hoeveel elektriciteit is nodig om waterstof te maken voor synthetische brandstof? Waar kan CO₂ worden «geoogst» en kunnen fabrieken worden gebouwd? Hoe snel is dit realiseerbaar en welke techniek leidt als eerste naar een forse duurzame klimaatbesparing? Met andere woorden: kan de Minister verschillende scenario's in kaart brengen voor het verduurzamen van vliegtuigbrandstoffen en deze met de Kamer delen, voordat er beleidsmaatregelen op dit vlak genomen worden?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich nog steeds zorgen over de veiligheid van de luchtvaart. Het Nederlandse luchtruim is vol, er liggen veel vliegvelden verspreid over een relatief klein gebied met in het midden het grote Schiphol, dat vanuit alle hoeken wordt aangevlogen. Ook op de grond zitten vliegtuigen elkaar in de weg en de sector heeft de neiging om pas iets te verbeteren als de risico's te groot worden. Verbetering van de veiligheid volgt daarmee meestal als noodzakelijke stap op de wens tot groei en de OVV was juist hier heel kritisch op. Luchtvaart moet altijd zo veilig mogelijk. De maatregelen, werkzaamheden en procesverbeteringen van de laatste tijd zouden de veiligheid moeten verbeteren. Verschillende onderzoeken bevestigen dat plannen worden uitgevoerd. Maar deze leden wijzen erop dat ook de audits, zoals die van DFS, erop wijzen dat er nog grote risico's zijn bij de complexiteit van de operatie op Schiphol en de werklust van de verkeersleiding. DFS vraagt om verdere analyse van de effectiviteit van de genomen maatregelen in de context van verdere groei. Ook deze leden zijn zeer benieuwd hiernaar. Veiligheid, geluidsbescherming van de omgeving en groei zijn drie

wensen die niet met elkaar verenigbaar zijn. Deze leden kiezen dan voor veiligheid en een regelmatig moment van rust voor de omgeving. Ook willen deze leden graag aandacht voor de veiligheidsrisico's die voortkomen uit arbeidsomstandigheden. Er is veel verloop, veel tijdelijke krachten, mensen die voor weinig geld lange dagen maken, hetgeen risico's met zich meebrengt. Dit aspect is in de evaluaties onderbelicht gebleven en daar vragen deze leden graag alsnog aandacht voor. Kan de Minister inhoudelijk ingaan op het onderzoeksrapport «Veiligheid op de grond» van de vakbonden?

De leden van de GroenLinks-fractie willen erop wijzen dat de coronagereleerde teruggang in vluchten en de problemen die dit meebrengt voor de luchtvaartmaatschappijen, geen aanleiding kan zijn om de recente stappen naar het doorberekenen van de maatschappelijke kosten van de luchtvaart, stil te leggen. De luchtvaart heeft decennialang ongebreideld kunnen groeien door het ontbreken van redelijke belastingen, zoals btw en accijns. Met het besluit tot invoering van de tickettaks is een klein stapje gezet. Het door Financiën geïnitieerde Europese overleg over invoering van kerosineaccijns is eveneens hoognodig. Een eerlijke prijs voor vliegen is een eenvoudige manier om de kunstmatige vraag door kunstmatig goedkope tickets te scheiden van de werkelijke vraag voor noodzakelijke reizen. Deze leden willen in dat kader ook wijzen op het onderzoek naar redelijke luchthaventarieven. Ondanks de tariefstijging is Schiphol nog steeds de een-na-goedkoopste van alle onderzochte luchthavens. Ook deze kunstmatige vraagstimulans moeten we beëindigen. Schiphol moet redelijke tarieven vragen en daarmee een groter deel van de eigen lasten dragen, redelijk dividend uitkeren en de door zijn operaties veroorzaakte overlast compenseren. Is de Minister bereid om dit in het kabinet te bespreken?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook nog vragen over de nieuwe passagiersterminal van Schiphol. Dit project is bedoeld om de door Schiphol beoogde groei van het aantal passagiers te faciliteren. Nu ook Schiphol denkt deze groei op zijn best pas over vele jaren te kunnen realiseren, wat is dan de noodzaak voor deze uitgave? Is het niet verstandiger dat Schiphol de bouw van de terminal uit- of afstelt en het vrijgekomen kapitaal investeert in het verbeteren van het treinstation onder de luchthaven? Is het ontwikkelen van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol voor klimaatneutrale connectiviteit niet een veel zinvollere investering? Kan de Minister aangeven welke overheid verantwoordelijk is voor toezicht op het bouwproces en de vergunningen? Wordt bij de beoordeling hiervan ook gekeken naar de verkeersaantrekkende werking (bouwverkeer, auto's en vliegtuigen) en de daarmee gepaard gaande stikstofemissies? Is een passende beoordeling gemaakt? Welke overheid heeft de natuurvergunningen verleend?

De leden van de GroenLinks-fractie merken tot slot op dat deze Minister bij haar aantreden stelde dat de grootste opdracht die ze had was om het vertrouwen van omwonenden te herstellen. Op dit moment ligt het vliegverkeer stil, en hebben ook de omwonenden een adempauze. Ik wil de Minister vragen om omwonenden en alle relevante betrokkenen stap voor stap mee te nemen in de stappen die gezet worden om de luchtvaart weer opnieuw vorm te geven.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie zien in de gevolgen van de coronacrisis opnieuw bevestigd dat het systeem waarop luchtvaart is gestoeld niet voldoet. Meteen aan het begin van de crisis komen vrijwel alle luchtvaartmaatschappijen in de problemen en wordt naar de overheid gekeken om

bij te springen. En dat terwijl de belastingbetaler die nu voor die steun mag opdraaien, de afgelopen jaren nauwelijks invloed heeft op de (groei van de) luchtvaart. De geluidsoverlast door de luchtvaart wordt jaar op jaar groter, alsook de uitstoot van CO₂ en ultrafijnstof. De luchtvaart heeft een enorm effect op het klimaat, de luchtkwaliteit en de gezondheid. En terwijl steeds meer onderzoeken aantonen dat de bijdrage van de luchtvaart aan onze economie niet bovengemiddeld groot is, geniet de luchtvaart nog steeds allerlei privileges, zoals geen btw op tickets en geen accijns op kerosine. Is de Minister het met deze leden eens dat de privileges van de luchtvaart zo snel mogelijk beëindigd moeten worden? Dat de luchtvaart als normale sector gezien moet worden, waar mens, milieu en klimaat boven het economisch belang moeten staan, en dat van groei van de luchtvaart daarom geen sprake kan zijn? En is de Minister bereid om in de zogeheten exit-strategieën voor de luchtvaart rekening te houden met dit nieuwe normaal?

De leden van de SP-fractie constateren dat KLM en Schiphol al snel op de stoep van het ministerie stonden voor financiële hulp na het uitbreken van het coronavirus. Deze leden vinden dat allereerst een beroep moet worden gedaan op de eigen financiële reserves voordat overwogen wordt om als Staat financieel bij te springen. Is de Minister dit met deze leden eens? En is dit met beiden besproken of gaat de Minister dit nog doen? Als er besloten wordt om staatssteun aan KLM (en eventueel Schiphol) te verlenen, moet dat voor deze leden gepaard gaan met harde voorwaarden op het gebied van het herwaarderen van arbeid. Zo mag geen personeel ontslagen worden, moeten meer zekere contracten voor het eigen personeel en ingehuurd personeel komen, moeten concrete maatregelen komen om te verduurzamen, wordt er de komende jaren geen dividend uitgekeerd aan aandeelhouders en wordt gekeken naar bonussen aan de top die sowieso niet mogen stijgen. Deze leden willen absoluut voorkomen dat de steun een blanco cheque voor KLM wordt. Is de Minister hiertoe bereid? Daarnaast lijkt het deze leden logisch dat een bedrijf dat in goede jaren winst boekt, in slechte jaren alleen financiële steun in de vorm van een lening ontvangt. Hoe staat de Minister hierin? Is de Minister het ook met deze leden eens dat KLM belastingontwijking niet moet faciliteren door piloten, die in het buitenland wonen, voor spotgoedkope prijzen in te vliegen en na een periode gewerkt te hebben voor diezelfde spotgoedkope prijzen weer terug te vliegen? Vindt de Minister net als deze leden dat eventuele staatssteun voor KLM bedoeld is voor werknemers die hier de klappen opvangen en nu in onzekerheid leven, zoals oproepkrachten en uitzendkrachten, en niet voor piloten die in het buitenland wonen en nauwelijks een bijdrage leveren aan ons sociale stelsel?

De leden van de SP-fractie vinden dat de herwaardering van arbeid begint bij de mensen die doorwerken in deze crisis. Op Schiphol zijn dat bijvoorbeeld de beveiligers, schoonmakers, bagage-afhandelaars en het grondpersoneel. Allemaal werknemers die, door de drang van Schiphol om de goedkoopste luchthaven te zijn, hun werkdruk de afgelopen jaren hebben zien toenemen maar hun koopkracht nauwelijks hebben zien stijgen. Zij werken nu door om het land draaiende te houden. Is de Minister het met deze leden eens dat deze onmisbare werknemers waardering verdienen voor het werk dat zij doen? En dat die waardering niet alleen moet bestaan uit mooie woorden of applaus, maar vooral uit een fatsoenlijk loon van minimaal 14 euro per uur, zekere contracten, een normale werkdruk en invloed op hun roosters? Wat gaat de Minister doen om hiervoor te zorgen? Is de Minister bereid om naar een herinrichting van Schiphol te kijken, waarbij de race naar beneden wordt stopgezet en concurrentie, bijvoorbeeld in de grondafhandeling, wordt afgebouwd? Deze leden zien hier mogelijkheden voor door het afdwingen van sociale

vestigingseisen op Schiphol. Is de Minister dit met deze leden eens en hoe gaat zij ervoor zorgen dat Schiphol sociale vestigingseisen, zoals minimaal € 14,- loon per uur en minimaal 80% vaste contracten, gaat stellen aan luchtvaartmaatschappijen en bedrijven die op Schiphol actief zijn?

De leden van de SP-fractie constateren dat, in het kader van sociale normen en vestigingseisen, de Minister op aandringen van deze leden inmiddels een jaar geleden gesprekken heeft gevoerd met de vakbonden FNV, VNV en VNC. Op 13 mei 2019 berichtte zij de Kamer dat de gesprekken constructief van aard waren en dat er vervolggesprekken zouden plaatsvinden. Kan de Minister toelichten of en wanneer deze gesprekken hebben plaatsgevonden, welke afspraken er zijn gemaakt en welke acties de Minister, zowel nationaal maar ook in EU-verband, heeft ondernomen om tot verhoogde sociale normen in de luchtvaart te komen?

De leden van de SP-fractie hebben daarnaast veel voorbeelden voorbij zien komen waaruit bleek dat zowel KLM als Schiphol het niet zo nauw nemen met het treffen van maatregelen om werknemers te beschermen tegen het coronavirus. Een lounge met lopend buffet dat geopend was ondanks een verbod. Personeel aan de incheckbalies en beveiligers die op minder dan 50 cm afstand van reizigers hun werk doen zonder beschermingsmiddelen. Tientallen en zelfs honderden passagiers die tegen elkaar aan wachten op hun koffers bij een bagageband. En (repatriërings-)vluchten uit bekende coronabrandhaarden waar de anderhalve meter afstand geenszins werd toegepast. Is de Minister het met deze leden eens dat dit ontoelaatbaar en onacceptabel is? Wat is ondernomen om Schiphol en KLM zover te krijgen dat zij zich aan de maatregelen gaan houden? En welke stappen zijn er genomen om te handhaven? Is de Minister het met deze leden eens dat alle werknemers die nu doorwerken het recht hebben op beschermingsmiddelen om hun werk veilig te kunnen doen? En zo ja, hoe gaat zij hiervoor zorgen? Is de Minister het met deze leden eens dat wanneer de keuze wordt gemaakt om bij repatriëringsvluchten de anderhalve meter regel niet toe te passen, om zoveel mogelijk mensen terug naar Nederland te krijgen, er bij aankomst op Schiphol meer moet gebeuren om er zeker van te zijn dat deze mensen niet besmet zijn met het coronavirus? Waarom worden deze mensen bij aankomst niet getest en waar nodig in quarantaine geplaatst? Is de Minister het met deze leden eens dat de huidige manier van repatriëren het besmettingsgevaar in Nederland verhoogt en niet in lijn staat met de maatregelen die hier worden getroffen om verspreiding van het virus in te dammen?

De leden van de SP-fractie constateren dat door het coronavirus veel vluchten worden geannuleerd en mensen hun geboekte reis niet kunnen maken. De wet regelt dat deze mensen hun geld terug moeten krijgen van de maatschappij waarmee zij zouden vliegen. Bij de Consumentenbond en de ANWB zijn veel klachten binnengekomen over het feit dat maatschappijen het geld niet terugstorten maar vouchers uitdelen, ook als passagiers dat niet willen. Hoewel dit tegen de wet is, handhaaft de Minister niet, maar staat zij dit toe. Deze leden vinden dit ondenkbaar. Gesteund door de Minister hebben KLM en Transavia aangegeven hun huidige beleid niet te wijzigen. Deze leden vragen de Minister welke rechten passagiers hebben als een luchtvaartmaatschappij binnen de gestelde termijn in de voucher failliet gaat? Waar kunnen passagiers dan hun geld terugkrijgen? Deze leden roepen de Minister op om de wet te handhaven en het uitgeven van een voucher alleen mogelijk te maken als de passagier hier zelf akkoord mee gaat.

De leden van de SP-fractie benadrukken het belang van een open discussie over de veiligheidscultuur in de luchtvaart. Alleen zo kan er optimaal geleerd worden en blijft het vliegtuig het veiligste vervoersmiddel per kilometer. Deze open houding moet echter bij de hele sector aanwezig zijn; van het vliegend personeel tot het ondersteunend- en grondpersoneel. Deze leden vinden het daarom des te zorgelijker om in het FNV-rapport «veiligheid op de grond» te lezen dat er op de grond aan die veiligheidscultuur nogal wat schort. Het (zeer fors) sanctioneren van grondpersoneel hebben een funest effect op de meldingsbereidheid van het personeel. Tel daarbij op de hoge werkdruk, de hoge doorlooptijd van personeel en de felle concurrentie tussen afhandelaars, en er ontstaat een recept voor onheil. Ook de ILT legt in de Staat van Schiphol een verband tussen veiligheidsrisico's en werkdruk en het verbeteren van de veiligheidscultuur. Deze leden vragen de Minister in te gaan op het rapport van de FNV, de problemen die zij schetsen en de conclusies die worden getrokken. Erkent de Minister dat de geschetste problemen een negatief effect hebben op de veiligheidscultuur en haaks staan op de manier waarop luchtvaart bedreven moet worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de Minister doen om de situatie te verbeteren?

De leden van de SP-fractie vernemen dat werknemers op Schiphol zich druk maken over hun gezondheid, omdat een deel van hen jarenlang structureel is blootgesteld aan ultrafijnstof. Deze leden hebben herhaaldelijk aangedrongen op onderzoeken en metingen waarbij deze werknemers duidelijkheid kunnen krijgen van het effect van ultrafijnstof op hun gezondheid. Er zijn inmiddels stappen in de goede richting gezet. Schiphol heeft aangekondigd metingen te gaan laten doen naar ultrafijnstof op het platform en de Minister is in gesprek met het RIVM over de mogelijkheid om een gezondheidsonderzoek te laten uitvoeren onder de platformmedewerkers. Ook heeft de Minister gecommuniceerd dat werknemers en hun organisaties betrokken worden bij het onderzoek. Is de Minister het met deze leden eens dat een eventueel onderzoek niet vanuit Schiphol geïnitieerd zou moeten worden maar door een onafhankelijke partij, omdat de opdrachtgever invloed kan hebben op onderzoeksmethodes en dus ook op de uitkomst ervan? En is de Minister ook bereid om in de gesprekken met het RIVM te kijken naar meetinstrumenten die platformmedewerkers op hun kleding kunnen dragen? Concentraties ultrafijnstof zijn namelijk sterk afhankelijk van de locatie waar gemeten wordt, daarom vinden deze leden dat er gemeten moet worden waar werknemers vaak staan, zoals de vliegtuigopstelplaats. Gaat de Minister hiermee aan de slag?

De leden van de SP-fractie zien in het uitstel van de opening van Lelystad Airport tot november 2021 de zoveelste – en hopelijk laatste – stap op een weg die onvermijdelijk leidt tot afstel van de opening van deze luchthaven voor commerciële passagiersluchtvaart. Het idee van deze luchthaven is altijd al een slecht plan geweest. Deze leden denken daarbij aan de overlast voor mensen in Overijssel, Gelderland, Friesland en Flevoland. Maar ook het feit dat de luchthaven totaal niet past binnen de klimaatdoelstellingen waar we ons terecht aan hebben verbonden. En wat te denken van het inmiddels niet meer bij te houden aantal fouten in de onderliggende rapportages? Daarbij komt dat de CEO van Schiphol heeft aangegeven dat herstel van het aantal vluchten op Schiphol niet eerder zal plaatsvinden dan 2023. Daarmee vervalt de vraag naar een overloopluchthaven tot die tijd. Is de Minister het met deze leden eens dat uitstel tot november 2021, door deze uitspraken van de CEO van Schiphol, is achterhaald en dat uitstel nu geldt tot 2023? Is zij bereid dit ook officieel te maken? En wanneer acht de Minister de tijd eindelijk rijp om over te gaan tot definitief afstel van uitbreiding van dit vliegveld? Welk perspectief kan zij het brandweerkops en de verkeersleiders dan bieden, die zij tegen

beter weten aan het werk heeft gezet op Lelystad Airport, terwijl er geen werk is?

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de juridische analyse die is gemaakt over het anticiperend handhaven naar aanleiding van het NNHS op Schiphol. Het onderschrijft volgens hen het gevoel dat veel omwonenden de afgelopen jaren hebben gehad: een rechtsvacuüm waarbij zij op papier gelijk hadden, maar dat gelijk in de praktijk niet kregen. De luchtvaart werd hiermee onevenredig bevoordeeld ten opzichte van de omwonenden. Het is daarom niet meer dan terecht dat dit aangepakt wordt, maar het levert bij deze leden nog wel vragen op. Waarom krijgt de luchtvaart nog tot 1 oktober 2020 de tijd om overschrijdingen van fijnstootuitstoot te onderbouwen dan wel weg te werken? Deze leden vinden dat handhaving nu moet plaatsvinden en dat er geen uitzonderingspositie voor de luchtvaart meer kan zijn? Kan de Minister hierop ingaan en de keuzes die gemaakt zijn om de uitzonderingspositie van de luchtvaart langer te laten duren toelichten?

De leden van de SP-fractie constateren dat de luchtvaart, door uitstoot van verschillende stoffen, een negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit. Veel inwoners van Nederland merken dat sinds de uitbraak van de coronacrisis de hemel een stuk blauwer is en de luchtkwaliteit is verbeterd nu er nauwelijks vliegverkeer plaatsvindt. Uiteraard speelt mee dat de lucht bijzonder droog is voor de tijd van het jaar, maar door de fors verminderde uitstoot van vliegtuigen ontstaat er ook minder aan vervuiling gerelateerde bewolking. Deze leden vinden dit dan ook het moment om de luchtkwaliteit rondom luchthavens te gaan meten om zo een accurate nulmeting te hebben. Is de Minister dat met deze leden eens en is zij bereid om op korte termijn de luchtkwaliteit rondom alle luchthavens in Nederland te meten om de impact van het vliegverkeer op onze luchtkwaliteit te kunnen herleiden? Op welke termijn gaat de Minister deze metingen uitvoeren en wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan verwachten?

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de klimaatimpact van de luchtvaart drastisch omlaag moet. Dit kabinet zet daarbij in op het bijmengen van biobrandstoffen, maar daar kleven grote risico's aan. Biobrandstoffen uit palmolie, soja, koolzaad en andere landbouwgewassen leiden tot ontbossing, mensenrechtenschendingen, aantasting van de voedselzekerheid en biodiversiteitsverlies. Deze stoffen zijn slechter voor het klimaat dan fossiele brandstoffen. Het gevaar is groot dat voedsel wordt gebruikt om biokerosine van te maken. Is de Minister het met deze leden eens dat het onwenselijk is dat biokerosine uit palmolie, soja en andere plantaardige oliën wordt ingezet in het kader van een eventuele bijmengverplichting in de luchtvaart? Welke maatregelen gaat de Minister treffen om te garanderen dat dit niet gaat gebeuren?

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het ADSE-rapport, dat de aanbesteding van de «Search and Rescue»-diensten in 2016 tegen het licht heeft gehouden. Deze leden hebben gelezen dat de Minister hier lering uit wil trekken voor de aanbesteding in 2022. Los van de discussie of aanbesteden van levensreddende diensten al dan niet gewenst is, maken deze leden zich zorgen of de aanbesteding straks – met weliswaar een duidelijker programma van eisen – slechts prijsgestuurd zal zijn. Deze leden willen zich hard maken voor een sociaal onderdeel in de aanbestedingseisen, zodat het belang van de arbeidspositie van werknemers in deze vitale sector onderstreept wordt. Dat sluit daarmee geheel aan bij de breed gehoorde maatschappelijke roep voor het herwaarderen van vitaal werk. Is de Minister hiertoe bereid?

PvdA-fractie

Corona

De leden van PvdA-fractie constateren dat het coronavirus, naast de enorme impact op de zorg en zorgverleners, ook impact heeft op de luchtvaart en alle werknemers waarvan het werk afhankelijk is van de luchtvaart. Deze leden maken zich zorgen over deze banen bij luchtvaartmaatschappijen, maar ook bij de afhandeling-, schoonmaakbedrijven en de beveiliging. Deze leden zien dat duizenden flex- en tijdelijke krachten, die een maand geleden nog werkzaam waren op en rond Schiphol, inmiddels thuis zitten zonder werk en inkomen. Bovendien staan vele afhandelingsbedrijven op omvallen met als gevolg dat nog meer mensen zonder werk en inkomen thuis komen te zitten. Deze leden maken zich hier grote zorgen over. Deelt de Minister de zorg over deze werknemers die nu thuis zitten, zonder werk en inkomen? Is de Minister het met deze leden eens dat het ongewenst is als een bedrijf de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW) aanvraagt maar tegelijkertijd de flex- en tijdelijke krachten naar huis sturen? Is de Minister bereid om deze bedrijven hierop aan te spreken? Verder vragen deze leden welke aanvullende maatregelen de Minister gaat nemen om ervoor te zorgen dat bedrijven op en rond Schiphol, die overheidssubsidie aanvragen, al hun werknemers, waaronder ook flex- en tijdelijke krachten, in dienst houden. Is de Minister verder bereid om de bedrijven die nu op omvallen staan, zoals afhandelingsbedrijven, te ondersteunen zodat er geen duizenden werknemers op straat komen te staan? Is de Minister het met deze leden eens dat een eventueel steunpakket de race naar beneden, wat betreft arbeidsvoorwaarden, bij bagageafhandelings-, schoonmaak- en beveiligingsbedrijven op Schiphol kan veranderen? Is de Minister daarom bereid om bij dit mogelijke steunpakket sociale voorwaarden te stellen, zoals een fatsoenlijk loon en veilige werkomstandigheden?

Staatssteun KLM

De leden van de PvdA-fractie hebben nog specifieke vragen over de mogelijke aanvullende staatssteun voor KLM. Deze leden constateren dat de Deense regering aanvullende voorwaarden, zoals geen bonussen uitbetalen, dividend uitkering of aandelen inkopen, stelt aan staatssteun. Tevens constateren deze leden dat de Oostenrijkse regering ook aanvullende duurzame eisen stelt aan staatssteun aan Austrian Airlines. Deelt de Minister de mening van deze leden dat deze aanvullende voorwaarden, die de Deense en Oostenrijkse regering stellen aan staatssteun, zeer wenselijk is? Gaat de Minister, zoals deze leden graag zien, sociale en duurzame voorwaarden stellen bij staatssteun aan KLM? Is de Minister bereid om, zoals deze leden wensen en zoals ook de aangenomen Gewijzigde motie van het lid Nijboer over voorwaarden voor bedrijfsspecifieke steun (t.v.v. 35 413, nr. 4) (Kamerstuk 35 413, nr. 6) bepleit, staatssteun aan KLM alleen toe te staan als KLM aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. Geen bonussen voor de top en geen dividenduitkering voor aandeelhouders;
2. Een fatsoenlijke en sociale beloningsstructuur;
3. Behoud van werkgelegenheid, flex- en tijdelijke krachten blijven in dienst;
4. Aandeelhouders mee laten betalen;
5. Inzetten op stillere en schonere vliegtuigen.

Kan de Minister op elk afzonderlijk punt ingaan?

De leden van de PvdA-fractie hebben verder met grote verbazing kennisgenomen van de wens om de bonus van de KLM-topman, na eerder duizenden flexkrachten naar huis te hebben gestuurd, te verhogen.

Is de Minister het met deze leden eens dat het volstrekt ongewenst en bijzonder ongepast is om op dit moment te spreken over het verhogen van het bonusbeleid van de topman van KLM? Is de Minister bereid, ook als aandeelhouder, om de KLM-top aan te spreken op dit slechte voorstel? Is de Minister het met deze leden eens dat het niet uit te leggen is dat aan de ene kant duizenden werknemers door KLM weg zijn gestuurd en nu zonder werk en inkomen thuis zitten en aan de andere kant te pleiten voor een verhoging van de bonus van de KLM-topman? Is de Minister het met deze leden eens dat het morele kompas van de top van KLM op dit moment niet goed staat afgesteld?

De leden van PvdA-fractie vragen verder of de Minister kennis heeft genomen van de Nieuwsuur-uitzending van 18 april 2020⁴ waarin duidelijk wordt dat veel KLM-piloten geen inkomstenbelasting betalen in Nederland. Is de Minister het met deze leden eens dat dit soort belastingconstructies niet wenselijk zijn als een bedrijf vervolgens om staatssteun vraagt? Is de Minister bereid om KLM hierover aan te spreken en maatregelen te nemen zodat deze gewiekste belastingconstructies tot het verleden gaan behoren? Verder vragen deze leden de Minister wat haar oordeel is over piloten die vanuit hun woonplaats in Thailand naar Nederland vliegen («woon-werkverkeer») en dan vervolgens direct aan de slag gaan als piloot naar de Verenigde Staten. Kan de Minister aangeven of dit toegestaan is en of de Minister dit wenselijk vindt? Welke maatregelen gaat de Minister nemen om dit te voorkomen?

Veiligheid werknemers

De leden van PvdA-fractie krijgen signalen dat nog steeds onvoldoende maatregelen zijn genomen om werknemers, bijvoorbeeld beveiligers, een veilige werkomgeving te bieden op Schiphol. Deze leden vragen de Minister of zij bekend is met de signalen dat beveiligers, maar ook bijvoorbeeld het personeel bij de incheckbalies, de ondersteuning van passagiers met mobiliteitsbeperkingen en het personeel in de lounges, onbeschermd moeten werken en hierdoor angst is onder het personeel om besmet te worden door het coronavirus. Deze leden constateren dat het geleidelijk beter gaat, maar dat de problemen nog steeds niet voorbij zijn en daarom vragen deze leden de Minister hoe het mogelijk is dat voor werknemers op Schiphol nog steeds geen veilige werkomgeving is gecreëerd. Deze leden vragen de Minister of deze signalen van werknemers op Schiphol wel serieus worden genomen. Ook vragen deze leden de Minister welke maatregelen er worden genomen om de veiligheid van medewerkers te garanderen.

De leden van PvdA-fractie constateren verder dat in vele verschillende onderzoeken wordt gewaarschuwd voor veiligheidsrisico's bij grondoperaties. Deze leden zien dat de voornaamste redenen werkdruk, personeelsverloop, «just culture» en drukte op het platform zijn. Deelt de Minister de mening dat bovenstaande redenen de oorzaak zijn van de vele incidenten op Schiphol? Is de Minister bereid om, zoals deze leden wensen, de veiligheid en gezondheid van werknemers op één te zetten en er alles voor te doen om het aantal incidenten terug te brengen? Is de Minister het met deze leden eens dat sociale criteria, zoals een hoger loon, tenminste 80% vaste contracten per afdeling en maatregelen tegen stagemisbruik, moet worden ingevoerd bij bedrijven die op Schiphol actief zijn? Is de Minister bereid om een onderzoek naar de beleving van de veiligheidscultuur en de bereidheid om misstanden te melden binnen de Nederlandse luchtvaartsector onder de werknemers te houden? Is de Minister

⁴ <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2330909-kamer-ergert-zich-weer-aan-klm-nu-belastingontwijking-door-klm-piloten.html>

het met deze leden eens dat Schiphol een voorbeeldfunctie heeft als het gaat om sociaal werkgeverschap? Wat gaat de Minister als aandeelhouder doen om dit ook te realiseren?

Toegang Inspectie SZW tot Schiphol

De leden van de PvdA-fractie hebben begrepen dat de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), door de Koninklijke Marechaussee, de toegang tot Schiphol Airside geweigerd is toen de Inspectie SZW de werkomstandigheden aldaar wilde controleren. Is de Minister hiermee bekend? Is de Minister, net zoals deze leden, van mening dat ook werknemers werkzaam op Schiphol Airside zeker moeten kunnen zijn van veilige en gezonde werkplekken? Is de Minister bereid hier met de Koninklijke Marechaussee over in gesprek te gaan en er voor zorg te dragen dat de Inspectie SZW te alle tijde toegang moeten krijgen tot de werkplekken op Schiphol Airside?

Ultrafijnstof

De leden van de PvdA-fractie zijn tevreden om te zien dat er stappen in de goede richting worden gezet dat Schiphol metingen gaat doen naar ultrafijnstof op het platform. Ook zijn deze leden tevreden dat de Minister in gesprek is met het RIVM over een mogelijk gezondheidsonderzoek onder platformwerkers. Echter deze leden zijn van mening dat dit nog niet genoeg zekerheid geeft voor de veiligheid en gezondheid voor platformwerkers. Om de gezondheidszorgen bij werknemers weg te nemen vragen deze leden of de Minister bereid is om ook metingen uit te laten voeren met behulp van meetinstrumenten die werknemers op hun kleding dragen. Is de Minister het met deze leden eens dat het belangrijk is om metingen te verrichten op de plek waar werknemers hun werkzaamheden verrichten, bijvoorbeeld op de vliegtuigopstelplaats. Verder vragen deze leden of de Minister ook van mening is dat het belangrijk is dat deze metingen onafhankelijk worden uitgevoerd en niet in opdracht van Schiphol.

Lelystad

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Minister het verstandige en logische besluit heeft genomen om de opening van Lelystad uit te stellen. Is de Minister het met Schipholtopman Benschop eens dat vanwege de coronacrisis er de facto een pas op de plaats wat betreft groei van de luchtvaart tot 2023 is?⁵ Daarom vragen deze leden de Minister of, vanwege de enorme inzinking van het aantal vluchten en naar aanleiding van uitspraken van Schipholtopman dat hij gecontroleerd herstel wilt en het aantal vluchten op Schiphol niet in een keer willen laten oplopen tot het huidige maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar, een overloopluchthaven, zoals Lelystad bedoeld zou zijn, überhaupt nog noodzakelijk is. Zijn er naar aanleiding van de Corona crisis nieuwe scenario's wanneer en hoe vliegveld Lelystad noodzakelijk is vanwege verwachte drukte op luchthaven Schiphol? Is de Minister het met deze leden eens dat besluitvorming over Lelystad dit jaar maar ook volgend jaar niet relevant is?

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister waarom zij ervoor kiest een besluit over Lelystad Airport vóór besluitvorming over de Luchtvaartnota en de Herziening van het luchtruim te nemen. Is de Minister het met deze leden eens dat hierdoor essentiële vragen, zoals hoe ziet de

⁵ Trouw, 18 april 2020, Schipholbaas: Pas in 2023 weer maximaal aantal vluchten, <https://www.trouw.nl/economie/schipholbaas-pas-in-2023-weer-maximaal-aantal-vluchten~b5ed111b/>

toekomst van de luchtvaart er uit en is groei wel noodzakelijk, niet kunnen worden meegenomen bij het besluit rond Lelystad Airport? Is de Minister bereid om het besluit over Lelystad Airport pas na besluitvorming over de Luchtvaartnota en de Herziening van het luchtruim te nemen? Is de Minister ook bereid om bij de Herziening van het luchtruim ook duurzame varianten in beeld te brengen? Is de Minister het met deze leden eens dat de in de MER te onderzoeken varianten (multi/single airport en vaste/ flexibele routes) vooral capaciteit gedreven lijken?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Minister aangeeft dat door uitstel van Lelystad Airport de tijdelijke laagvliegroutes niet meer nodig zijn. Deze leden horen graag van de Minister wat dit uitstel betekent voor het monitoring- en evaluatieprogramma van Lelystad Airport nu de «laagvliegroutes» niet meer nodig zijn. Gaat er hierdoor ook langs andere routes gevlogen worden en betekent dit dan aanpassing van het programma Monitoring en Evaluatie (M&E)? Deze leden willen verder van de Minister weten hoe de Minister deze laagvliegroutes definieert. Betekent het wegvallen van de laagvlietroutes dat Lelystad direct door kan groeien naar meer dan 10.000 vliegbewegingen? Is de Minister het met deze leden eens dat, indien Lelystad Airport nog noodzakelijk is, er voor routes via normale vertrek- en naderingsprocedures moet worden gekozen? Voor deze leden is participatie van omwonenden van groot belang rond Lelystad Airport, echter deze leden constateren dat de inbreng van vele omwonenden weinig effect heeft op de keuzes van de Minister. Deze leden willen van de Minister horen hoe zij er zorg voor gaat dragen dat zij omwonenden, die zeer actief en vaak in hun vrije tijd participeren, het vertrouwen geeft dat hard nodig is. Verder vragen deze leden wat de Minister van de aandachtspunten van de SATL op het rapport van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. vindt: Waarom wordt de stikstofdepositie boven 914 meter niet betrokken bij de besluitvorming? Waarom wijkt de Commissie af, en spreekt over «verwarring», van het advies van zowel het RIVM als TNO over de warmte-inhoud bij stikstofdepositie?

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister kan ingaan op het artikel van Follow the Money: «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht»?⁶ Deze leden horen graag van de Minister in hoeverre het klopt dat er stelselmatig teveel banen worden geteld bij onderzoeken bij de werkgelegenheid rond Schiphol. Is de Minister het eens dat het vreemd is dat onderzoeksbureau Decisio uitkomt op een indirecte werkgelegenheid van 47.600 in 2018 en Intervistas op een indirecte luchtvaartgerelateerde werkgelegenheid (al in 2013) van 115.700 banen. Is de Minister het met deze leden eens dat het vreemd is dat zogenaamde «geïnduceerde» werkgelegenheid wordt meegenomen? Kan de Minister verder ook ingaan op de uitspraak in het artikel dat de werkgelegenheid in luchtvaart niet afhankelijk is van groei. Deelt zij deze mening of zo nee, hoe weerlegt de Minister deze uitspraak? Is de Minister bereid om een eigen onderzoek te starten naar de directe en indirecte werkgelegenheid op en rond Schiphol om zo de onduidelijkheid weg te nemen? Is de Minister het verder met deze leden eens dat Schiphol moet inzetten op goede en fatsoenlijke werkgelegenheid?

⁶ Follow the Money, <https://www.ftm.nl/artikelen/werkgelegenheid-klm-en-schiphol-veel-minder-dan-gedacht>

ChristenUnie-fractie

Actualiteit

De leden van de ChristenUnie-fractie willen beginnen met de observatie dat de coronacrisis een grote impact heeft op allerlei zaken gerelateerd aan luchtvaart en daarmee ook alle prognoses die gedaan zijn over bijvoorbeeld groei. Er is veel onzekerheid over het verbindingennetwerk of de economische dynamiek van de luchtvaart. Voor deze leden is echter doorgaan op de oude voet, wat duurzaamheid en sociale voorwaarden betreft, geen optie meer. Er zal rekening gehouden moeten worden met het doel van een duurzamere en socialere luchtvaartsector bij het vormgeven van hulppakketten en het maken van nieuw beleid.

Luchtruimherziening

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben begrip voor het feit dat de huidige crisis met zich meebrengt dat de planning voor de besluitvorming omtrent het programma Luchtruimherziening wordt uitgesteld. Deze leden willen de Minister meegeven dat er tijdens maar ook na de crisis een nieuwe realiteit wat betreft groei, planning en prognoses zal ontstaan en dat dit alle aanleiding geeft tot het maken van een nieuwe afweging waarin duurzaamheid, capaciteit en efficiënt gebruik en beheer van het luchtruim een plek kunnen krijgen in het proces van luchtruimherziening. Wanneer de schaarste in het luchtruim afgenomen is, komt er meer ruimte voor andere maatschappelijke belangen, zoals duurzaamheid, ecologie en overlast op de grond.

Reactie op verzoek commissie over de brief van Schoemaker Advocaten namens Stichting HoogOverijssel en SATL

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de Minister op het verzoek van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat om schriftelijk te reageren op de brief van Schoemaker Advocaten van 8 januari jl., namens Stichting HoogOverijssel en SATL en de stukken met correspondentie naar aanleiding van schriftelijke vragen van het lid Bruins over het bericht «Actiegroepen tegen laagvliegen willen wel, maar kunnen niet naar de rechter»⁷. Deze leden vragen hoe de Minister gehoor gaat geven aan de oproep van de Europese Commissie om er zorg voor te dragen dat de kosten van een civiele procedure niet buitensporig hoog worden en ervoor zal zorgen dat voldaan wordt aan de MER-richtlijn. Deze leden verzoeken de Minister tevens om in gesprek te blijven met Stichting HoogOverijssel en SATL.

MKBA's/Motie Bruins/Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680)

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de publicatie «Klimaateffecten in luchtvaart MKBA's van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)», d.d. februari 2020. Deze notitie biedt eerste aanknopingspunten voor het duiden van de verschillen tussen verschillende MKBA's. Deze leden vragen de Minister hoe zij de uitvoering van de motie Bruins en Paternotte van 26 september 2019 over verbeteren uitgangspunten MKBA's (Kamerstuk 31 936, nr. 680) verder vorm gaat geven, en of zij de aangedragen instructies en aanbevelingen in het rapport van plan is over te nemen. Verder vragen deze leden welke gevolgen de in het rapport getrokken conclusie gaat hebben dat «met de

⁷ Antwoord op vragen van het lid Bruins over het bericht «Actiegroepen tegen laagvliegen willen wel, maar kunnen niet naar de rechter», 24 april 2019, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2019Z06377&did=2019D17342>

aanpak op basis van de huidige inzichten de baten van verminderde uitstoot of de negatieve baten van meer uitstoot in alle gevallen groter zouden zijn dan zoals destijds ingeschat in de drie vergeleken MKBA's». Gaat er nog een preciezere inschatting van het verschil plaatsvinden en welke gevolgen heeft dit voor beleidskeuzes die gemaakt zijn op basis van deze oude MKBA's?

Opvolging aanbevelingen OVV-rapport

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven over de opvolging van aanbevelingen van de OVV op het gebied van veiligheid op Schiphol. Deze leden zijn van mening dat niet alleen groei slechts kan onder de harde voorwaarde dat deze absoluut veilig is, ook bij de heropbouw van de operatie op Schiphol en het opstarten van het luchtvaartverkeer moet kritisch gekeken worden of is voldaan aan alle aanbevelingen die de OVV heeft gedaan. Het recente nieuws dat zestien vliegtuigen konden landen op een gesloten landingsbaan bevestigden indicaties dat de veiligheid op Schiphol nog niet op orde is. Is inmiddels al bekend of de OVV dit incident gaat onderzoeken? Deze leden bekijken de extra onderzoeken naar veilige groei op Schiphol met interesse, maar zouden graag zien dat de OVV zelf onderzoek doet naar de veiligheid op Schiphol bij het heropstarten van de organisatie en het weer opbouwen van het aantal vliegbewegingen. De OVV weet als geen ander of haar eigen aanbevelingen juist zijn opgevolgd en kan toekomstige risico's in kaart brengen. Deze leden vragen de Minister te reageren op dit voorstel.

Handhaving gebrek natuurvergunning luchthavens

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister van LNV met haar besluit om de handhavingsverzoeken tot het handhaven op de overtreding van het ontbreken van een natuurvergunning van diverse luchthavens vooralsnog af te wijzen. Deze leden hebben begrip voor de overwegingen van de Minister om handhaving uit te stellen, zeker in het licht van de huidige coronacrisis. Zij willen echter wel benadrukken dat er geen vrijbrief voor de luchtvaart is om niet te voldoen aan natuurbeschermingswetgeving of het niet hebben van natuurvergunningen. Deze leden vragen ook in hoeverre de juridische houdbaarheid van het anticiperend handhaven (inmiddels al jaren bezig en einddatum nog niet in zicht) verslechtert door het besluit van het kabinet om daarbovenop nu óók niet te handhaven op vergunningsplicht. Welke opties heeft de Minister inzake dit ongewenste voortduren van anticiperend handhaven?

Duurzaamheid

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven van de Minister op het gebied van duurzaamheid in de luchtvaartsector. Deze leden zien dat er specifieke uitdagingen liggen voor duurzaam vliegen ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. Zo zal er overgegaan moeten worden naar duurzame brandstof, aangezien elektrificatie van vliegverkeer – zeker op basis van batterijen – slechts in zeer beperkte mate mogelijk is. Daarnaast zit er veel tijd tussen generaties vliegtuigmodellen, waardoor het lang duurt voor nieuwe, zuinigere modellen de markt op komen. Kleine marges, grote concurrentie en gebrek aan internationale afspraken zorgen ervoor dat er weinig bereidheid is tot investeren in duurzame innovaties. De belangrijkste drempel voor verduurzaming van de luchtvaart is, in ieder geval tot voor de coronacrisis, dat de toename van de hoeveelheid luchtverkeer vele malen sneller gaat dan duurzame innovaties en de implementatie daarvan

kunnen oplossen. Op al deze punten kan de overheid echter een ondersteunende rol bieden. Investeringsmaatregelen in betaalbare en opschaalbare synthetische kerosine, stimuleringsmaatregelen voor duurzamere modellen vliegtuigen, goede internationale afspraken, beprijzing en belasting, en inzetten op een rem op de groei van de luchtvaart bieden een steun in de rug voor de sector. Deze leden hebben reeds kennisgenomen van de Initiatiefnota van de luchtvaartsector waarin een reductie van CO₂ van 35% in 2030 mogelijk wordt geacht. Echter, dit gaat om 35% minder uitstoot ten opzichte van de situatie dat die maatregelen niet genomen zouden worden. In absolute zin is de ambitie zorgwekkend en deze leden roepen de luchtvaartsector op om, samen met de overheid, in te zetten op een ambitieuzere doelstelling.

Bijmengverplichting

De leden van ChristenUnie-fractie hebben de brieven gelezen over de bijmengverplichting van biobrandstof. Duurzame brandstof is een belangrijke stap naar duurzame luchtvaart en deze bijmengverplichting is een uitwerking van een afspraak in het klimaatakkoord. Deze leden zijn blij met de inzet van de Minister voor goede Europese afspraken over de bijmengverplichting, aangezien deze de kans op oneerlijke concurrentie verkleint. Bovenstaande leden kijken wel kritisch naar biobrandstof op zichzelf. Zij zijn van mening dat biobrandstof uit reststromen als «duurzamer» gekwalificeerd kan worden, maar dat dit niet geldt voor biobrandstoffen waar de productie ervan landbouwgrond in Afrika of Azië in beslag neemt, of zorgt voor het opofferen van kwetsbare natuurgebieden voor biomassagewassen. Hoe voorkomt de Minister dat dit het geval gaat zijn?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat schaarste van biobrandstof ook een groot probleem is. Er zullen op zeer korte termijn veel biobrandstoffabrieken bij moeten komen die afval kunnen verwerken tot biobrandstof. Hoe ziet de Minister het tempo van deze ontwikkeling, naast de invoering van haar voorstel tot een verplichting tot het bijmengen van biobrandstof? Wat doet de Minister om te waarborgen dat er voldoende biobrandstof is, niet alleen voor de luchtvaartsector, maar ook voor andere vervoersmodaliteiten? Bovengenoemde leden zien veel potentie in synthetische kerosine van CO₂ uit de lucht en zijn blij met de veelbelovende ontwikkeling hiervan. Zij zouden graag zien dat de Minister zich maximaal inspant om bedrijven die synthetische kerosine ontwikkelen, opschalen en produceren te ondersteunen en ervoor te zorgen dat Nederland koploper wordt op het gebied van synthetische kerosine.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat nieuwe modellen vliegtuigen de mogelijkheid hebben om veilig op 100% duurzame brandstof te vliegen. Het wettelijk maximum is echter vooralsnog gesteld op 50%. Kan de Minister toelichten waarom en of zij bereid is dit wettelijk maximum te heroverwegen om innovaties meer ruimte te bieden? Hoeveel bijmenging wordt op dit moment gerealiseerd en hoe ziet een ambitieuze groeicurve er volgens de Minister uit? Deze leden bereiken signalen dat er discussie is over de grootte van de milieuwinst van biobrandstof en de uitstoot van biobrandstof. Kan de Minister meer inzicht geven in de berekeningen van de milieuwinst van biobrandstof? Deze leden willen tot slot concluderen dat op korte termijn alleen echte milieuwinst te behalen valt met minder vliegen, en dat het bijmengen van biobrandstof daarmee niet de noodzaak weghaalt om korte afstands-vluchten te verminderen – of nog beter: te stoppen – en een eerlijke beprijzing van het vliegticket.

Internationale afspraken

Zoals hierboven al kort aangestipt, zijn de leden van de fractie van de ChristenUnie van mening dat het van groot belang is dat er goede internationale afspraken worden gemaakt voor verduurzaming van de luchtvaart. Zij waarderen de inzet van de Minister om tot Europese afspraken te komen voor een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Bovengenoemde leden zouden graag zien dat de afspraken breder getrokken worden, zowel op inhoud als in het aantal landen dat aanschuift voor internationale afspraken op het gebied van duurzame luchtvaart. Een «Parijs-akkoord voor de luchtvaart» zou een belangrijke duw in de rug kunnen zijn voor een gelijk internationaal speelveld en daarmee grote stappen op het gebied van een duurzamere luchtvaart. Is de Minister bereid zich daarvoor in te zetten?

Stikstof

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek van de luchtvaartsector. Zij zijn van mening dat alle sectoren moeten bijdragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek en dat dit ook geldt voor de luchtvaartsector. Hoe gaat de Minister bewerkstelligen dat de luchtvaart minder stikstof gaat uitstoten en er niet – zoals tot nu toe steeds gehoord wordt – beloftes worden gedaan over «minder uitstoot als we eerst nog verder mogen groeien»? Is de Minister het eens met de leden van de fractie van de ChristenUnie dat het tijd is voor boter bij de vis? Zij wachten verdere maatregelen voor het reduceren van de stikstofuitstoot in samenhang met maatregelen voor andere sectoren af.

Dienstverlening SAR-helikopters

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van de brieven over de SAR-helikopters. Deze leden hebben hierover een aantal vragen. De Search and Rescue (SAR)-diensten zijn van levensbelang voor de bemanningen en passagiers van bijvoorbeeld vissersschepen, vliegtuigen en boorplatforms in geval van nood. De SAR-helikopter is in veel gevallen een laatste redmiddel. Deze SAR-dienst wordt sinds 2015 uitgevoerd door Noordzee Helikopters Nederland (NHN) via hun Belgische moederbedrijf Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV). Vanaf het begin is er twijfel over de vraag of de helikopters voldoen aan de eisen, zo blijkt ook uit de chronologie uit het onderzoeksrapport (Rapport beoordeling SAR dienstverlening door Noordzee Helikopters Nederland B.V.).

Het rapport dat de Minister stuurde, stelt dat de kwaliteit van de door NHV gerealiseerde SAR dienst op drie hoofdpunten niet kan worden gegarandeerd. De conclusies zijn zeer verontrustend, zo stellen de leden van de fractie van de ChristenUnie. Het rapport stelt dat er twijfel is of NHV kan voldoen aan de normstelling om onder de meeste omstandigheden binnen 90 minuten in het gehele verantwoordelijkheidsgebied 16 drenkelingen te redden. Met name in de nacht, bij slechte weersomstandigheden en met de relatief kleine helikopters is het naar de mening van de onderzoekers onwaarschijnlijk, waarbij onderweg bovendien onvolledige medische zorg kan worden verleend. Zijn dit niet juist de omstandigheden waaronder calamiteiten te verwachten zijn, zo vragen deze leden. Betekent dit dat de NHV de afgelopen jaren niet voorbereid was om te handelen bij grote calamiteiten, zo vragen deze leden? Deze leden zijn met de Minister van mening, dat de afgesproken capaciteit voor het redden van mensen op zee gewaarborgd moet zijn. Deze leden zijn dan ook blij dat de Minister NHN zal vragen om dit met een praktijktest aan te tonen. Is de Minister het met deze leden eens dat dit een realistische

simulatie moet zijn, bijvoorbeeld in het donker op open zee, omdat alleen op die wijze de praktijktest kan aantonen dat er daadwerkelijk verbeteringen zijn opgetreden sinds het opstellen van het rapport? Is de Minister bereid hiertoe opdracht te geven?

Ook hebben NHV, en overigens ook Rijkswaterstaat, reactief en slechts gedeeltelijk gereageerd op zorgen, klachten, en vragen vanuit de kustwacht, audits, onderzoeken, medewerkers en pers, zo concluderen de onderzoekers. NHV schiet daarin zowel als dienstverlener als werkgever tekort. Het feit dat diverse personeelsleden uitsluitend anoniem met de onderzoekers hebben willen praten is daarbij een ernstige indicatie, zo stellen de onderzoekers. Wat is de reactie van de Minister aangaande de bevinding dat medewerkers zich niet vrij genoeg voelen om fouten te bespreken?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen de Minister waarom zij heeft besloten om, ondanks alle gebleken tekortkomingen, toch het contract te verlengen van een partij die gedurende de hele contractperiode aantoonbaar niet aan de voorwaarden heeft voldaan. Is daarmee de veiligheid van de medewerkers en de veiligheid van de mensen die afhankelijk zijn van de helikopter als laatste redmiddel gediend, zo vragen deze leden. Waren er alternatieven, zo vragen deze leden? Tussen 2012 en 2014 is toch ook gekozen voor het tijdelijk verzorgen van de SAR-dienst door een andere partij? Zijn er andere bedrijven die in staat zijn op korte termijn de dienstverlening over te nemen, die wel aan de zorgnorm kunnen voldoen? Is die mogelijkheid onderzocht? Hebben andere bedrijven een aanbod gedaan om op korte termijn deze diensten te verlenen, zo vragen deze leden? Deze leden vragen de Minister op een rij te zetten welke opties er waren en daarbij aan te geven waarom ze welke keuze heeft gemaakt. Welke lessen trekt de Minister uit het vorige aanbestedingstraject, gezien de uitkomst met gebleken gebreken in uitrusting, de zorgen omtrent de veiligheid van het SAR-personeel, het gebrek aan toezicht en de twijfels over het kunnen voldoen aan de zorgnorm?

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie voeren al jaren campagne voor het inzetten van de onvermijdelijke transitie naar een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen. Dat is nodig om de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te respecteren. Erkent de Minister dat, zolang bedrijven als KLM en de Schiphol Group blijven weigeren om zich voor te bereiden op deze onvermijdelijke krimp, de sector uiteindelijk haar eigen voortbestaan in gevaar brengt? Zo nee, waarom niet? Acht de Minister de huidige leiding van KLM en Schiphol nog wel geschikt om hun bedrijven toekomstbestendig te maken? Zo ja, waarom?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat heldere voorwaarden gekoppeld dienen te worden aan eventuele financiële injecties in de luchtvaartsector. Een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen, met behulp van een strikt CO₂-budget én door de uitstoot ook op grote hoogte mee te tellen, is daar onderdeel van. Een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen zal ook positief uitpakken voor onder andere de hoeveelheid lawaai en luchtvervuiling die eveneens sterk ingeperkt dienen te worden. Daarnaast is het onvermijdelijk dat de luchtvaartsector voortaan eerlijker belast zal moeten worden, bijvoorbeeld door een stevige belasting op kerosine en een ophoging van de magere vliegbelasting. Ook zal de sector haar personeel beter moeten behandelen. De toekomstige luchtvaartsector is een kleinere luchtvaartsector. Een goed sociaal plan kan daarom niet uitblijven, waarbij personeel onder

andere actief geholpen zal moeten worden om over te stappen naar een baan met toekomst, bijvoorbeeld in een van de «cruciale beroepen». Over al deze punten heeft het lid Van Raan recent een set van 55 Kamervragen⁸ gesteld. Deze leden vragen de Minister om deze Kamervragen zo snel mogelijk te beantwoorden. In aanvulling op die Kamervragen vragen deze leden of het klopt dat de Oostenrijkse regering klimaatvoorwaarden wil stellen aan eventuele steun voor Austrian Airlines⁹ Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, om welke voorwaarden gaat het hier precies? Staat de Minister in contact met de Oostenrijkse regering over dit onderwerp? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de Minister meenemen van de Oostenrijkse aanpak naar de Nederlandse praktijk? Is de Minister bereid om dergelijke voorwaarden te stellen? Zo nee, waarom niet? Hoe gaat de Minister vastleggen dat die voorwaarden ook daadwerkelijk worden uitgevoerd? Hoe gaat de Minister voorkomen dat de eventuele Nederlandse staatssteun misschien wel nooit zal worden terugbetaald, terwijl dat geld – bijvoorbeeld – via de leasecontracten wel bij de leasemaatschappijen zou kunnen belanden? Is er op dit moment onderzoek gaande naar scenario's waarin wordt gekozen voor een gecontroleerd en sociaal faillissement met een gezonde en duurzame doorstart, waarbij personeel actief geholpen en beschermd wordt? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat meerdere Nederlandse luchthavens niet beschikken over de juiste natuurvergunning. Dat was desalniettemin voor de Minister van LNV nog steeds geen reden om het handhavingsverzoek van MOB te honoreren. Deze leden zijn van mening dat er een einde moet komen aan het gedogen van deze illegale situaties. Erkent de Minister dat MOB juridisch gezien erg kansrijk is om de huidige gang van zaken met succes aan te vechten? Waarom laat de Minister het telkens aankomen op controle door maatschappelijke organisaties en stuurt zij zelf niet aan op het handhaven van regels en afspraken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat in het dossier Lelystad Airport de overheid fout op fout stapelde. De coronacrisis werd door de Minister aangegrepen om de plannen opnieuw een jaar uit te stellen. Maar het lijkt toch vooral het gerommel met stikstofberekeningen te zijn dat dit keer de daadwerkelijke reden is. Kan de Minister uitsluiten dat door en/of in opdracht van het ministerie net zo lang met de stikstofberekeningen is gespeeld totdat er een uitkomst was die onder de grens lag voor het aanvragen van een natuurvergunning? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Kan de Minister uitsluiten dat er in deze situatie sprake is geweest van een economisch delict? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Realiseert de Minister zich dat hier inmiddels een dermate nadelig beeld ontstaan is dat het vertrouwen in de overheid sterk onder druk staat? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat er inmiddels ook steeds meer nodig is om het verloren vertrouwen weer terug te winnen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daarop de inzet van de Minister? Is de Minister bijvoorbeeld bereid om een forensisch accountant onderzoek te laten uitvoeren naar de gang van zaken, zodat kan worden uitgesloten dat er sprake zou zijn geweest van een economisch delict? Zo nee, waarom niet?

⁸ Kamervragen van het lid Van Raan over Strenge voorwaarden aan staatssteun voor de luchtvaartsector in het perspectief van een sector die stevig moet krimpen, d.d. 10 april 2020, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020Z06537&did=2020D13955>

⁹ Website www.watisduurzaam.nl, 19 april 2020, Oostenrijk stelt klimaatvoorwaarden bij redding vliegmaatschappij, <https://www.wattisduurzaam.nl/25509/energie-beleid/oostenrijk-stelt-klimaatvoorwaarden-bij-redding-vliegmaatschappij/>

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden een nieuw vliegveld openen middenin de klimaat- en biodiversiteitscrisis ronduit onverantwoord. Bovendien, in een toekomst zonder fossiele brandstoffen zullen investeringen in fossiele sectoren logischerwijs resulteren in gestrande bezittingen. Deze leden vragen de Minister daarom nogmaals om de plannen voor Lelystad Airport definitief af te blazen. Waarom deed de Minister dat nog niet? Welke informatie heeft de Minister nog nodig om eindelijk tot de conclusie te komen dat Lelystad Airport beter definitief kan worden afgeblazen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat Lelystad Airport vlakbij vogelrijke gebieden ligt. Het spreekt voor zich dat het verhogen van het aantal vluchten consequenties heeft voor het risico op botsingen tussen vliegtuigen en vogels. Het onderzoek naar deze risico's, uitgevoerd door Bureau Waardenburg en onderdeel van de geactualiseerde MER Lelystad Airport, bleek ernstige tekortkomingen te bevatten¹⁰. Dat bleek onder andere uit het rondetafelgesprek «Vliegveiligheid en vogelaanvaringen» in de Tweede Kamer op 27 maart 2019, waarin de aanwezige experts fundamentele kritiek hadden op dit MER-rapport van Bureau Waardenburg, onder andere omdat in dat rapport geen gebruik wordt gemaakt van toereikende radarsystemen en het veldonderzoek slechts zeer beperkt bleek te zijn uitgevoerd. Inmiddels is uit nieuw en nauwkeuriger onderzoek gebleken dat trekvogels tot een hoogte van zo'n 3.500 meter vliegen, dat tussen de twee en drie kilometer hoogte ook nog grote aantallen trekkende vogels vliegen in behoorlijk hoge dichtheden, en dat tussen 17.00 uur en 6.00 uur hoge vogelconcentraties voorkomen onder ander boven de IJsselmeerkust, Friesland en de Flevopolders¹¹. Ook deze conclusies geven een beeld dat sterk afwijkt van het rapport over vliegveiligheid en mogelijke botsingen met vogels, onderdeel van de geactualiseerde MER Lelystad Airport. Erkent de Minister dat het MER-rapport inmiddels is ingehaald door dit meer nauwkeurige onderzoek? Zo nee, waarom niet? Deelt de Minister de mening dat beslissingen over de vliegveiligheid en het risico op botsingen met vogels genomen moeten worden op basis van de meest actuele informatie? Zo nee, waarom niet? Wat gaat de Minister doen om de nieuwe informatie te verwerken in de besluitvorming? De Minister geeft altijd aan vliegveiligheid erg belangrijk te vinden. Is de Minister dan ook bereid om het MER-rapport over vliegveiligheid en mogelijke botsingen met vogels onafhankelijk te laten toetsen, te herzien of opnieuw te laten uitvoeren met behulp van de nieuwe en betere meetmethoden die inmiddels beschikbaar zijn? Zo nee, waarom niet? Het lid Van Raan heeft op 26 februari 2020 opnieuw Kamervragen gesteld over dit onderwerp¹². Deze leden vragen de Minister om deze Kamervragen zo snel mogelijk te beantwoorden.

¹⁰ Actualisatie MER Lelystad Airport: Rapport vliegveiligheid ten gevolge van aanvaringen met vogels: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/02/21/rapport-vliegveiligheid-ten-gevolge-van-aanvaringen-met-vogels>

¹¹ Bart Kranstauber, Willem Bouten, Hidde Leijnse, Berend-Christiaan Wijers, Liesbeth Verlinden, Judy Shamoun-Baranes en Adriaan M. Dokter (2020): «High-Resolution Spatial Distribution of Bird Movements Estimated from a Weather Radar Network». *Remote Sensing* 2020, 12, 635; doi:10.3390/rs12040635. https://www.researchgate.net/publication/339378399_High-Resolution_Spatial_Distribution_of_Bird_Movements_Estimated_from_a_Weather_Radar_Network

¹² Kamervragen van het lid Van Raan over «Een nieuw onderzoek naar de risico's op botsingen met vogels als gevolg van de opening van Lelystad Airport», d.d. 26 februari 2020, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020Z03829&did=2020D08017>

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Minister op 30 maart 2020 in een brief aan de Kamer (Kamerstuk 29 665, nr. 384) doodleuk schreef dat Schiphol veilig verder zou kunnen doorgroeien naar 540.000 vliegbewegingen. Alsof dat een optie zou zijn voor het klimaat en de leefomgeving. Alsof de aanbevelingen van de OVV niet zouden bestaan. Ook in het veiligheidsdossier is een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen de grootste stap die de Minister zou kunnen zetten. Waarom zet de Minister die stap niet? Daar komt bij dat de aanbevelingen van de OVV inzake de veiligheid op Schiphol waren gericht op een situatie van 500.000 vliegbewegingen. Die aanbevelingen zijn nog steeds niet allemaal opgevolgd. Kan de Minister bevestigen dat er geen onomkeerbare stappen gezet zullen worden, voordat alle aanbevelingen van de OVV aantoonbaar zijn geïmplementeerd? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het illustratief dat de Minister blijft vertrouwen op de sector, zoals onder andere blijkt uit haar opmerkingen over de zogenaamde runway incursions. De Minister schrijft: «*De onderzoekers concluderen dat het proces dat de sectorpartijen hiervoor hebben opgezet het vertrouwen geeft dat op een later moment kan worden vastgesteld dat de gesignaleerde dalende trend in het aantal en de ernst van runway incursions structureel is.*» (Kamerstuk 29 665, nr. 384). «Vertrouwen in de sector» is natuurlijk geen basis om verder op te bouwen, aangezien de sector zelf verantwoordelijk is voor de ontstane veiligheidssituatie. Te denken valt bijvoorbeeld aan het recente incident waarbij de luchtverkeersleiding (LVNL) 16 vliegtuigen liet landen op een baan die gesloten was. Daar kwam toen zelfs nog bij dat LVNL dreigde met juridische stappen tegen NH Nieuws en de NOS over hun rapportages over dit pijnlijke veiligheidsincident. Hoe schept dat vertrouwen in de sector? Ook op dit onderwerp heeft het lid Van Raan een set Kamervragen gesteld¹³.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat in het Taag Estuarium, een beschermd Natura 2000-gebied én Ramsargebied in de buurt van Lissabon, men van plan is een nieuw vliegveld te bouwen. Het vogelrijke gebied is een toevluchtsoord voor circa 100.000 vogels, waaronder de grutto, lepelaar, flamingo, wintertaling, kluut, zilverplevier, bonte strandloper, ooievaar, (purper)reiger en vele andere vogels. Ernstige en dodelijke verstoringen, waaronder mogelijke botsingen met vliegtuigen, liggen op de loer. Met betrekking tot onder andere de Nederlandse grutto, waarvan een groot aantal in dit gebied op krachten komt voor hun reis naar Nederland, dreigt dit ervoor te zorgen dat de grutto's, die het wel weten te overleven, niet op tijd in Nederland kunnen zijn om hun jongen groot te krijgen.^{14 15 16} Maakt de Minister zich zorgen over deze ernstige verstoring? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister de mogelijke enorme gevolgen voor de aldaar aanwezige vogelpopulaties, waaronder de Nederlandse grutto? Zo nee, waarom niet? Is de Minister van plan om, eventueel in overleg met de Minister van LNV, contact op te nemen met de Portugese overheid om te proberen de Portugese plannen te

¹³ Kamervragen van het lid Van Raan over «Het bericht dat de Luchtverkeersleiding met juridische stappen dreigt tegen NH Nieuws», d.d. 28 februari 2020. <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020Z03930&did=2020D08237>

¹⁴ Omrop Fryslân, 29 januari 2020, Nieuw Portugees vliegveld zit «onze grutto's» in de weg, <https://www.omropfryslan.nl/nieuws/935894-nieuw-portugees-vliegveld-zit-onze-gruttos-de-weg>

¹⁵ NOS, 29 januari 2020, Nieuwe luchthaven Lissabon gevaar voor Nederlandse grutto's, <https://nos.nl/artikel/2320751-nieuwe-luchthaven-lissabon-gevaar-voor-nederlandse-gruttos.html>

¹⁶ Vogelbescherming, Grutto's Ja! Vliegveld Nee! <https://www.vogelbescherming.nl/petitie-grutto-lissabon>

beïnvloeden ten gunste van de vogels? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om de oproep van de Nederlandse vogelbescherming en de Portugese vogelbescherming – dat de plannen voor het nieuwe vliegveld af moeten worden geblazen – te ondersteunen en actief uit te dragen? Zo nee, waarom niet?

De Partij voor de Dieren-fractie constateren dat nu er vanwege de coronacrisis nauwelijks gevlogen wordt er plotseling een geschikt moment is aangebroken om nulmetingen uit te voeren inzake geluids-overlast en de uitstoot van schadelijke stoffen en gassen door de luchtvaartsector. Deelt de Minister de mening van deze leden dat het uitermate logisch zou zijn om bij alle Nederlandse luchthavens dergelijke nulmetingen uit te voeren? Zo nee, waarom niet? Wat is hierop de inzet van de Minister?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dat de luchtvaartsector volop inzet op biobrandstoffen. Wat gaat de Minister doen om te voorkomen dat er massaal bomen, voedsel, voedselgewassen of andere onwenselijke zaken verwerkt zullen worden tot brandstof voor vliegtuigen? Welke voorzorgsmaatregelen gaat de Minister inbouwen? Kan de Minister een tijdspad geven inzake het vaststellen van de percentages voor de zogenaamde bijmengverplichting? Wat gaat de Minister doen om te voorkomen dat de luchtvaartsector met haar inzet op biobrandstoffen de natuurrisico en klimaatcrisis nog verder versterkt? Kan de Minister dat uitsluiten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat een deel van de blokkades in het voeren van een serieus klimaatbeleid voor de luchtvaartsector liggen op het internationale toneel. In de ICAO Resolutie A40, paragraaf 18 dook bijvoorbeeld een alarmerende bepaling op: «18. *Determines that the CORSIA is the only global market-based measure applying to CO₂ emissions from international aviation so as to avoid a possible patchwork of duplicative State or regional MBMs, thus ensuring that international aviation CO₂ emissions should be accounted for only once.*» Over de juridische implicaties van Resolutie A40, schrijft de Minister dat de bepaling «*de EU-lidstaten niet beperkt bij het komende proces over de manier waarop met CORSIA en EU ETS wordt verder gegaan in het licht van de internationale klimaatdoelen.*» (Kamerstuk 2020Z06956) Kan de Minister uitsluiten dat het EU Emission Trading Scheme (ETS), een systeem waar overigens ook veel op aan te merken valt, op eniger wijze zal worden ingeperkt door het volstrekt ontoereikende compensatiesysteem CORSIA? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Waarom is de Minister akkoord gegaan met het erkennen van CORSIA als het enige mondiale systeem voor CO₂-reductie in de luchtvaart? Kan de Minister uitsluiten dat een «race to the bottom» zal ontstaan als gevolg van het Europabreed implementeren van CORSIA in nationale wetgeving? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Op dit moment staat ICAO helaas niet ten dienste aan het klimaat. Is de Minister bereid, eventueel in samenwerking met de Minister van Buitenlandse Zaken, het mandaat van de ICAO in VN-verband ter discussie te stellen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat volgens experts van de TU Delft elektrisch vliegen mogelijk pas vanaf 2080 (tot circa 500 km) en vanaf 2100 (lange(re) afstanden) een serieuze bijdrage kunnen leveren aan de reductie van de klimaatemissies. Juist op korte afstanden zijn duurzame alternatieven voorhanden, zoals de trein en de elektrische auto, die met de juiste investeringen nog aantrekkelijker kunnen worden. Erkent de Minister de beperkingen van elektrisch vliegen als optie voor echte verduurzaming? Zo nee, waarom niet? Waarom is er

in het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) zo veel aandacht voor de relatief kleine markt van General Aviation? Kan de Minister meer vertellen over de klimaatwinst van de investering van 46 miljoen in het elektrificeren van deze sector? Welke verschillen ziet de Minister tussen de technologie achter elektrificatie voor General Aviation en de technologie die nodig zal zijn voor de commerciële luchtvaart? Hoe beoordeelt de Minister de conclusie van de experts van de TU Delft dat elektrisch vliegen tot het jaar 2100 niet significant gaat bijdragen aan het reduceren van de broeikasgasemissies van lange vluchten en dus niet tijdig aan de doelstellingen van Parijs kan bijdragen?

50PLUS-fractie

De leden van de 50PLUS-fractie constateren dat in deze periode met name luchthaven Schiphol een spookstad is geworden. Waar normaal gesproken vele duizenden reizigers krioelen, is de luchthaven nu leeg. Een onwerkelijke aanblik. Deze leden vragen de Minister om een toekomstreflectie inzake de luchtvaart. Hoe ziet zij de opstart? Hoe is de anderhalvemetersamenleving toepasbaar in de luchtvaart, in toestellen, maar zeker ook in vertrekhalles? Blijven de plannen voor (een mogelijke) uitbreiding van Schiphol onverminderd van kracht? Streeft de Minister naar een volledige hervatting van het vluchtschema? Hoe kijkt de Minister aan tegen de aantoonbaar verbeterde luchtkwaliteit in relatie tot het groten-deels stilvallen van het luchtverkeer?

De leden van de 50PLUS-fractie vinden veiligheid een belangrijk thema. Op maandag 20 april 2020 werd bekend dat de Rekenkamer zeer kritisch is op de cybersecurity van Schiphol¹⁷. Onze belangrijkste nationale luchthaven is niet volgens de regels beveiligd voor aanvallen. Een reëel risico, aldus de Rekenkamer. Deze leden zijn erg geschrokken van deze constatering en verzoeken de Minister om een spoedige toelichting, voorzien van een helder plan van aanpak. Hoe is dit nu mogelijk, vragen deze leden? Er zijn natuurlijk altijd kwaadwillende hackers, maar hoe kan het dat er zeer basale beveiligingslekken zijn, zaken die iedereen met een heel klein beetje internetkennis weet. Elke consument wordt op het hart gedrukt zijn wachtwoorden regelmatig te wijzigen. Het is onvoorstelbaar en doet denken aan de toenmalige achterstand in security van vitale waterwerken. Deze leden vragen de Minister hoe zij de luchthaven gaan ondersteunen én stimuleren in haar acties.

De leden van de 50PLUS-fractie vinden het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch vliegen er goed en hoopgevend uit zien. Deze leden vragen de Minister wie de coördinatie rondom het geheel heeft. En denkt de Minister dat de nu gereserveerde middelen voldoende zullen blijken? Of is er op termijn misschien wel meer nodig, en is daar dan ruimte voor?

II Reactie van de bewindspersoon

III Agenda

1. Bekendmaking biokerosinefabriek en ontwikkelingen ten aanzien van synthetische kerosine – 31 936, nr. 633
2. Instructie 40ste ICAO Assembly – 31 936, nr. 663
3. Verslag van de 40ste Algemene Vergadering van de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO) – 31 936, nr. 697

¹⁷ NOS, 20 april 2020, Rekenkamer: veel mis met digitale beveiliging van Schiphol <https://nos.nl/artikel/2331071-rekenkamer-veel-mis-met-digitale-beveiliging-van-schiphol.html>

4. Bijmengverplichting Luchtvaart en andere ontwikkelingen duurzame brandstoffen – 31 936, nr. 726
5. Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) – 31 936, nr. 727
6. Handhavingsrapportage Schiphol over de eerste helft van het gebruiksjaar 2019 – 29 665, nr. 376
7. Correcties in de brief van 15 oktober 2019 over toezeggingen naar aanleiding van AO Luchtvaart 11 september 2019 – 31 936, nr. 699
8. Toezeggingen naar aanleiding van AO Luchtvaart 11 september 2019 – 31 936, nr. 698
9. Wettelijke evaluatie Luchtverkeersleiding Nederland – 31 936, nr. 703
10. Drie onderzoeken op het gebied van luchtvaart – 31 936, nr. 701
11. Schiphol Gebruiksprognose 2020 – 29 665, nr. 377
12. Onderzoeken op het gebied van slotallocatie en de vervolgotrajecten – 31 936, nr. 706
13. Ontwikkelingen in de luchtvaart – 31 936, nr. 705
14. Vergunning burgermedegebruik Eindhoven Airport 2020–2021 – 31 936, nr. 713
15. Voortgangsbrief project Luchtruimherziening – 31 936, nr. 720
16. Antwoorden op vragen commissie over de reactie op verzoek commissie over de Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart – 31 936, nr. 712
17. Rapport verkenningsfase «programmatische aanpak meten vliegtuigeluid» en monitoring- en evaluatieprogramma Lelystad – 31 936, nr. 711
18. Tussentijds advies Van Geel over de Omgevingsraad Schiphol (ORS) – 29 665, nr. 378
19. Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek over de luchtvaartsector – 35 334, nr. 41
20. Stand van zaken projectspecifieke stikstofonderzoek van Luchthaven Lelystad – 31 936, nr. 719
21. Erratum op het luchtvaartadvies van Adviescollege Stikstofproblematiek – 35 334, nr. 51
22. Beantwoording vragen commissie over adviezen RIVM en Commissie m.e.r. inzake stikstofberekeningen voor Lelystad Airport – 31 936, nr. 722
23. Reactie op verzoek commissie over de brief van Schoemaker Advocaten van 8 januari jl., namens Stichting HoogOverijssel en SATL – 29 383, nr. 342
24. Brief van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over een advies inzake het anticiperend handhaven van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol – 29 665, nr. 380
25. Maatregelen rond de Boeing 737 MAX en grondafhandeling Schiphol – 31 936, nr. 594
26. Resultaten van de gesprekken tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), de Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel (VNC) en de FNV – 31 936, nr. 596
27. Uitvoering moties over duurzame luchtvaart en vliegveiligheid – 31 936, nr. 641
28. Onderzoeken vogelaanvaringen in het kader van Luchthaven Lelystad – 31 936, nr. 632
29. Aanbieding signaalrapportage ILT inzake het toenemende risico op botsing tussen recreatieve drones en de bemande luchtvaart – 30 806, nr. 50
30. Tweede voortgangsrapportage veiligheid Schiphol – 29 665, nr. 373
31. Europese evaluatie luchtruimsluiting 737 MAX – 31 936, nr. 645
32. Afdoening toezegging evaluatie luchtruimsluiting Boeing 737 MAX – 31 936, nr. 696
33. Onderzoek SAR helikopters – 30 490, nr. 31

34. Onderzoek dienstverlening SAR helikopters – 30 490, nr. 32
35. Nadere informatie over twee onderwerpen naar aanleiding van berichtgeving over het onderzoek naar het ongeval van een Boeing 737-800 bij Schiphol in 2009 – 24 804, nr. 113
36. Derde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol – 29 665, nr. 379
37. Agendapunt: Inzet Nederland ten aanzien vliegen boven conflictgebieden sinds neerhalen MH17
38. Inzet Nederland ten aanzien vliegen boven conflictgebieden sinds neerhalen MH17 – 24 804, nr. 115
39. Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) 2020 – 2024 – 24 804, nr. 116
40. Aanpak inkomende passagiers vanuit risicolanden ter voorkoming van verspreiding coronavirus COVID-19 – 2020Z06518
41. Stand van zaken parkeren vliegtuigen als gevolg van de coronacrisis – 29 665, nr. 383
42. Vliegverbod Oostenrijk naar aanleiding van Coronavirus – 24 804, nr. 125
43. Parkeren van vliegtuigen op Nederlandse luchthavens – 31 936, nr. 728
44. Wijziging vliegverbod Spanje naar aanleiding van Coronavirus – 24 804, nr. 124
45. Vliegverbod Spanje naar aanleiding van Coronavirus – 24 804, nr. 123
46. Afschalen operatie op Schiphol a.g.v. COVID-19 – 29 665, nr. 381
47. Beperking vliegverkeer naar Bonaire, Sint-Eustatius en Saba ter voorkoming van verspreiding coronavirus COVID-19 – aanpassing – 24 804, nr. 122
48. Hinderbeperking Schiphol – 29 665, nr. 382
49. Reactie op verzoek commissie over een brief inzake bericht dat zestien vliegtuigen konden landen op gesloten landingsbaan Schiphol – 24 804, nr. 117
50. Reactie op verzoek commissie over het borgen van de veiligheid op luchthavens in verband met drones – 24 804, nr. 118
51. Handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming met betrekking op nationale luchthavens – 35 334, nr. 77
52. Integrale veiligheidsanalyse en evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen – 29 665, nr. 384
53. Aanwijzing aan de ILT inzake handhaving Verordening (EG) Nr. 261/2004 – 31 936, nr. 731
54. Reactie op verzoek commissie over de petitie KAS en het rapport Royal HaskoningDHV – 31 936, nr. 734
55. Diverse luchtvaartonderwerpen – 2020Z06956