

29 665            Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 398            **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**  
Vastgesteld 4 januari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 25 november 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 september 2020 inzake voortgang openstelling van het luchtruim voor de Boeing 737-MAX (Kamerstuk 31 936, nr. 810);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 oktober 2020 inzake eindrapport van de Commissie voor Transport en Infrastructuur van het Huis van Afgevaardigden van de VS en de voortgang van de hercertificatie van de Boeing 737 MAX door het Europese Luchtvaartveiligheid Agentschap (EASA) (Kamerstuk 31 936, nr. 817);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 september 2020 inzake interventiegesprekken luchtvaartvouchers: uitkomsten en vervolg (Kamerstuk 31 936, nr. 808);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juli 2020 inzake resultaten van de inspectie naar luchtvaartvouchers door de ILT (Kamerstuk 31 936, nr. 801);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2020 inzake voorwaarden losse vliegtickets bij omboeking en annulering vanwege gezondheidsklachten (Kamerstuk 31 936, nr. 794);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 september 2020 inzake tussenrapportage van het onderzoek naar risico van besmetting aan boord van vliegtuigen door NLR en RIVM (Kamerstuk 31 936, nr. 805);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2020 inzake rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid over het verlies van controle met dodelijke afloop met een Pipistrel Alpha Electro nabij vliegveld Stadskanaal (Kamerstuk 24 804, nr. 141);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 oktober 2020 inzake beleidsreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar het verlies van controle met dodelijke afloop met een Pipistrel Alpha Electro nabij vliegveld Stadskanaal (Kamerstuk 24 804, nr. 148);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 september 2020 inzake rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid Verminderde separatie na doorstart (Kamerstuk 31 936, nr. 809);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juli 2020 inzake onderzoeken vogelmonitoring Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 797);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2020 inzake stand van zaken opvolging algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden (Kamerstuk 24 804, nr. 137);
- de brief van de minister van Justitie en Veiligheid d.d. 11 november 2020 inzake evaluatie convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart (Kamerstuk 24 804, nr. 151);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 oktober 2020 inzake operationeel toezicht vliegende eenheden Kustwacht (Kamerstuk 30 490, nr. 35);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 november 2020 inzake vierde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 395).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,  
Van Meenen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Rijkers

**Voorzitter: Van der Linde**

**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Van der Linde, Öztürk, Paternotte en Van Raan,

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

Aanvang 15.01 uur.

**De voorzitter:**

Ik open de vergadering. Aan de orde is een algemeen overleg over vliegveiligheid. U heeft maximaal vier minuten spreektijd afgesproken. Ik wou de interrupties beperken tot twee in tweeën voor de eerste termijn van de Kamer, als u dat ook goed uitkomt. Vandaar zien we dan wel verder. Ik begin bij de heer Dijkstra. Nee, ik heet natuurlijk eerst de minister en haar ambtelijke ondersteuning welkom. Laat ik dat vooral niet vergeten. Dan begin ik bij de heer Dijkstra van de VVD.

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

Dank u wel, voorzitter. Vliegveiligheid: we hebben het er vaker over. Ik denk dat het een hele goede zaak is dat we dit overleg in het leven hebben geroepen om het hier over vliegveiligheid te hebben. Vliegen dient natuurlijk veilig te zijn. Gelukkig is vliegen qua risico's ongeveer een van de veiligste vervoermiddelen die we hebben in de wereld. Dat willen we natuurlijk graag zo houden. Ieder ongeval is er eentje te veel.

We zien een aantal goede ontwikkelingen en een aantal trends. We zien dat de ILT meer aandacht voor vliegveiligheid heeft en er ook meer mensen voor heeft gekregen. We hebben natuurlijk de OVV-rapporten met betrekking tot vliegveiligheid en de aanbevelingen die gedaan zijn door het NLR, maar ook het Integral Safety Management System en alle aandachtspunten die in de voortgangsrapportages staan. Ook de Staat van de Veiligheid wil ik toch even noemen. Die behandelen we pas volgend jaar weer, als de nieuwe er is. Ik vind het altijd een heel mooi stuk, omdat het heel goed inzicht geeft in de trend die gaande is. Die trend gaat de goede kant

op en dat is mooi. Ik ben dus heel benieuwd naar de volgende Staat van de Veiligheid. Die kunnen we dan in februari of maart bespreken.

Bij de vliegveiligheid zijn heel veel partijen betrokken. Alle relevante spelers zitten aan tafel. Er wordt van elkaar geleerd en er wordt samengewerkt. Dat is dus een goede zaak. Laten we rationeel naar vliegveiligheid blijven kijken en laten we vooral zorgen dat de minister de aanbevelingen van de OVV iedere keer blijft overnemen, zo goed en zo kwaad als ze dat kan. Ik roep haar op om daarover te blijven rapporteren, op de manier waarop we dat nu ook doen met alle brieven die wij krijgen.

Ik heb al gezegd dat vliegen een zeer veilige manier van transport is. Je kunt sowieso misschien beter met het vliegtuig reizen dan met de auto of de bus of op de fiets te stappen. De roadmap die we krijgen, geeft ons inzicht in alle verbeteringen. Ik wil ook dat die verbeteringen worden afgerond. Een aantal maatregelen zijn in gang gezet, maar het is van belang dat je ook levert. Daar wijst de OVV ook op. Je kunt maatregelen in gang zetten en je kunt de intenties en ambities hebben, maar je moet laten zien dat je ook levert. Daarom vraag ik de minister dat te blijven doen en een soort planning te geven. We weten dat we op een gegeven moment weer teruggaan naar de aantallen waarop we zaten, en misschien zelfs naar groei. Zeker als we boven de 540.000 komen, hebben we het niet meer over die vliegbewegingen, maar gaat het echt om de hinder en dat er verdiend moet worden en dergelijke. Structurele maatregelen zijn dan nodig.

Even kijken. Als het gaat om de brieven ...

**De voorzitter:**

U laat een stilte vallen, dus dan geef ik gelijk de heer Paternotte het woord. Gaat uw gang.

**De heer Paternotte (D66):**

Ook naar aanleiding van de introductie. Zoals mijn gewoonte is, sloeg ik vanochtend De T. open en op de opiniepagina van De T. las ik een opiniestuk van de heer Nobel, VVD-wethouder te Haarlemmermeer, en de heer Terpstra, Tweede Kamerlid voor het CDA. Daarin zeggen ze dat we eens een keer af moeten van alle normen die woningbouw rondom Schiphol reguleren vanwege de geluidsoverlast. Ze zeggen dat de overheid alle seinen op groen moet zetten voor woningbouw. Ik rond het even af. Bent u het eens met dat stuk en is het met u afgestemd?

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

Ik ken het pleidooi. Voor de luchthaven hebben we natuurlijk het LIB, het Luchthavenindelingbesluit of hoe het ook heet. Het vijfde komt eraan, geloof ik. Daarin staat hoe je woningbouw en vliegen combineert. De luchtvaart is natuurlijk van nationaal belang. We moeten geen woningen gaan bouwen onder de aanvliegroutes bij wijze van spreken, maar gezien de woningbouwopgave moet je ook kijken hoe je een en ander kunt combineren. We

hebben deze discussie ook weleens gehad over Uilenstede en dergelijke. Ik ben bij de heer Nobel op werkbezoek in Hoofddorp geweest. Ik heb hele mooie ideeën gezien en gehoord over hoe je woningbouw, zeker nieuwbouw, kunt aanpassen om zo min mogelijk hinder te krijgen. Je kan bijvoorbeeld met waterpartijen geluid absorberen. Tegelijkertijd hebben we, als het gaat om de milieuhinder en geluidsoverlast, de richtlijn die minister Ollongren kenbaar heeft gemaakt. Maar het moet niet zo zijn dat die richtlijn de woningbouw in de hele noordelijke Randstad op slot zet. Er moet een pragmatische oplossing gevonden worden om rekening te houden met het nationaal belang van Schiphol dat altijd voorgaat, maar ook met een bepaalde woningbouwbehoefte. Ik denk dat die twee heel goed te combineren zijn. In het Luchtvaartnieuws van vorig jaar heb ik destijds gezegd: laten we een Schipholstad maken, een soort omgeving waar groen en wonen én verkeer en vervoer, waaronder de trein maar ook het vliegtuig, heel mooi met elkaar geïntegreerd kunnen zijn. Ik heb er voorbeelden van gezien. Ik vind het behoorlijk spectaculair wat er allemaal kan.

**De voorzitter:**

Goed. Dat lijkt me helder. De heer Paternotte nog.

**De heer Paternotte (D66):**

The proof of the pudding is natuurlijk in the eating. Ik wou het inderdaad over Uilenstede hebben. Daar ligt al twee jaar een kans om kantoren om te zetten in 2.500 studentenwoningen, waaraan keihard behoefte is en waarvoor we niet eens de normen hoeven aan te passen, omdat de minister daar simpelweg toestemming voor kan geven. De GGD geeft een positief advies. De studenten willen daar graag een aantal jaren kunnen wonen. Bent u daar ook voor? Dat is natuurlijk het bewijs of we een stelling als "alle seinen op groen voor woningbouw" en "we moeten bouwprojecten niet op 3-0 achter zetten door normen of politiek" met elkaar gaan waarmaken.

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

Het opiniestuk gaat vooral over nieuwbouw. In Rijsenburg is bijvoorbeeld behoefte aan woningen. Kan dat dan wel of niet? Als het gaat om Uilenstede heb je natuurlijk een risicoprofiel. Daar hebben we allemaal berekeningen voor. Wat zijn de risico's op het moment dat je onder een bepaalde route woont? Dan gaat het om bestaande bouw. En wil je daar permanent mensen in hebben of is het alleen voor tijdelijke woningbouw? Ik stel voor dat u deze vraag doorgeleidt naar de minister -- we hebben er eerder een keer een debat over gehad met elkaar -- en dat we kijken naar de actuele status om te zorgen dat we de diverse functies met elkaar kunnen combineren. Daar ligt de uitdaging.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog.

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

Dank u wel. Ik ga de brieven even langs, als het mag. We hebben een aantal mooie pluspunten gezien, bijvoorbeeld de gewijzigde vertrekroutes bij Bodegraven, waardoor er minder hinder is of er in ieder geval minder gehinderden zijn. Alle luchtvaartwijzigingen zijn eigenlijk positief voor de omwonenden. Dat is dus mooi. Daarmee moeten we blijven doorgaan.

Ik kijk naar de brieven. De Boeing 737 MAX. Laten we dat goed in de gaten houden. In Amerika zijn ze al weer wat verder, maar voor Europa moeten er nog trainingen voor de piloten worden gegeven. We zijn er heel benieuwd naar, omdat als het vliegtuig veilig is -- dat is altijd het belangrijkste -- het natuurlijk een uitermate stil en ook zuinig toestel is. Wil de minister ons daarover blijvend informeren?

Voorzitter. Dan heb ik nog een paar punten. De NLR- en de RIVM-onderzoeken naar besmettingen aan boord. Ik heb een aantal Amerikaanse en Engelse onderzoeken gezien. Met alle voorzorgsmaatregelen is het gewoon uitermate veilig om te vliegen, mits we de mensen voor- en achteraf testen. We wachten de onderzoeken die we zelf doen eventjes af. Misschien kan de minister zeggen wanneer die komen.

De OVV-onderzoeken inzake de verminderde separatie. Wij hebben daar natuurlijk gezien dat het iets te dicht bij elkaar kwam. Er zijn hopelijk direct adequate maatregelen genomen om dat te voorkomen. In de toekomst moeten we dit op een goede manier oplossen.

Eigenlijk ben ik wel tevreden. De veiligheid in de luchtvaartsector staat voorop. Iedereen werkt er keihard aan. Ik vind dat we goede rapportages krijgen, die goed leesbaar zijn. Maar we zijn er nooit mee klaar. Laten we dit punt dus blijvend onder de aandacht brengen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zag niet wie het eerst was. Mevrouw Kröger, was u eerst? Ja. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk: ik sluit me meteen aan bij die laatste zin van "we zijn er nooit mee klaar". Dat is, denk ik, ook de strekking van de sessie die we met de heer Dijsselbloem hebben gehad. Het is ook de strekking van het OVV-rapport en de strekking van het additionele advies dat de OVV heeft uitgebracht over het tegengaan van kruisingen. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is de volgende. De OVV geeft het toch wel heel alarmerende geluid dat groei op dit moment echt niet verantwoord is en dat we structurele oplossingen nodig hebben in de operationele opzet van het vliegveld. Als je dat alarmerende geluid van de OVV hoort, hoe kijkt hij dan naar die 540, waarvan de minister zegt dat het veilig kan?

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

We hadden die sessies. Daar zaten we samen bij. Ik heb hier mijn aantekeningen nog. Ik wist natuurlijk dat u daarover zou beginnen. De OVV zegt niet dat vliegen onveilig is. Integendeel, ze zeggen: natuurlijk is vliegen veilig, want anders zouden we er meteen mee stoppen, en het wordt steeds veiliger. Waar Jeroen Dijsselbloem aan refereert, is het operationele concept van Schiphol. Dat is nog niet geadresseerd. Het NLR zegt dat dat ook niet hoeft, omdat je met dat concept tot 540 uit de voeten kunt. Er is dus een verschil van inzicht tussen het NLR en de OVV. Daar neem ik kennis van. De heer Dijsselbloem zegt ook: "Heel veel van die zaken zijn in gang gezet, maar moeten nog worden bewezen". Hij zei letterlijk: "Uiteindelijk vergt het een politiek oordeel of het operationele concept moet worden aangepast of niet." Politiek oordeel: daarvoor zit ik hier. Ik baseer me op allerlei stukken, waaronder die van de OVV -- die neem ik zeer serieus -- maar ook op die van het NLR en andere spelers, waaronder het ministerie. En dan zeg ik dat vliegen gewoon veilig is. We kunnen door. Laten we vooral hopen dat de luchtvaart vanwege corona snel weer herstelt -- dat is ook belangrijk voor ons land -- en laten we dat op een veilige manier doen. En gelukkig kan dat.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger nog op dit punt?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, dat heeft de voorzitter goed aangevoeld. De heer Dijkstra zegt: "Er is een verschil van mening tussen het NLR en de OVV en daar neem ik kennis van." Vervolgens trekt hij de conclusie dat het NLR gelijk heeft, zo u wilt, en dat de minister door kan met die 540. Dat vind ik toch wel moeilijk. Wat betekent hetgeen de OVV ons als Kamer meegeeft voor de heer Dijkstra? De OVV zegt: "Het operationele concept moet eerst opgelost worden. We hebben een structurele oplossing nodig. Het is een politieke keuze of je dat wil." Dat gaat dan over de vraag of je groei wil en of groei nodig is. Maar in ieder geval moet het operationele concept eerst opgelost worden voordat je kan groeien. Dat advies legt de heer Dijkstra dus naast zich neer?

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

Ik neem even het citaat van de OVV erbij, want het luistert nauw. Dat zijn we met elkaar eens. De OVV zegt: "Uit het onderzoek komen geen aanwijzingen naar voren dat de veiligheid op Schiphol op dit moment onvoldoende is." Dat lijkt me heel erg helder. "Het legt wel een aantal veiligheidsrisico's bloot die we integraal en structureel moeten afwegen en aanpakken om de veiligheid voor nu en in de toekomst te vergroten." Nou, op dit moment zitten we niet eens op 500.000. We kunnen naar 540. Dat zegt het NLR. Die kan ik ook citeren. Wat heel bijzonder was -- en dat vind ik eigenlijk wel mooi -- is dat de vliegveiligheid in driekwart van de gevallen niet afhankelijk is van het aantal vliegbewegingen. Er zijn 36 mogelijke ongevalsoorzaken en 27

daarvan zijn onafhankelijk van het aantal vliegbewegingen. Dat betekent dus dat het aantal vliegbewegingen eigenlijk niet uitmaakt voor 27 van de 36 risicogeveallen. Voor 9 daarvan is de oorzaak wel afhankelijk: hoe meer vliegtuigen, hoe eerder je een botsing zou kunnen krijgen. Maar het is natuurlijk zaak om de verbeteringen in de vliegveiligheid sneller te laten gaan dan het groeien in volume. En dat kan.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger ziet er niet uit alsof ze het ermee eens is. U hebt twee interrupties in tweeën. Ja? Oké, gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor de heer Dijkstra dit zeggen, maar dan nog blijft mijn vraag staan, want die beantwoordt hij gewoon niet. Ik heb het er niet over of Schiphol nú veilig is. Het gaat erover of Schiphol kan groeien. Dat is de vraag die voorligt. De OVV zegt dat er eerst structureel iets aan het operationele concept moet worden gedaan. Legt de heer Dijkstra die conclusie van de OVV naast zich neer?

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

De heer Dijsselbloem, voorzitter van de OVV, zegt ook: of je dat operationele concept aanpast ... Want dat is eigenlijk wat u vraagt. Het NLR zegt dat het nu niet nodig is, maar de heer Dijsselbloem zegt: "Als je dat doet, is daar een politiek oordeel voor nodig." Dat is prima. We zitten hier om een politiek oordeel te vellen. Als ik kijk naar de integrale veiligheidsanalyse ... Ik citeer nog maar even: "Vanwege de hoeveelheid maatregelen met een verwacht positief effect en de autonome veiligheidsverbetering die percentueel groter is dan de verkeersgroei, kan gesteld worden dat Schiphol veilig kan groeien tot 540.000 vliegbewegingen over de periode 2020-2024." Over de verkeersgroei had ik het net al eventjes. Helderder kan ik het niet zeggen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger ten slotte, en dan de heer Van Raan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, de heer Dijkstra concludeert zelf net dat het NLR en de OVV andere conclusies trekken. Dat heeft de heer Dijkstra net zelf geconcludeerd. Het feit dat de heer Dijsselbloem ons meegeeft dat het een politieke keuze is, ging erover of je het besluit neemt om het operationele concept van Schiphol aan te pakken. Dat besluit zou je moeten nemen als je groei zou willen. Dat is dus inderdaad een politieke keuze. Maar de conclusie van de OVV dat je het operationele

concept móet aanpakken, wil je veilig kunnen groeien, staat op gespannen voet met de conclusie van het NLR dat zegt dat je naar 540 kan. Mijn vraag aan de heer Dijkstra blijft of hij de conclusie van de OVV naast zich neerlegt. Ik vind dat hij dan een behoorlijke verantwoordelijkheid neemt.

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

Je moet het aanpassen op het moment dat je boven de 540 komt. Dat is het verhaal.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat zegt de OVV niet.

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

Nee, dat zegt de OVV niet. Dat zegt het NLR, en dat neem ik over. Dat is dus goed, en we zitten niet eens op die aantallen. Het is een continu proces. Eén is veiligheid, maar twee is groei en die is mogelijk. Wil je een groei boven de 540, dan moet je een aantal structurele belangrijke aanpassingen doen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan een tweede Kaagbaan, reserveringen en dat soort dingen; dan moet je met andere banen gaan werken. Daar heb je investeringen voor nodig. Ik denk dat het kan. We hebben er ook de tijd voor; dat is dus een voordeel. Vliegen is veilig. Driekwart van alle zaken die mis zouden kunnen gaan, hangen niet samen met het volume. Laten we ons dus vooral focussen op de zaken die daar wel afhankelijk van zijn, of niet van afhankelijk zijn, moet ik zeggen.

De **voorzitter**:

Dan de heer Van Raan.

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

Ik ga door op hetzelfde pad. We waren inderdaad bij de bijeenkomst van de OVV. Is de heer Dijkstra het wel eens met wat de OVV zei, namelijk dat het nog te vroeg is om conclusies te trekken? Dat nog even los van de vraag of het politiek is of technisch, en nog even los van het gegeven dat de minister gezegd heeft dat ze alle aanbevelingen zal overnemen. De belangrijkste aanbeveling van de OVV is natuurlijk: voer ze allemaal uit, alvorens te besluiten over groei. De OVV zei bij monde van de heer Dijsselbloem dat het te vroeg is om conclusies te trekken. Is de heer Dijkstra het ermee eens dat dat gezegd is?

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

Ik kan de woorden van de OVV herhalen. De heer Dijsselbloem heeft gezegd: "De groei is snel gegaan." "Je moet eerst een inhaalslag maken en dan pas is er ruimte voor groei", is ook een uitspraak die hij heeft gedaan. Hij zegt "er is heel veel in gang gezet" -- daar is hij erg positief over -- "maar het is nog te vroeg om het eindplaatje te geven". Daarom heb ik ook aan de minister gevraagd wat we al gedaan hebben. Wat is er klaar? Welke zaken hebben we nog in de pen en in de pijpleiding zitten? Hoe snel kunnen die uitgevoerd worden? Houden die goede tred met de ontwikkeling nu, de 500.000 waarop we eigenlijk horen te zitten, en de 540.000 waar we volgens het NLR en ook volgens de minister naartoe kunnen, zonder dat we rigoureuze aanpassingen hoeven te doen aan het hele operationele concept van Schiphol? Er is dus ruimte. Covid biedt wat dat betreft de mogelijkheid om aanpassingen te doen. Dus ja. Ik heb al die zaken opgeschreven. Ik heb letterlijk uitgeschreven wat er gezegd is, want ik hecht aan de veiligheid en het belang ervan. We kunnen erover van mening verschillen, maar vliegen is in ieder geval veilig. Dat moeten we met elkaar eens zijn.

**De voorzitter:**

De heer Van Raan nog een keer.

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

Ik probeer in het woud van woorden het antwoord te vinden. Volgens mij zei de heer Dijkstra dat het inderdaad klopt dat de OVV gezegd heeft dat het te vroeg is om conclusies te trekken over groei. Omdat de heer Dijkstra het zelf wel heeft over dat er doorgegroeid kan worden, moet je dus concluderen dat de heer Dijkstra en de OVV inderdaad twee verschillende dingen zeggen en dat de heer Dijkstra daarmee dus de woorden van de OVV, namelijk "het is nog te vroeg om over groei te spreken" naast zich neerlegt.

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

Ik zie dat inderdaad anders. Ik heb geprobeerd zo goed mogelijk de woorden van de heer Dijsselbloem te herhalen zoals hij ze gezegd heeft. Ik heb ze ook opgeschreven, maar ik hoef het er niet mee eens te zijn. De heer Dijsselbloem hoeft ook niet het PvdA-verkiezingsprogramma op te lezen. Dat hoeft ook niet en gelukkig doet hij dat als voorzitter van de OVV ook niet, neem ik aan.

**De heer Paternotte (D66):**

Ik heb een punt van orde. Sorry, ik vind het echt niet kunnen dat we hier de voorzitter van de OVV in een partijpolitieke sfeer trekken. Ik stel voor dat de heer Dijkstra dit terugneemt. Ik meen het serieus. Dit kan echt niet. Dit is een van de belangrijkste onafhankelijke veiligheidsorganen in ons land. Dat doen we ook niet met de voorzitters van de Hoge Colleges van Staat.

**De voorzitter:**

Mijnheer Dijkstra mag daarop reageren, maar het zijn zijn eigen woorden.

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

Ik zal het terugnemen, als u dat graag wil en eraan hecht. Prima. Maar we hoeven het dus niet eens te zijn. De OVV is voor ons een adviesorgaan. Het is een heel belangrijk adviesorgaan en we hebben er veel waardering voor, maar er zijn ook andere adviesorganen. Ik moet me baseren op de informatie die ik krijg. Ik probeer die zo goed mogelijk te vertalen. Als ik al tijden hoor dat het tot 540 heel goed kan en dat daarboven structurele maatregelen nodig zijn, ja, dan neem ik dat over.

**De voorzitter:**

Als eerste meneer Paternotte nog een keer.

**De heer Paternotte (D66):**

Wat er net gebeurde, vind ik gewoon echt lastig. Volgens mij is dit precies waar Geert Wilders groot mee is geworden, namelijk door allerlei instanties die boven de politiek verheven zijn, in de partijpolitieke sfeer te trekken. Ik vind het heel pijnlijk als een regeringspartij daaraan bijdraagt. Maar de vraag die ik wilde stellen, is een heel andere. Ik ken de VVD als een partij die staat voor de veiligheid. De VVD zegt: de OVV zegt dat het te vroeg is om conclusies te kunnen trekken of groei veilig kan. Het NLR zegt inderdaad van wel. Dan is de vraag natuurlijk of je zegt "bij twijfel niet inhalen" of "ik ga liever op het NLR af, want dat past beter bij de ambities die ik zelf heb". Daarover zou ik een vraag willen stellen. De heer Dijkstra citeerde net inderdaad die zin: "Vanwege de maatregelen met een verwacht positief effect en de autonome veiligheidsverbetering kan gesteld worden dat Schiphol veilig kan groeien." Kan de heer Dijkstra mij uitleggen wat die autonome veiligheidsverbetering volgens hem is?

**De voorzitter:**

Ik stel op het eerste punt vast dat de heer Dijkstra dat al teruggenomen heeft. Dus dat is nu van tafel?

**De heer Paternotte (D66):**

De heer Dijkstra nam dat terug en hij zei "als u dat graag wilt". Dat vind ik wel even zo'n bijzinnetje waarmee hij niet echt duidelijk maakt dat hij ook vindt dat we dit niet moeten doen.

Hij zegt dat hij het alleen maar voor mij doet. Ik vind dat hij het niet voor mij moet doen, maar voor de Nederlandse politiek en voor de manier we met elkaar een bestuur vormen.

**De voorzitter:**

Ik constateer dat hij het teruggenomen heeft. De heer Dijkstra beantwoordt de andere vraag.

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

Ja, ik heb het teruggenomen. Goed. U kunt mij helpen hoe we autonome groei moeten zien. Volgens mij zijn dat autonome verbeteringen in de veiligheid van de luchtvaart en is dat die 2% tot 3% groei per jaar. Daar werd op gedoeld tijdens de technische briefing, als ik het goed heb. Autonome groei is dus verbetering van de luchtvaart, puur doordat je andere routes vliegt, doordat je een betere infrastructuur hebt en doordat de vliegtuigen an sich steeds veiliger worden, omdat er geleerd wordt van lessen uit het verleden. Ik denk dat daarop gedoeld wordt met autonome verbeteringen. Net zoals je dat ook bij de automobiliteit hebt. Daarbij heb je ook verbeteringen in de voertuigen waardoor het veiliger wordt.

**De heer Paternotte (D66):**

Dit is waarvan de heer Dijsselbloem zei -- en ik denk dat je daar moeilijk omheen kunt -- dat er niet zoiets bestaat als autonome veiligheidsverbetering die automatisch plaatsvindt. Dat erkent u nu zelf ook. Die verbetering zit in de maatregelen die genomen worden. De heer Dijsselbloem noemde bijvoorbeeld de maatregelen van het vliegveld van Chicago. Daar hebben ze geen baankruisingen meer, omdat ze het banenstelsel hebben aangepast. Dat maakt het veiliger. Hij zegt: "Voor Schiphol adviseren we dat ook. Het gebeurt alleen niet en dan wordt het niet veiliger." Welke autonome veiligheidsverbetering vindt er precies plaats op Schiphol waarvan u zegt: inderdaad, daardoor kunnen we veilig groeien? Of erkent u dat het meer een kwestie is van jezelf rijk rekenen op basis van iets wat in heel veel andere plekken in de wereld gebeurt? Maar je kunt moeilijk een maatregel die in Chicago is genomen, gebruiken om te zeggen dat het op Schiphol veiliger wordt.

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

Dat laatste klopt. Alleen, het gaat hier om autonome veiligheid in het vliegverkeer wereldwijd. Als er dus verbeteringen zijn in Chicago, telt dat inderdaad mee in de totale veiligheid van het vliegverkeer. Waar het om gaat, is dat de ongevals-kans gelijk blijft of in ieder geval niet groter wordt. Dat is dus inderdaad afhankelijk van de kans op een ongeval. Die moet kleiner zijn, of nee, die moet groter zijn. Nu moet ik het goed zeggen: de kans op een ongeval moet kleiner zijn dan de groei. Het helpt voor de wereldwijde vliegveiligheid als dat autonoom met 2% tot 3% per jaar het geval is door efficiencywinst, betere routes en dat soort zaken. In andere sectoren zie je dat ook.

De **voorzitter**:

Ik ga naar de heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik heb een heel andere vraag om de discussie een beetje naar het onderwerp vaccinatie te brengen. De Australische luchtvaartmaatschappij Qantas Airways heeft aangegeven dat er een coronavaccinatieplicht komt om te kunnen reizen met vliegtuigen. Hoe zit de VVD hierin? Waarom vraag ik dat? Omdat wij in de Kamer een motie hebben ingediend om coronavaccinatie niet verplicht te stellen. Het waren de regeringspartijen VVD en D66 die daarmee niet hebben ingestemd. De motie is gelukkig toch door een grote meerderheid van de Kamer aangenomen. De vraag is of de VVD voorstander is van een vaccinatieplicht om te kunnen reizen met het vliegtuig.

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

We hebben een apart debat gehad over luchtvaart en corona, reizen en corona, en mobiliteit en corona. Daarin hebben we een aantal uitspraken gedaan. Ik denk dat die daar ook thuishoren. Ik denk dat als de vliegwereld wil herstarten, het belangrijk is dat we massaal kunnen testen, wat voor testen dat dan ook zijn, vóór het moment waarop je instapt en op het moment waarop je uitstapt, sowieso om ervoor te zorgen dat je geen zieke mensen in het vliegtuig krijgt. Er zijn natuurlijk al heel veel maatregelen genomen om veilig te kunnen vliegen. Denk aan de HEPA-filters die er zijn. Denk aan de afstandsregels die er zijn. Denk aan de mondkapjes die verplicht zijn, en dergelijke. Maar ik denk dat zaken over vaccinatie thuishoren in het coronadebat.

De heer **Öztürk** (DENK):

Raar, we hebben een algemeen overleg over vliegveiligheid. Vaccinatie en testen worden ook als veiligheidsmaatregel genomen als je wil gaan vliegen. Dus ik weet niet waarom de VVD er in dit geval omheen praat en geen antwoord wil geven. Als u het niet weet, kunt u toch naar uw collega appen en vragen hoe de VVD tegenover de vaccinatieplicht staat? Willen we dat wel of niet? Dat is een heel makkelijke vraag. Daar kunt u toch wel antwoord op geven? Ik bedoel: we zitten hier in een algemeen overleg vliegveiligheid.

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

Ja, we zitten in een overleg over vliegveiligheid. Over corona en vliegveiligheid hebben we al gesproken in een plenair debat. Als het gaat om vaccinatie, zijn dat onderwerpen die op dit moment nog lopen. Volgende week is er weer een coronadebat. Dan moet u die vragen daar stellen. Ik ga er geen uitspraken over doen.

De heer **Laçin** (SP):

We gaan nog even door met de heer Dijkstra. Ik ga het even over een andere boeg gooien. Ik hoop dat de heer Dijkstra erkent dat de werknemers op Schiphol een belangrijke rol spelen in de veiligheid aldaar. We hebben net in het interruptiedebatje met mevrouw Kröger en de heer Van Raan kunnen horen dat de heer Dijkstra meer waarde hecht aan het NLR-rapport dan aan het OVV-rapport. Het NLR stelde in 2018 in de integrale veiligheidsanalyse Schiphol dat de grondoperatie met het personeel ook belangrijk is voor de veiligheid. 60% van wat er fout gaat, gebeurt op de grond door menselijk handelen. Daarom verbaast het mij dat de heer Dijkstra niks over het personeel zegt. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat voor de veiligheid op Schiphol de werkdruk omlaag moet, dat het personeelsverloop moet verminderen en dat het ervaren personeel moet blijven werken op Schiphol? Is hij het met mij eens dat de race naar beneden op de centen en op de concurrentie moet stoppen en dat er meer samengewerkt moet worden op Schiphol om de veiligheid op de grond te verbeteren? Is de heer Dijkstra dit met mij en het NLR eens?

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

Het is terecht dat u dit punt aansnijdt. U heeft dat ook eerder kenbaar gemaakt. Hoe het personeel acteert als men onder druk staat of bij behoorlijk ruimtegebrek of dat soort zaken kan inderdaad de veiligheid negatief beïnvloeden. Dat moet je zien te voorkomen. Het is dus terecht dat u aandacht vraagt voor het personeel op Schiphol. De menselijke factor is natuurlijk altijd een hele grote; niet alleen de techniek, maar juist de menselijke factor. Je hoopt dat iedereen uitgerust en gezond aan het werk is en zo de werkdag ook weer kan afsluiten.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is wel een heel algemeen antwoord. Maar goed, ik ga erop doorvragen om ervoor te zorgen -- om door te gaan met de woorden waarmee de heer Dijkstra eindigde -- dat juist de mensen in de beveiliging, de afhandeling en de schoonmaak uitgerust naar huis kunnen. Daarom is het belangrijk dat we stappen gaan nemen. Ik heb meerdere keren aan de minister gevraagd om sociale vestigingseisen in kaart te brengen, om zo de race naar beneden te stoppen. Schiphol wil altijd maar de goedkoopste zijn en dat gaat ten koste van het personeel. Vindt de heer Dijkstra met mij dat de minister daarin samen met Schiphol stappen moet nemen? Vindt de heer Dijkstra ook dat het niet bij algemene bewoordingen als "mensen moeten uitgerust naar huis kunnen" moet blijven, maar dat er stappen genomen moeten worden? Het NLR concludeert dat er veel mis is. Ook de FNV concludeert dit. Ook de werknemers zeggen, vooral in coronatijd, dat het moet verbeteren. Wat vindt de VVD daarvan?

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

Primair is dat natuurlijk iets tussen de werknemer en de werkgever. Die moeten het goed hebben geregeld, maar in algemene zin is het de rol van de rijksoverheid om daarop te letten. De arbeidsomstandigheden mogen er in ieder geval nooit toe leiden dat het onveiliger zou worden. Bij goede arbeidsomstandigheden hebben we allemaal baat. Hoe je dat regelt, is echt iets tussen werkgever en werknemer. Ik denk dat het verstandig is dat wij daarin via de minister af en toe meekijken en luisteren naar wat u of de vakbond daarover te zeggen heeft. Maar wat de oplossingen dan zijn? Dat leidt misschien wat te veel af.

De **voorzitter**:

Wilt u hier nog op doorgaan? Ja. Gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Die laatste woorden verbazen mij dan weer. De conclusie is "dat leidt dan te veel af"?

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

Ik bedoel dat je dan specifiek in casussen moet gaan treden. Die expertise heb ik op dit moment niet.

De heer **Laçin** (SP):

Jammer, want dat is wel wat ik nu wilde gaan doen.

De **voorzitter**:

Nee. U stelt een vraag en meneer Dijkstra geeft een antwoord ter verduidelijking. Gaat uw gang, meneer Dijkstra.

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

De werknemers moeten natuurlijk niet dronken op het platform rijden, bij wijze van spreken. Dat is ook niet goed. Ik zeg niet dat dat gebeurt; helemaal niet. Maar dat kan natuurlijk ook het geval zijn. Je moet dus goede afspraken tussen werkgever en werknemer maken. Ik denk dat het primair daar thuishoort. En als de veiligheid in het geding is, hebben wij de rijksoverheid en de IOT&E die ook kijken naar de handhaving daarop. Je hebt de vakbond die af en toe aan de bel trekt. Vaak is dat terecht en dan moet je kijken wie het op welke manier gaat oplossen en wat er exact speelt. Dat is wat ik u wil meegeven.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin nog?

De heer **Laçin** (SP):

Tot slot dan. De heer Dijkstra zegt terecht dat de ILT, het NLR, de FNV en werkgevers hier allemaal een belangrijke rol in spelen. De overeenkomst tussen alle partijen die de heer Dijkstra noemt en die ik vaker noem in mijn bijdrage, is dat ze allemaal constateren dat er op de grond gewoon problemen zijn. Er zijn problemen met de veiligheid en de veiligheidscultuur, maar ook met de werkdruk en het grondpersoneel. Als we samen concluderen dat de menselijke factor zo'n belangrijke rol speelt in de veiligheid op Schiphol -- los van of je daar als VVD groei aan koppelt en als SP niet -- en als we samen willen dat dat geregeld wordt, moeten we volgens mij ook samen eisen van deze minister dat er stappen worden genomen. Ik heb daarvoor meerdere keren voorstellen ingediend. Sommige zijn aangenomen, sommige niet. Ik zou de heer Dijkstra willen vragen om duidelijk uit te spreken dat er voor het grondpersoneel verbeteringen gerealiseerd moeten worden voordat we überhaupt kunnen praten over groei, los van de hele situatie met corona op dit moment.

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

U koppelt het weer aan groei. Volgens mij zitten al die partijen, of in ieder geval de meeste, ook aan tafel bij dat Integral Safety Management System. Daar horen ze in ieder geval aan tafel te zitten, zeker als het om arbeidsomstandigheden gaat. Het heeft ergens een plekje nodig, maar wat dat precies is en welke onderwerpen en oplossingen daarbij horen, is een tweede.

De **voorzitter**:

Dank u wel. In dit tempo gaan we precies 18.00 uur halen in de eerste termijn van de Kamer. Laten we dus snel doorgaan met de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, het scheelt dat er al heel wat interrupties gebruikt zijn. Afgelopen vrijdag kregen we de definitieve Luchtvaartnota van de minister. Het resultaat verbaast niet: de luchtvaart moet en zal doorgroeien. Dat daar nauwelijks draagvlak voor is en dat de grenzen van klimaat en geluidsoverlast allang zijn overschreden, deert deze minister niet. Hier bovenop komt de veiligheid. Schiphol is complex qua infrastructuur. De OVV gaf duidelijk aan dat de berekende veiligheidswinst niet de praktijk is. De 36 aanbevelingen van de OVV zijn óf nog gaande óf nog niet in gang gezet. Dat ze nog niet allemaal zijn uitgevoerd, is helder. Ik wil de minister vragen wanneer deze aanbevelingen allemaal geïmplementeerd zijn en wanneer we daarover kunnen praten. Is zij bereid nogmaals te bevestigen dat van eventuele groei van de luchtvaart geen

sprake kan zijn zonder dat alle aanbevelingen zijn uitgevoerd en afgerond? De OVV stelt duidelijk dat de oorzaken niet worden aangepakt, maar dat Schiphol en deze minister alleen aan symptoombestrijding doen. Wat is de reactie van de minister hierop? Hoe benut de minister de huidige situatie, waarbij het vliegverkeer drastisch is afgenomen, om de fysieke infrastructuur op Schiphol snel veiliger te maken?

Voorzitter. Dan de grondoperatie en het personeel. Dat daar veel te verbeteren valt, heb ik vaker aangegeven. Ook in dat opzicht kijkt de minister maar al te graag weg, terwijl de verschillende onderzoeken aangeven dat de veiligheid van het vliegverkeer afhankelijk is van menselijk handelen dat voornamelijk op de grond plaatsvindt. Schiphol is maar al te graag de goedkoopste en vergroot daardoor de kans op ongevallen in de grondoperatie. Een manier om de grondoperatie met beveiliging, afhandeling en platformwerkzaamheden veiliger te maken, is het stoppen met de race naar beneden en het invoeren van sociale vestigingseisen. Hoe staat het met mijn aangenomen motie om de mogelijkheden rond sociale vestigingseisen in kaart te brengen?

Hoe kan het zo zijn dat in coronatijd niet minder maar meer grondafhandelaars actief worden op Schiphol? Er is een zevende bijgekomen. Ik haalde het ook al bij de begroting aan. Wat vindt de minister ervan dat Schipholwerkers sterk het gevoel hebben dat de beveiligingsbedrijven waarvoor zij werken de waarheid over coronabesmettingen onder het personeel verbergen? Wat is er terechtgekomen van materiaalcoeling op het platform? Het antwoord is: helemaal niks. Hoe staat het met de onderzoeken van het RIVM en Schiphol zelf naar de effecten van ultrafijnstof op de gezondheid? Heeft Schiphol in dezen al opdracht gegeven om een nulmeting bij werknemers te doen, nu er zo weinig vluchten zijn? Ik denk dat ik het antwoord wel kan raden, maar ik laat me graag verrassen door de minister.

Voorzitter. Er liggen aangenomen moties om dekkend testbeleid te ontwikkelen voor de luchthavens en om de coronateststraten op luchthavens ook open te stellen voor werknemers. Daar had ik het al even over. Het betreft moties van D66 en van mijn hand. Nu lezen we dat er XL-teststraten komen op Schiphol en Zestienhoven, maar dat die niet beschikbaar zullen zijn voor werknemers en ook niet voor reizigers. De zaklamp die ik de minister heb overhandigd namens de werknemers heeft er blijkbaar niet voor gezorgd dat deze minister het licht is gaan zien. Wat gaat de minister doen om deze moties uit te voeren en werknemers toegang tot de teststraten te verschaffen? Graag een reactie.

Voorzitter. Tot slot heb ik nog twee korte punten. Het eerste is vliegen over conflictgebieden. Op mijn verzoek loopt er nu een pilot waarbij een gezagvoerder toegevoegd is aan de expertgroep die adviseert of het veilig is om over een bepaald gebied te vliegen. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten van deze pilot, omdat ik me kan voorstellen dat het erg nuttig is om de ervaring uit de cockpit aan tafel te hebben. Wat zijn de bevindingen tot nu toe? Wordt de aanwezigheid van een gezagvoerder in de expertgroep standaard gewaarborgd? Wanneer wordt de Kamer hierover uitgebreid geïnformeerd?

Ten slotte, we hebben kunnen lezen dat de Boeing 737 MAX binnenkort waarschijnlijk weer de lucht in mag, nadat het EASA en de FAA groen licht hebben gegeven. Vanuit de piloten is er voldoende vertrouwen in de toezichthouders, maar zij stellen wel vragen bij de trainingen die straks gevolgd moeten worden om weer in de 737 MAX te mogen vliegen. Ze willen graag,

bijvoorbeeld via koepelorganisatie ECA, betrokken zijn bij de invulling van het opleidingstraject. Is de minister bereid om zich hiervoor in te zetten en zich hiervoor hard te maken in Europees verband? Graag een reactie.

Dank, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Paternotte van D66.

**De heer Paternotte (D66):**

Dank u wel, voorzitter. De afgelopen week hebben we uitgebreid met elkaar gesproken over veiligheid in de context van coronavliegveiligheid. Gelukkig niet zonder resultaat, want er ligt nu een rapportage van het NLR en het RIVM over gezondheidsrisico's aan boord van het vliegtuig. Dankzij de aangenomen motie van de VVD en D66 is straks een negatief testresultaat nodig om Nederland binnen te komen, voordat mensen inreizen. Ook de XL-teststraten op Schiphol en Rotterdam The Hague Airport zijn er na maanden van aandringen dan eindelijk, maar die teststraten zijn niet voor de reiziger. En daar sloeg ik eigenlijk wel even steil van achterover. Dat komt bij mij toch een beetje over alsof je douches op een camping hebt die voor iedereen zijn, behalve voor de gasten. Kan de minister dit uitleggen? Hoe is dit te rijmen met de verplichting om straks een negatief testresultaat te laten zien, voordat je Nederland binnenkomt?

Hieraan gerelateerd vroeg ik me af of de minister eigenlijk wel weet wat er van mensen verwacht wordt. De premier heeft gezegd "tot half januari niet op vakantie", maar dat geldt dan weer niet voor het Koninkrijk, althans voor zover dat gebied geel is. De Canarische eilanden -- niet ons koninkrijk -- staan ook op geel. Daar moet je dan weer niet naartoe op vakantie, maar die hebben wel een positief reisadvies van Buitenlandse Zaken. Snapt de minister het nog? Kan zij hier chocola van maken?

Voorzitter. Het belangrijkste blijft natuurlijk de veiligheid van Schiphol. Dat is het grote dossier van deze periode. In 2017 werden we opgeschud door de OVV die stelde: "De grenzen van een veilige afhandeling van het vliegverkeer op Schiphol komen steeds meer in zicht." Als we niet fundamenteel beter kijken naar de veiligheid van Schiphol, dan zou die in het geding komen. Dan is groei niet mogelijk. Dat rapport kwam destijds niet uit de lucht vallen. In 2017 werd Schiphol recordhouder gevaarlijke incidenten. In 2016 kwamen 47 keer vliegtuigen, voertuigen of personen terecht op banen waar ze niet thuishoorden: runway incursions. Dat is drie tot dertien keer meer dan op Heathrow, New York JFK of de vliegvelden van München.

De OVV kwam dan ook met een stapel aanbevelingen die de luchtvaart veiliger zouden moeten maken, zoals ISMS. De minister is ermee aan de slag gegaan. Er is een integrale veiligheidsanalyse gekomen. In het KWINK-rapport zie ik wel dat de minister en de betrokken partijen echt niet stil hebben gezeten. Alleen, van een heleboel maatregelen is het effect nog niet goed duidelijk. Het is nog helemaal niet duidelijk of het Masterplan Schiphol 2040 de risico's

ten gevolge van de complexiteit van de luchthaven aanpakt. Datzelfde geldt voor de herindeling van de werkplekken op de verkeerstoren.

Dat doet me dan denken aan "ik kan vandaag best een reep chocola eten, want ik ga vanavond sporten". Op de lange termijn pakt dat meestal niet goed uit, in ieder geval in mijn ervaring, want dat sporten 's avonds gaat vaak toch niet door, omdat het slecht weer is, of omdat er een extra coalitieoverleg is; you name it. In ieder geval is het zo dat je jezelf uiteindelijk aan de voorkant rijk rekent.

Ook wordt gezegd "aan deze of een andere aanbeveling is voldaan", ook al is de aanbeveling niet opgevolgd, want de achterliggende zorg is weggenomen. Ik noem maar even de systeemverantwoordelijkheid van de minister. De vraag was om die verantwoordelijkheid bijvoorbeeld in te vullen door te normeren en door transparante criteria op te stellen voor wat veilig is.

We hebben nu heel wat meer informatie. We hebben de Staat van de Veiligheid. We hebben analyses. Maar die normering en die criteria hebben we niet. Ik heb nog nooit van de minister gehoord hoeveel baanwisselingen maximaal zijn toegestaan, voordat ze aan de bel trekt bij de betrokken partijen.

Kortom, er is te veel sprake van voorsorteren en optimistisch omdenken, als het aankomt op het opvolgen van adviezen. Het belangrijkste advies was natuurlijk het operationele model van Schiphol. De OVV zei daarover dat het aankomt op een fundamentele herziening van het operationele model. Alleen, fundamenteel is er niets veranderd. Het banenstelsel van Schiphol is nog steeds de complexe banenspaghetti die het was. Niet voor niets zei Dijsselbloem vorige week dat de OVV en het ministerie een fors meningsverschil hebben over hoe goed de aanbevelingen zijn opgevolgd. De OVV is natuurlijk wel hét instituut voor veiligheidsonderzoek in Nederland, of het nu gaat over de Stint, vliegroutes of de containerramp MSC Zoe. We zeggen altijd dat we de aanbevelingen omarmen. Ik wil daarom van de minister weten wat zij gaat doen om dit forse meningsverschil met de OVV op te lossen.

Ik geloof dat ik er ben, of heb ik nog een minuut?

**De voorzitter:**

Nee hoor. U bent keurig binnen de tijd gebleven.

**De heer Paternotte (D66):**

Oké. Anders had ik nog een extra blokje.

**De voorzitter:**

Ik ga door naar de heer Öztürk. Nee, meneer Laçın, u mag niet meer.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb drie vragen gesteld.

De heer **Laçin** (SP):

Omdat ik de laatste zin niet begreep.

De **voorzitter**:

U heeft er vier gesteld.

De **voorzitter**:

Dan is het nog een vraag. Eén korte vraag aan de heer Paternotte.

De heer **Laçin** (SP):

Heel erg bedankt, voorzitter. Ik wil eigenlijk dezelfde vraag stellen die ik ook aan de heer Dijkstra stelde. Ook de heer Paternotte zegt weinig over werknemers. Erkent de heer Paternotte dat de werknemers, zowel in coronatijd als daarvoor, altijd een belangrijke rol spelen in de veiligheid op Schiphol? Erkent hij dat wij daarin als Tweede Kamer een verantwoordelijkheid hebben richting de minister om ervoor te zorgen dat de race naar beneden, de werkdruk en de concurrentie, die veel groter is dan bij andere vergelijkbare luchthavens, moeten stoppen? Erkent hij dat er veel meer samengewerkt moet worden en dat we ervoor moeten zorgen dat werknemers op Schiphol een belangrijke centrale plek krijgen en dat ze zichzelf gehoord voelen bij hun werkgevers, wat vaak niet het geval is?

De heer **Paternotte** (D66):

Alles wat ik zeg over de veiligheid op Schiphol en de OVV-aanbevelingen gaat hartstikke over werknemers. Dat zijn namelijk de mensen die daar elke dag rondlopen. Als we het hebben over runway incursions, gaat het over mensen. Dan gaat het over mensen die daar werken, ofwel in de vliegtuigen ofwel in zo'n kievit die rondrijdt over Schiphol. Ik neem dus afstand van de suggestie dat ik het hier niet over werknemers heb. Verder ben ik het volgens mij met u eens. En we trekken ook vaak samen op, bijvoorbeeld om te zorgen dat werknemers, net als reizigers, naar de teststraat kunnen, wat afgelopen zomer niet kon, omdat ze graag snel duidelijkheid willen hebben over hun gezondheidssituatie. Ik was blij dat u net even benoemde dat in de stuurgroep vliegen over conflictgebieden de werknemers van de luchtvaartmaatschappijen nu

ook meepraten, namelijk de mensen die zelf in de cockpit zitten. Volgens mij heb ik daarmee deze korte vraag wel beantwoord.

**De voorzitter:**

Dan de heer Van Raan nog even.

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

Ik zou de heer Paternotte het volgende willen vragen. Hij heeft ook bij het overleg met de OVV gezeten. Hij hoorde de heer Dijsselbloem ook zeggen: "Het is te vroeg om conclusies te trekken over de groei van Schiphol." Ik vroeg me af waar D66 staat. In de brief van 30 maart 2020 schrijft de minister al dat ze vindt dat de ontwikkeling van Schiphol maximaal naar 540.000 vliegbewegingen kan groeien. Ze neemt daarmee dus eigenlijk een voorschot op wat de OVV zei, namelijk dat het te vroeg is. Aan welke kant van deze discussie staat D66? Is het te vroeg om over de 540 te praten of staat D66 aan de kant van de minister die zegt: het LNR geeft aan dat 540 voldoende is?

**De heer Paternotte (D66):**

Ik weet niet hoeveel kanten er aan de discussie zijn. Volgens mij heeft de OVV vrij terecht gezegd dat autonome veiligheidsverbetering helemaal niet bestaat. Veiligheidsverbetering komt door de maatregelen die je neemt. Er is niet zoiets als een of andere magische kracht die elk jaar automatisch de veiligheid verbetert. Dat het NLR zich daar wel op baseert, is het NLR niet helemaal waardig. Ik denk dat de minister het argument van de OVV ook een overtuigend argument vindt. Ik kan het me althans niet anders voorstellen. De minister is een minister die de OVV bloedserieus neemt en de aanbevelingen heel vaak overneemt. Ook op dit punt heeft ze gezegd dat ze de aanbevelingen van de OVV die zien op groei, oftewel de aanbevelingen die uitgevoerd moeten worden voordat je veilig kunt groeien, uitgevoerd wil hebben. Dat is ook waarom ik het vraag. Ik hoop dat ze dat nog steeds vindt, en dat is waarom ik het vraag.

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

Dat gaan we natuurlijk horen van de minister zelf. Maar het is geen antwoord op mijn vraag. In haar brief van maart 2020 geeft de minister een reactie op de LNR-rapportage dat er binnen het veiligheidsconcept gegroeid kan worden naar 540. De minister neemt dat over. Ze citeert het ook. Dat is haar standpunt daarover, politiek of technisch, hoe de heer Dijkstra het ook wil interpreteren. Dat is in ieder geval het standpunt van de minister in die Kamerbrief. Nu zaten we in dezelfde bijeenkomst waarin de OVV zei: het is veel te vroeg om dat te concluderen, want et cetera, en onder andere die autonome groei. Mijn vraag aan de heer Paternotte is of hij het in die zin eens is met de OVV, die stelt dat het nog veel te vroeg is om conclusies te trekken en uitspraken te doen over groei naar 540 binnen het veiligheidsconcept. Of kan D66 zich wel

vinden in de brief van de minister van maart, waarin gezegd wordt dat die groei binnen het veiligheidsconcept kan plaatsvinden? Dat is een eenvoudige vraag. Ik hoop op een eenvoudig antwoord.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik ben nog niet overtuigd dat je op basis van wat er nu ligt, kunt zeggen dat groeien veilig kan. Daarvoor vind ik de kritiek van de OVV veel te scherp. Het oordeel van het NLR werd inhoudelijk behoorlijk stevig onderuitgehaald in de briefing die wij samen hadden. Dat vinden wij wel heel belangrijk. De heer Dijkstra trekt de conclusie dat er niets meer hoeft te gebeuren en dat je veilig kunt groeien. Die conclusie deel ik dus niet.

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

Bezwaar. Dat heb ik niet gezegd.

De **voorzitter**:

Wacht even. Nee, meneer Van Raan, u heeft er twee gehad.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik neem aan dat de heer Dijkstra met "er hoeft niets meer te gebeuren" bedoelde dat er geen extra maatregelen genomen hoeven te worden.

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

De heer Paternotte zegt dat ik zaken heb gezegd die ik niet heb gezegd. Dus kunt u dat ook even terugnemen?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij heeft de heer Dijkstra wel gezegd dat er geen extra maatregelen nodig zijn.

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

Nee. Ik heb gezegd dat het een continu proces is. Dat is echt wat anders.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat lijkt me dan een mooie stap in de juiste richting. Ik hoop dat we straks nog van meneer Dijkstra horen welke extra maatregelen er volgens hem in dat continue proces wel nodig zijn. Voor mij geldt in ieder geval dat het antwoord op uw vraag "nee" is. Of was het geen ja-nee-vraag?

**De voorzitter:**

Als u klaar bent, ga ik over naar de heer Öztürk van DENK. Gaat uw gang.

**De heer Öztürk (DENK):**

Ja, voorzitter. Vliegen zonder vaccinatieplicht, kan dat? Afgelopen week heeft Qantas, een Australische luchtvaartmaatschappij, aangegeven dat vaccinatie verplicht wordt. Het is erg aannemelijk dat meerdere luchtvaartmaatschappijen dit voorbeeld zullen volgen. Naar wij verwachten, ook Nederlandse maatschappijen. Als er een vaccinatieplicht komt voor vliegen, beperk je burgers in hun vrijheid. Vanuit DENK hebben wij een motie ingediend. Die is grotendeels door de Kamer aangenomen. Op VVD en D66 na heeft iedereen die motie gesteund. Daarin hebben we min of meer vastgelegd om geen directe of indirecte coronavaccinatieplicht op te leggen aan Nederlandse burgers. Dus geen directe of indirecte vaccinatieplicht. De vraag aan de minister is nu hoe zij de vrijheid van de Nederlandse burgers kan waarborgen. Kan zij waarborgen dat Nederlandse burgers niet in het internationale personenvervoer uitgesloten worden op basis van hun vaccinatiestatus? Immers, als er dadelijk een vaccinatiepaspoort komt of een andere manier van vliegen, dan beperk je Nederlandse burgers in hun vrijheid. De vraag aan de minister is wat zij gaat doen met de luchtvaartmaatschappijen. Gaat zij in gesprek met de luchtvaartmaatschappijen om die plicht weg te nemen?

Het tweede punt is het besmettingsrisico aan boord van een vliegtuig. Ik zie in de stukken dat er een onderzoek is gedaan. We zouden graag willen weten of er inderdaad een risico bestaat op het oplopen van het coronavirus tijdens een vlucht op een internationale reis. Alleen, het berekenen van het besmettingsrisico is heel uitdagend. Hoe kunnen we weten of een persoon daadwerkelijk tijdens de vlucht corona heeft opgelopen en niet op zijn reisbestemming of kort na aankomst in Nederland? Ik denk dat het erg lastig is om vast te stellen of iemand besmet is geraakt tijdens een vlucht. Hoe heeft de onderzoekscommissie hier rekening mee gehouden? Daarnaast komt kijken dat de infectiepreventiemaatregelen aan boord wat strenger zijn geworden. Denk aan betere ventilatie, vermindering van bewegen tijdens een vlucht en het ophouden van maskers bij zowel de passagiers als de medewerkers aan boord.

Er zijn heel wat studies gepubliceerd over het oplopen van een infectieziekte tijdens een vlucht. De meeste studies gaven aan dat voornamelijk mensen die dicht bij de besmette passagier zitten, de grootste kans lopen op een besmetting. Hieruit kunnen wij veronderstellen dat als we veilig vliegverkeer willen behouden, we stoelen vrij moeten maken tussen de passagiers. De vraag is dan of het haalbaar is om vliegmaatschappijen te vragen of ze stoelen vrij kunnen houden. Is de minister bereid om nog een keer met de luchtvaartmaatschappijen in gesprek te gaan over de veiligheid van de burgers en, gezien de onderzoeken, te kijken hoe we onze

mensen kunnen beschermen tegen de infectieziekte? Is zij bereid om dat op korte termijn nog een keer te doen? Want de discussie gaat over het volgende. In de trein en in de bus moet je 1,5 meter afstand houden. Ik ben net in Den Haag naar een begrafenis gegaan. Ik zat in de tram; daar was het bijna 1 meter afstand. Vervolgens gaan mensen met dezelfde trein naar Schiphol en reizen daarna op een halve meter afstand. Dat is heel moeilijk uit te leggen aan de burgers. Ik denk dat het goed is als de minister daar duidelijkheid over geeft.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik kan kiezen tussen mevrouw Kröger en meneer Van Raan. Welke volgorde zal ik nemen? Heeft u zelf een voorkeur? Mevrouw Kröger dan.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Voorzitter. De veiligheid van Schiphol is bij verdere groei in het geding: dat was toch de stevige conclusie van de OVV drie jaar geleden? Schiphol en het ministerie hebben allerlei acties in gang gezet, maar is het genoeg? Die vraag blijft hangen. Onlangs praatte de heer Dijsselbloem ons bij in een besloten briefing en mijn persoonlijke conclusie is dat we er nog lang niet zijn. Schiphol kan nu niet veilig verder groeien. De fundamentele risico's die aan het operationele concept Schiphol kleven, zijn niet opgelost. Daar hadden we het net al even over. De conclusie van de minister dat er veilig naar 540.000 vliegbewegingen gegroeid kan worden, wordt niet door de OVV bevestigd. Ik wil echt dat de minister het advies van de OVV niet naast zich neerlegt, niet zoals deze VVD-woordvoerder wel doet.

Als je veiligheid én het beschermen van omwonenden als harde randvoorwaarden stelt voor Schiphol -- en dat zijn het wat GroenLinks betreft -- dan zie je dat eigenlijk de huidige praktijk van 500.000 vliegbewegingen ook al niet past. Voor de veiligheid zou je minder baanwisselingen willen, maar dat betekent weer meer overlast voor omwonenden. Veiligheid, overlast, groei: in die driehoek zit in de praktijk een spanning. Het is eigenlijk altijd twee van deze drie, alle drie tegelijk lijkt gewoon niet te passen. Ik krijg heel graag een reactie van de minister op deze analyse en op de vraag hoe we dat oplossen.

Op dit moment wordt er gevlogen volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Alleen, de rapportages met betrekking tot corona laten zien dat er in de praktijk een ongelofelijke toename is van het vliegen op secundaire banen. En dat veroorzaakt juist heel veel overlast. Als ondertussen ook de veiligheid niet op orde is, hebben we toch echt een heel erg groot probleem. Ik wil de minister dan ook twee dingen vragen. In de eerste plaats vraag ik haar een onderbouwde analyse te laten uitvoeren bij welk aantal vliegbewegingen voor Schiphol in de huidige operationele context het optimum ligt qua veiligheid en bescherming tegen geluidsoverlast. Als we de aanbeveling van de OVV serieus nemen en minder of geen kruisingen en minder baanwisselingen willen én mensen willen beschermen tegen geluidsoverlast, welk aantal vliegbewegingen kan dan worden afgehandeld?

Mijn tweede verzoek is of de minister bereid is om de praktijk van het nieuwe normen- en handhavingstelsel te evalueren. We hebben nu een uitvoeringspraktijk voordat de wet verankerd is. Dat is wat ons betreft een kans die we moeten aangrijpen.

Dan zou ik de minister het volgende willen vragen. Als we de aanbeveling van de OVV nou eens gaan uitvoeren, niet om meer te mogen vliegen, maar puur om de veiligheid van omwonenden te vergroten, komen we dan wellicht ooit in de buurt van dezelfde risicocontouren die bijvoorbeeld ook voor de industrie gelden? Want dat blijft voor heel veel omwonenden toch een pijnlijk punt. Voor omwonenden rond vliegvelden geldt een tien keer hoger risicoplafond dan bijvoorbeeld voor omwonenden van een chemische fabriek. Hoe rechtvaardigt de minister dit?

Wat hoor ik, voorzitter?

De **voorzitter**:

Dat was het signaal dat u nog een minuut hebt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oh, akkoord. Dan kort nog twee punten, voorzitter. Waar staat op dit moment het onderzoek naar de risico's van coronaverspreiding in het vliegtuig? Mijn collega Paternotte vroeg er net ook al naar. En hoe zit het nou met die teststraat op Schiphol? Dat blijft toch onduidelijk.

Het kabinet heeft heel duidelijk gezegd: ga deze winter niet op reis. Wat zijn de concrete maatregelen om ervoor te zorgen dat er geen onnodige vluchten worden aangeboden? Gaat alles op oranje? Welke pressiemiddelen heeft de minister om te zorgen dat de bedrijven die nog wel vakantievluchten aanbieden, zich houden aan de Nederlandse coronaregels?

In februari is een motie van mij en collega Amhaouch aangenomen over het kunnen ingrijpen bij vliegen over conflictgebieden. Wij willen wettelijke mogelijkheden om in te grijpen. De minister wilde de reflectie van de OVV afwachten. Ik zou heel graag een update willen, want die wettelijke middelen zijn er om onze burgers tegen letsel te beschermen. Die wettelijke middelen zijn ook in deze coronatijd zeer welkom.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Voorzitter, dank u wel. We spreken vandaag over vliegveiligheid. De rode draad daarin is de voldongenfeitenpolitiek van deze minister. Deze politiek is uitgewerkt en heeft de veiligheid

geen goed gedaan. In 2017 is er voor Schiphol een hele set aanbevelingen gedaan door de OVV, met het expliciete advies om alle adviezen uit te voeren alvorens een beslissing te nemen over groei. De minister belooft zich daaraan te houden. Nee, echt, voor de veiligheid en het vertrouwen. Maar toen de OVV onlangs in de Kamer te gast was, bleek deze zeer ontstemd te zijn over de wijze waarop de minister reeds haar conclusie getrokken heeft, namelijk dat groei mogelijk is. Groei moet, dus groei kan. Zowel onderzoeksbureau KWINK als de OVV veegden de vloer aan met deze voldongenfeitenpolitiek van de minister. Het was niet alleen pijnlijk, maar het was ook schadelijk. Wat vindt de minister eigenlijk zelf van deze scherpe diskwalificatie van haar oordeelsvermogen? Waarom riep de minister al in maart "groeien kan" zonder te wachten op de second opinion en het oordeel van de OVV? Is zij bereid haar voorbarige woorden over groei in te trekken en zich aan te sluiten bij de OVV dat het nog te vroeg is om deze conclusies te trekken? Met andere woorden, blijft ze bij het schokkende oordeel dat de VVD ook al gaf? Of sluit ze zich aan bij bijvoorbeeld D66 die zegt: je moet inderdaad nu afstand nemen van dat groeistandpunt? Dat is een.

Voorzitter. Voor de zomer vroeg de Partij voor de Dieren via twee aangenomen moties om meer aandacht te schenken aan vogels en de daarbij behorende risico's. Eerder dit jaar stelde ik daarom vragen over de radar van Herwijnen en Lelystad Airport. Onderzoek bevestigt het beeld dat experts tweeënhalf jaar geleden al gaven op de hoorzitting over vliegveiligheid, namelijk dat de opening van Lelystad Airport het veiligheidsrisico voor vogels en mensen vergroot op plaatsen die de oorspronkelijke MER buiten beschouwing laat. We zien eigenlijk niets terug van de nieuwe inzichten. In plaats daarvan zien we ook voldongenfeitenpolitiek: "Groeit moet, dus groeit kan."

Voorzitter. Over de situatie Twente Airport kregen we deze week antwoord op vragen van collega Dijkstra. Ook weer een sterk staaltje voldongenfeitenpolitiek: Twente Airport tekende al een overeenkomst voor het parkeren van vliegtuigen nog voor de vertrekvergunning rond was. Dat is ietwat dezelfde ranzige voldongenfeitenpolitiek die de luchtvaartminister kennelijk toestaat. Ik dien hierover vandaag ook een set Kamervragen in, maar voor nu wil ik alvast het volgende weten. Op welke wijze zijn de huidige afspraken met de ILT beïnvloed geweest door het dreigement van het vliegveld om naar de rechter te stappen en de kosten op de ILT te verhalen? Erkent de minister dat dit het zoveelste voorbeeld is van een sjoemelvliegveld dat weer de randen van afspraken opzoekt en overschrijdt met voldongen feiten? Of klopt het dat je eerst een contract afsluit en daarna op zoek gaat naar een vergunning of het mag? Graag een reactie.

Voorzitter. Tot slot corona. Luchtvaart speelt al vanaf het begin een rol in de verspreiding van het virus. De sectorclub IATA kondigde al aan dat er zo snel mogelijk weer zo veel mogelijk moet worden gevlogen. Terug naar het oude abnormaal, zou je kunnen zeggen. Niets geleerd, niet bereid te leren, geen woord over de klimaatcrisis. Erkent de minister dat de sector zich overduidelijk te weinig aantrekt van het publieke belang en zo snel mogelijk terug wil naar IATA en groei als voldongen feit? Welke mogelijkheden ziet ze nog om in te grijpen in die vluchten? Ziet ze haar verantwoordelijkheid om te voorkomen dat de sector straks dé oorzaak wordt van een derde coronagolf?

Tot slot, voorzitter. Ook wij gaan vragen stellen. Het gaat weer over die groei en die nieuwe inzichten. We hebben de Luchtvaartnota gekregen. Daarin staat geen krimpscenario. Daar hadden we wel om gevraagd. In de onderliggende analyses is wel een krimpscenario aanwezig, maar de minister heeft ervoor gekozen om dat niet op te nemen in de Luchtvaartnota. Een politieke keuze, en dat kan. Toch willen wij vragen om in ieder geval voor Schiphol een krimpscenario te doen, zodat Schiphol binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid komt.

Voorzitter, dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik meld voor de volledigheid nog dat de heer Amhaouch en de heer Gijs van Dijk zich vandaag afgemeld hebben vanwege werkzaamheden elders in het gebouw. Vandaar dat u geen inbreng van het CDA en de PvdA gehoord heeft.

Ik kijk even naar de minister. Twintig minuten? Dan gaan wij om 16.20 uur weer door. Dat is prima.

De vergadering wordt van 15.59 uur tot 16.20 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik zie dat iedereen weer zijn plaats heeft ingenomen. Ik geef het woord aan de minister. Ik vraag de leden zich alstublieft een beetje te beperken in de interrupties. Minister, doet u de beantwoording in blokjes?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja. Ik wilde beginnen met het algemene blokje over de OVV en het NLR, waar heel veel vragen over gesteld zijn. Ik denk dat dat een duidelijk te markeren blokje is. Dan een blokje met covidgerelateerde vragen. Daarna een blokje dat ik toch maar "overig" noem, met daarin van alles wat.

**De voorzitter:**

Oké. Als u het einde van een blokje markeert, dan kunnen we op dat moment ruimte voor vragen nemen. Ik kan me echter voorstellen dat er tussendoor interrupties zullen zijn. We kijken wel even hoe of wat. Aan u het woord.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Vliegveiligheid is een belangrijk onderwerp. Ook in de Luchtvaartnota zien we dat het een van de vier publieke belangen is, en wel het eerste. Veiligheid staat voorop. Alle leden hebben vragen gesteld over de onderzoeken over de veiligheid op Schiphol, die ik in het voorjaar naar de Kamer heb gestuurd. Ik wil daar graag nader op ingaan.

Laat ik beginnen met even terug te grijpen op de analyse die de OVV in 2017 heeft gemaakt. Ik denk dat het van belang is om dat even scherp in gedachten te hebben. Ik citeer uit het rapport: "De commerciële luchtvaart in Nederland heeft een goed ontwikkeld en gecertificeerd veiligheidsmanagement. Er zijn geen signalen dat de veiligheid op Schiphol onvoldoende is. Het onderzoek legt daarentegen wel veiligheidsrisico's bloot die integraal en structureel moeten worden aangepakt om de veiligheid nu en in de toekomst te kunnen waarborgen."

De OVV heeft in dit rapport aanbevelingen gedaan, om de veiligheid op Schiphol verder te verbeteren. Alle partijen zijn daar consciëntieus en gestructureerd mee aan de slag gegaan. Ik denk dat daar een extra stimulans voor de veiligheid van is uitgegaan. Zo is de samenwerking tussen de sectorpartijen onderling verbeterd door de introductie van het Integral Safety Management System, het ISMS. Velen van u hebben dit genoemd. Er zijn verschillende operationele maatregelen genomen in de roadmap safety improvement. Er is ook geïnvesteerd in de verdere versterking van het toezicht door de ILT.

In 2019 hebben KWINK Groep en het NLR opdracht gekregen om te onderzoeken hoe het staat met de opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Volgens hun onderzoeken is een heel groot deel van die aanbevelingen opgevolgd. Van de 24 aanbevelingen zijn er 18 opgevolgd en 6 gedeeltelijk opgevolgd.

Een belangrijke aanbeveling van de OVV was het uitvoeren van een integrale veiligheidsanalyse om de effecten van mogelijke groei te onderzoeken. Ik heb het NLR daarom gevraagd om met een integrale veiligheidsanalyse te onderzoeken of stapsgewijze groei in de komende jaren veilig zou kunnen zijn. Uit die integrale veiligheidsanalyse blijkt dat de verwachting is dat Schiphol veilig zal kunnen groeien tot 540.000 vliegbewegingen. Daar zijn ze weer. Dit aantal is niet een streven van mij of van het kabinet. Het is dus niet zo dat wij streven naar 540. Dit aantal is door het NLR aangegeven als bovengrens bij het huidige operationele concept. Daarboven zou veilige groei niet kunnen.

Dan misschien toch het volgende, want een heleboel Kamerleden hebben gerefereerd aan ...

**De voorzitter:**

Ik onderbreek u even.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mag ik het misschien heel even afmaken, voorzitter? Dit gaat namelijk nog over hetzelfde.

De heer **Paternotte** (D66):

Mijn punt gaat juist over de inleiding, omdat de minister daarin een aantal citaten uit 2017 aanhaalt. Het allerbelangrijkste punt van de OVV destijds was natuurlijk dat de plannen die het kabinet in het regeerakkoord had opgenomen, namelijk te gaan groeien voorbij 500.000 vliegbewegingen, alleen maar zou kunnen als er een principiële discussie over veiligheid is gevoerd en als er maatregelen zijn genomen. Dat is nou net wat de minister nu niet noemt. Ik citeer de OVV, toen zij in 2018 had bekeken hoe het er een jaar later voor stond: "De Onderzoeksraad blijft van oordeel dat een besluit over veilige verdere groei pas mogelijk is nadat een principiële discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland gevoerd is, de aanbevolen maatregelen genomen zijn, en de risico's nu en in de toekomst structureel zijn verminderd." Ik denk dat dit toch wel het allerbelangrijkste is dat de OVV destijds en in 2018 nog een keer constateerde. Bij het terughalen van de discussie noemt de minister dit niet, terwijl juist dit in alle AO's Vliegveiligheid van de afgelopen jaren centraal heeft gestaan. Daarom vraag ik de minister of dat een bewuste keuze is, en of zij dit punt erkent.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, voorzitter, dan is het dus tóch jammer dat de heer Paternotte mij niet mijn verhaal heeft laten afmaken, want dat is precies waar ik nog op kom. De aanbevelingen zijn niet volledig opgevolgd, en daar ga ik nu verder op in. Ik noemde al dat 6 van de 24 aanbevelingen nog niet zijn opgevolgd.

Dus nog een keer: er is gerefereerd aan de uitspraken van de voorzitter van de OVV, de heer Dijsselbloem. Laat ik hierbij vooropstellen dat ik groot respect heb voor de OVV en de voorzitter van de OVV. Daar wil ik op geen enkele manier iets aan afdoen. Dat geldt overigens ook voor het NLR; ook dit is een gerespecteerd wetenschappelijk instituut. Ik denk dat we daar met hetzelfde respect over dienen te spreken. Ik wil nogmaals aangeven dat veiligheid voor mij echt vooropstaat. Signalen over die veiligheid zal ik altijd serieus nemen, of ze nu van het NLR of van de OVV of van een ander instituut komen. Dat doen we dus zeker ook met de signalen die we nu van de OVV gehoord hebben. Ik heb geen meningsverschil of iets dergelijks met de OVV. Dat is absoluut niet aan de hand.

Over de voortgang van de opvolging van die aanbevelingen rapporteer ik uw Kamer halfjaarlijks in de voortgangsrapportages. Dat heb ik met u afgesproken. De vierde rapportage heeft u recent ontvangen. Daarin kunt u zien hoe het staat met de voortgang. Overigens wordt er nog steeds hard gewerkt aan veiligheid, want veiligheid is natuurlijk nooit af. Ik zal weer een vervolgevaluatie laten uitvoeren, zodat we opnieuw een beeld krijgen van de opvolging van de aanbevelingen. In het bijzonder zal de aandacht dan natuurlijk gericht zijn op de aanbevelingen die eind 2019 nog niet of nog niet volledig waren opgevolgd.

De zorgen en de aanbevelingen van de OVV zien met name op veiligheid bij verdere groei van Schiphol. Ik heb steeds aangegeven dat veiligheid een absolute voorwaarde is om überhaupt naar groei te kunnen kijken. Overigens is die groei door de huidige covidomstandigheden niet heel erg snel aanstaande. Een aantal van uw leden noemden dit al. Conform de Luchtvaartnota zal bij belangrijke wijzigingen, waar een groeibesluit zeker toe zou behoren, een integrale

veiligheidsanalyse natuurlijk noodzakelijk zijn. Het ligt dus gewoon voor de hand dat er een nieuwe integrale veiligheidsanalyse gedaan zal moeten worden voordat groei aan de orde is. De ILT kan als toezichthouder de integrale veiligheidsanalyses beoordelen, en houdt vervolgens ook toezicht in de praktijk. Ik denk dat het belangrijk is dat de zorgen van de OVV daarin ook een plek krijgen.

Links of rechts werd de suggestie gewekt dat ik van plan zou zijn om de aanbevelingen van de OVV naast me neer te leggen. Daar is absoluut geen sprake van. We gaan er gewoon heel serieus mee verder. Ik ga ook graag daarmee door. Ik zal de ILT vragen om met de OVV en liefst ook met het NLR in gesprek te gaan. Dan brengen we de verschillende experts bij elkaar om te bekijken waar de zorgen nou precies zitten en waarop die zorgen zijn gebaseerd. De OVV heeft natuurlijk een eigenstandige wettelijke bevoegdheid om een onderzoek in te stellen naar de uitvoering van de aanbevelingen uit een eerder onderzoek. De OVV bepaalt zelf of hij dat zal doen. Daar ga ik verder niet over.

Het is belangrijk om ons nog even te realiseren dat Schiphol, LVNL en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen natuurlijk moeten voldoen aan de regels die nationaal en internationaal aan de veiligheid van de luchtvaart worden gesteld. Het is aan de ILT om continu toe te zien op de naleving van de regels in de praktijk, en op de manier waarop partijen hun risico's beheersen. De ILT kan ook handhaven als daar aanleiding toe is. De ILT rapporteert daarover natuurlijk in de Staat van Schiphol; de heer Dijkstra liet het rapport van vorig jaar al even zien. Ik denk dat we er nog steeds heel blij mee kunnen zijn dat we dat in deze kabinetsperiode hebben ingesteld. Over niet al te lange tijd kunt u de Staat van Schiphol 2020 ontvangen.

Ik zal nu wat meer specifiek op de vragen ingaan, voorzitter. Ik heb steeds aangegeven dat veiligheid een absolute voorwaarde is om überhaupt naar groei te kunnen kijken. Dat bevestig ik hier nogmaals, zelfs al is die groei nu met COVID-19 nog helemaal niet aan de orde. Tegen iedereen die heeft gevraagd of het niet te vroeg is, zeg ik dus ook dat het nu helemaal niet aan de orde is. We nemen deze beslissing nu helemaal niet. Er komt straks een evaluatie en daarin kijken we hoe we er dan voorstaan. Daarnaast moet er een integrale veiligheidsanalyse zijn bij een besluit tot groei. Op dit moment is er dus helemaal geen reden om daar een oordeel over te hebben, want er wordt nog volop aan gewerkt. De zorgen van de OVV kunnen daarin ook een plek krijgen.

Dan de afronding van de maatregelen, de roadmap en de planning. De inspanningen van de sector kunt u online volgen op [integralsafetyschiphol.nl](https://integralsafetyschiphol.nl). Daar staat ook een uitgebreide interactieve planning. Nogmaals, er vindt periodiek overleg met ons ministerie plaats over de voortgang van de maatregelen en de roadmap. U wordt daar via de voortgangsrapportages over geïnformeerd.

De heer Laçin vroeg wanneer alle aanbevelingen definitief zullen zijn geïmplementeerd. Dat weet ik niet precies. Ik kan u alleen de tussenstand geven en aangeven waar we nu staan. Medio 2021 zullen we opnieuw de opvolging van de aanbevelingen evalueren. Ik kan natuurlijk niet garanderen dat dan wel alle aanbevelingen uitgevoerd zullen zijn. Via de voortgangsrapportages houden we gewoon in de gaten wat de ontwikkelingen zijn.

Kan ik dan bevestigen dat van groei geen sprake is, totdat alle aanbevelingen zijn opgevolgd? Om het allemaal maar heel klip-en-klaar te maken: ik heb altijd gezegd dat Schiphol alleen kan groeien als het aantoonbaar veilig kan. Het woord "aantoonbaar" heb ik meerdere keren gebruikt. Dus in het komende jaar, medio 2021, zal ik opnieuw een evaluatie van de opvolging van de aanbevelingen laten uitvoeren en zullen we kijken waar we dan staan. Tot die tijd is er absoluut geen enkel besluit aan de orde.

Mevrouw Kröger maakte de vergelijking met de normen rond bedrijven. Rond luchthavens wordt dezelfde risicozonering toegepast als rond risicovolle bedrijven. De regels voor de omgeving van Schiphol zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, het LIB dat net al even voorbijkwam. Het verschil met de risicozonering rond bedrijven is dat bestaande woningen in het zogenaamde  $10^{-6}$ -gebied rond de luchthaven niet worden gesloopt. Bij de vaststelling van het eerste LIB in 2002 is ervoor gekozen om die woningen niet te slopen. De reden daarvoor was dat het gebied heel erg groot is en deels bestaand stedelijk gebied betreft, en dat de sloop van zo veel woningen de leefbaarheid in het gebied ernstig zou aantasten. Bestaande woningen binnen dat gebied mogen dus blijven staan. Dat is het verschil.

De heer Van Raan vroeg of het niet te vroeg is om conclusies te trekken over groei. Ik denk dat ik daar zonet eigenlijk al heel duidelijk over ben geweest.

Mevrouw Kröger vroeg welk aantal vliegbewegingen zou passen, kijkend naar de spanning tussen veiligheid, groei en overlast. Het is natuurlijk altijd zo dat je een afweging moet maken tussen meerdere belangen. Ik wil nog een keer onderstrepen dat veiligheid voor mij echt op één staat. Vliegen kan alleen als het aantoonbaar veilig kan. Ten behoeve van LVB-1 worden natuurlijk alle effecten van het vliegen in kaart gebracht, inclusief de ruimte die daarvoor beschikbaar is. Dit doen we in een milieueffectrapportage, want dat is de plek waar je alle belangen weegt. Ik heb goede hoop dat ik uw Kamer begin komend jaar het concept van het Luchthavenverkeerbesluit-1 met de bijbehorende onderzoeken zal kunnen toezenden. Ik weet dat het een grote wens van uw Kamer is om te kunnen stoppen met het anticiperend handhaven. Ja, meneer Van Raan, dit zal u toch wel bekend voorkomen, nu we al acht jaar "anticiperend handhaven"?

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

Voorzitter, "te stoppen met anticiperend handhaven" betekent niks. Anticiperend handhaven is juist dat er niet gehandhaafd wordt, en daarmee stoppen vormt dus een hele rare zin. Dit telt niet als interruptie.

De **voorzitter**:

O.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Excuus voor mijn onduidelijke zin. We willen dat er gewoon normaal gehandhaafd kan worden. Kijk, dat bedoelen we. Dat we kunnen gaan handhaven volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel, dat inmiddels al niet meer zo nieuw is. Het NNHS is op verzoek van bewoners en de Kamer tot stand gekomen.

Zonet heb ik al gezegd dat ik hoop uw Kamer begin 2021 de stukken te doen toekomen.

Is er een onderbouwde analyse van hoeveel vliegtuigbewegingen binnen het huidige operationele concept veilig zijn? Dat heeft het NLR in de integrale veiligheidsanalyse onderzocht. Uit die integrale veiligheidsanalyse blijkt dat de verwachting is dat Schiphol veilig zou kunnen groeien tot 540.000 vliegbewegingen, waarbij ervan wordt uitgegaan dat er in de tussentijd aan al die aanbevelingen is gewerkt en dat alle voorwaarden zijn gerealiseerd. Tegelijkertijd blijf ik dus zeggen dat dit alleen kan als de aanbevelingen zijn opgevolgd en steeds de nieuwste inzichten worden meegenomen. Over iets meer dan een half jaar komt dit aan de orde, want dan gaan we het weer evalueren.

Volgens mij waren dit de vragen op dit punt, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ik kijk eerst even naar de heer Paternotte, want die had zijn vraag nog niet expliciet beantwoord gekregen.

**De heer Paternotte (D66):**

Ik zit even te zoeken. Ik vind het lastig dat het nu een beetje lijkt alsof de minister helemaal niet de briefing heeft gehad die wij hebben gehad. Hier wordt gezegd dat zij die inderdaad niet heeft gehad. Je zou toch hopen dat de minister dezelfde toelichting heeft gehad op de kritiek die de OVV heeft geleverd op het NLR en KWINK. Die kritiek is behoorlijk fundamenteel, en op elk onafhankelijk punt gaat de minister niet in. Dat vind ik lastig. Ik kan het natuurlijk allemaal wel gaan opnoemen. Het feit dat er bij de ILT geen structurele capaciteitsverbetering is en dat het de vraag is of vier mensen erbij wel voldoende is. Het feit dat er niets gebeurt en het ook niet in de plannen is opgenomen om iets te doen aan het banenstelsel, de baancomplexiteit en het aantal baankruisingen. Het feit dat er volgens de OVV wel wat aan mitigatie, maar niets aan het onderliggende probleem wordt gedaan, en dat dit dus niet de uitvoering van de aanbevelingen is. Zo kan ik nog wel even doorgaan. De minister is bijvoorbeeld ook niet ingegaan op de autonome veiligheidsverbetering. Dit zijn wel de punten waarover de OVV zegt dat hun aanbevelingen überhaupt niet worden uitgevoerd. Dan kan je over een half jaar opnieuw gaan evalueren, alleen zal de conclusie op dat moment toch dezelfde zijn; namelijk dat het NLR vindt dat het veilig kan omdat er autonome veiligheidsverbetering is, waarvan wij niet weten wat dat is.

**De voorzitter:**

Uw vraag is helder, denk ik.

De heer **Paternotte** (D66):

Oftewel, kan de minister toch ingaan op alle punten die hier vandaag genoemd zijn en alle vragen die gesteld zijn? Dat zou ik fijn vinden, want anders is dit exact hetzelfde als we bij het vorige AO Vliegveiligheid van een jaar geleden met elkaar bespraken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik dacht dat ik daar al antwoord op had gegeven. Ik heb aangegeven dat ik respect heb voor zowel de OVV als voor het NLR. Waar zij tegenover elkaar staan, heb ik aan hen en de ILT voorgesteld om de experts met elkaar in gesprek te laten gaan over waar precies de pijnpunten zitten. Dan kunnen we dat meenemen in de volgende evaluatie, die we halverwege 2021 gaan doen. Het kan namelijk niet zo zijn dat de OVV kennelijk een andere opvatting heeft over hoe hun aanbevelingen horen te worden opgevolgd, dan degene die dit onderzoekt. Volgens mij kun je dat alleen maar oplossen door die experts bij elkaar te zetten, zodat ze bij een volgende evaluatie van dezelfde standpunten uitgaan. Dat lijkt mij de beste weg. Het is niet aan mij om te zeggen wie er op welk punt gelijk heeft. Ik denk dat dit niet verstandig is. Het is belangrijk om die experts daar gezamenlijk naar te laten kijken, zodat zij tot een gezamenlijke analyse en een gezamenlijke aanpak komen. Dat is mijn inzet. Ik wil graag de ILT vragen om daar ook aan bij te dragen, zodat we de volgende keer niet meer in de situatie van nu zitten.

De heer **Paternotte** (D66):

Dan is leiderschap wat dit betreft dus toch het probleem, want de conclusie van de OVV in 2017 was dat niemand duidelijk eindverantwoordelijk is voor de veiligheid op Schiphol. De minister heeft een systeemverantwoordelijkheid en we vragen haar om die in te vullen. Dan kun je mensen bij elkaar gaan zetten, maar het is heel duidelijk dat de analyse van het NLR en de KWINK groep in feite zegt dat een aantal achterliggende zorgen is geadresseerd en dat dat voldoende is. Het staat letterlijk in het rapport: de aanbeveling van de OVV is weliswaar niet overgenomen, maar er wordt wat gedaan met de achterliggende zorgen. De OVV constateert nu juist dat dat niet voldoende is, en dat je de veiligheidsrisico's echt moet reduceren. Ik snap wel dat de minister de experts bij elkaar wil zetten, maar uiteindelijk hebben we één minister van Infrastructuur. We hebben het nu jaren met elkaar over vliegveiligheid, en de conclusie is dat de eindverantwoordelijkheid genomen moet worden en dat er leiderschap getoond moet worden. We bespreken dit hier nu, nadat wij weer een briefing hebben gehad, en dan zegt de minister dat zij er weer over gaat doorpraten. Ik vind het lastig om te bepalen wat we daar nou mee moeten, want ik weet bijna zeker dat we dan over een half jaar op hetzelfde punt staan. Ik vermoed dat er dan niets gedaan wordt met de fundamentele kritiek over het aantal baankruisingen, de infrastructuur die heeft kunnen zorgen voor die bijna-botsingen, ...

**De voorzitter:**

Die heeft u zonet al genoemd. De minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Daar ben ik het echt helemaal niet mee eens. Ik denk dat ook de OVV duidelijk aangeeft dat er wel degelijk stappen zijn gezet. Er zijn wel degelijk een heel aantal dingen in gang gezet en een aantal dingen afgerond. Niemand ontkent dat zeker nog niet alles is afgerond. Daar moet aan doorgewerkt worden. Wat mij betreft zullen we altijd ieder halfjaar een AO Vliegveiligheid blijven houden, want het is natuurlijk nooit af. Ik heb u zonet heel duidelijk aangegeven dat er een actuele integrale veiligheidsanalyse nodig is voordat er tot welk besluit over groei dan ook gekomen zal worden, en dat de aanbevelingen dan opgevolgd zullen moeten zijn. Er is dus al heel veel werk gedaan. Ik zie direct dat er ook nog heel veel nieuw werk te doen is. Daar gaan we gewoon mee door. Ik constateer nu dat er wat verschil van inzicht is tussen de OVV en het NLR. Ik denk dat het dan verstandig is dat de experts er samen goed naar kijken, zodat we bij een volgende evaluatie van dezelfde standpunten kunnen uitgaan. Anders blijft het een soort welles-nietesverhaal. Ik pak hier dus wel degelijk de regie door de experts samen te brengen.

**De voorzitter:**

Ik zie dat de heer Van Raan een vraag heeft. Daarna mevrouw Kröger.

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

De minister citeerde zonet uit het rapport van de OVV uit 2017. Je kan er inderdaad van alles en nog wat uithalen en dat heeft de minister gedaan. Ik lees hier bijvoorbeeld dat de ILT gewoon te weinig kennis en middelen heeft om effectief inhoudelijk toezicht op de partijen en Schiphol te kunnen houden. Alleen dat al zou killing moeten zijn, maar we hoeven hier niet allerlei citaten uit het rapport te halen. Het gaat eigenlijk om het volgende. Schiphol is bezig om die aanbevelingen op te volgen. Dat bestrijdt inderdaad niemand. Daar gaat het niet om. De ILT en de OVV zijn het daarover eens, dus dat hoeft helemaal niet te worden uitgezocht.

Het punt dat ik wil maken is het volgende. De minister nam in maart het ILT-rapport als uitgangspunt voor een brief waarin zij zegt: we kunnen doorgaan met LVB-2 en zetten erop in dat het in beginsel kan worden vervolgd. LVB-2 betreft een groeiscenario. Het staat notabene op de website van Verkeer en Waterstaat -- God betere het! -- dat LVB-2 volop bezig is. Dat is een groeiscenario! De minister leeft in een soort eeuwig hier en nu van "we gaan het weer fiksen" en verbindt geen consequenties aan wat ze opschrijft. In de brief van 30 maart heeft ze opgeschreven dat er kan worden doorgegaan met een groeiscenario. Het punt is dat de OVV helemaal niet zegt dat er niks is gebeurd of dat er niet aan wordt gewerkt. De OVV zegt dat het te vroeg is om over groei te spreken. Het zou de minister sieren als zij bereid is weer zo'n brief te sturen. Ik vraag de minister hier en nu -- klip-en-klaar, niet straks maar nu -- of zij bereid is om weer zo'n 30-maart-type brief te sturen waarin ze de nieuwe inzichten opschrijft, namelijk dat

het te vroeg is om over groei te spreken. Of is zij bereid om een brief te sturen waarin zij op een of andere manier afstand neemt van wat zij op 30 maart schreef, omdat dit niet correct was? Óf is zij bereid -- dat kan ook -- om ...

De **voorzitter**:

Uw laatste zin.

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

Óf is zij bereid een brief te sturen waarin zij schrijft dat Dijsselbloem en de OVV ernaast zaten en dat dit wel degelijk het moment is om over groei te spreken? Dus: óf de OVV had ongelijk met hun constatering dat het te vroeg is om over groei te spreken en de minister heeft gelijk om met LVB-2 door te gaan, óf niet. Ik krijg een teken van de heer Laçin dat ik wat korter moet zijn. Ik volg dat op. Dit was mijn vraag.

De **voorzitter**:

Uw voorzitter had ook al een gebaar in uw richting gemaakt.

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

Dat heb ik gemist.

De **voorzitter**:

Oké.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Kijk, het gaat hierom. Ik heb net ook al aangegeven dat het te vroeg is om nu een besluit over groei te nemen. Dat neemt niet weg dat je natuurlijk wel altijd moet anticiperen op de toekomst en voorbereid moet zijn op een situatie waarin je groei zou willen. We hebben nu gezegd dat we dit sowieso niet meer ongeclausuleerd en in het wilde weg laten gebeuren. Als er al sprake van groei is, zal dat alleen maar zijn als er eerst minder hinder gerealiseerd is. Dat is al de eerste stap. Ja, voorzitter, ik zal proberen het kort te houden, maar hier wil ik even op antwoorden. Dat is dus de eerste stap hierin, en je moet dat natuurlijk voorbereiden. Als je eerst gaat wachten tot alles klaar is voor de groei, en je gaat er dan pas over nadenken hoe het zou moeten, dan ben je vervolgens weer tien jaar verder. Natuurlijk moet je je afvragen onder welke condities het kan, als je weer groei zou willen. Daar zijn we over aan het nadenken. Dat hele systeem moet nog verder worden uitgewerkt. Te zijner tijd zal ook uw Kamer daarbij betrokken worden. Ik heb al

vaker gezegd dat de eerst te nemen stap is dat we de huidige situatie wettelijk verankeren, zodat we adequaat kunnen handhaven; zo zeg ik het goed. Daarna zal er een volgende stap aan de orde kunnen komen, maar daar zijn we nu nog helemaal niet. Dat is ook niet nodig, want er wordt nu niet over de groei van Schiphol besloten.

**De voorzitter:**

De heer Van Raan gaat nu proberen het heel beknopt te doen.

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

De minister neemt de OVV niet serieus, want die zegt dat het veel te vroeg is om over groei te spreken. Of ...

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Volgens mij zegt ook de ...

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

Óf ze zet wel in op groei. Als ze zegt dat je je moet voorbereiden op de toekomst, dan ben ik dat met haar eens. Is zij dan bereid om naast die groeiscenario's die ze aan het uitwerken is, ook een krimpscenario uit te werken? Want de kans dat de luchtvaart moet krimpen is veel groter. Waarom doet zij dat dan niet?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nu gaan we bijna de Luchtvaartnota alvast behandelen. Dat hebben we trouwens al vaker gedaan. Mijn inzet is erop gericht om te komen tot een voorkeurscenario, nadat we alle scenario's op een heel zorgvuldige manier hebben geschetst. Het voorkeurscenario waar dit kabinet voor gekozen heeft, is dat er alleen sprake kan zijn van groei als er eerst minder hinder is gerealiseerd. Dat is een heel belangrijke trendbreuk ten opzichte van het verleden. Als ik het even heel oneerbiedig zeg, werd er toen gezegd: groei maar raak. Het enige waar het toen om ging, was het getal van de bovenlijn. Verder werd er niet gekeken naar de kwaliteit van het netwerk enzovoorts. We maken nu echt de omslag van kwantiteit naar kwaliteit. Ik heb de woorden van de heer Dijsselbloem echt niet zo begrepen, dat ik niet over groei mag nadenken. Nee, natuurlijk mag ik daar wel over nadenken. De OVV vindt het te vroeg om daar nu een besluit over te nemen, en dat ben ik zeer met de heer Dijsselbloem eens. Dat gaan we ook helemaal niet doen.

**De voorzitter:**

Ik geef mevrouw Kröger het woord voor haar interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De aandacht en de energie die dit kabinet en deze minister stoppen in het nadenken over groei -- want "ja, daar moeten we toch op voorbereid zijn" -- is wel een gotspe voor omwonenden, die nu al acht jaar in een situatie van rechteloosheid verkeren omdat er niet eens een LVB-1 is. Ik snap werkelijk niet dat de minister al die aandacht stopt in het voorbereiden van groeiscenario's, terwijl we in het hier en nu een probleem hebben met die 500.000. De minister zegt eigenlijk: de OVV zegt één ding en het NLR zegt iets anders, en daar moeten ze maar met elkaar uitkomen. Het probleem is natuurlijk dat de OVV een heel fundamenteel punt aansnijdt, namelijk het operationele concept van Schiphol. Het NLR kijkt daar niet naar. Ik vraag de minister of zij aan de slag gaat met het advies dat dáár grondig naar gekeken moet worden. Of zegt zij: nou nee, ik focus gewoon op dat stukje waar het NLR naar kijkt, en dan kun je eventueel naar 540.000?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik denk dat we daarop terugkomen bij de Luchtvaartnota. Ik zie natuurlijk wel degelijk dat je ook naar de verdere toekomst moet kijken. Ik vind het belangrijk dat de OVV en het NLR ook daar gezamenlijk goed naar kijken. Ik sluit zeker niet de luiken voor discussies over andere concepten of wat dies meer zij. Dat hebben we nooit gedaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Erkent ze dan dat het nodig is om het operationele concept van Schiphol onder de loep te nemen voor welke groei vanaf 500.000 dan ook, zoals de OVV aanbeveelt? Erkent zij dit?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik constateer dat zowel de OVV als het NLR daarover verschillende uitspraken hebben gedaan. Ik sta open voor die discussie. Ik vind het belangrijk dat de experts dat eerst samendoen, maar ik sta er gewoon voor open en we gaan dat proces zijn werk laten doen.

**De voorzitter:**

De heer Paternotte heeft een vraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Dit is uiteindelijk wel de keuze, want de heer Dijsselbloem geeft gewoon op een aantal punten aan: wij doen een aanbeveling, en daar gebeurt tot nu toe niks mee. Dat zei hij in februari al, en ook nu weer bij de briefing. Iedereen stelt daar vragen over. En de minister komt steeds met een woordsalade waaruit ik moet opmaken dat de minister zegt dat zij de partijen bij elkaar gaat zetten en heel benieuwd is naar hun visies hierop. We hebben hier een minister zitten. Het advies van de OVV in 2017 was duidelijk. Het advies in 2018 was duidelijk. Het operationele concept moet anders. Dat is nodig om straks groei mogelijk te maken en dat is nodig voor de veiligheid op lange termijn. Als wij keer op keer van de minister horen "ik ga de partijen bij elkaar zetten, ik ben benieuwd hoe ze ertegen aankijken en volgende zomer doe ik weer een evaluatie", dan komen we nooit op het punt dat we moeten zeggen dat er al dan niet iets gaat veranderen aan het operationele concept.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nogmaals, notabene de heer Paternotte was zonet degene die het punt maakte dat we respect moeten hebben voor onze wetenschappelijke instituties. Dat respect heb ik zeer zeker ook voor het NLR. Ik constateer dat hier een verschil van opvatting speelt. Dan is het toch niet aan mij als niet zijnde een expert, om te zeggen dat ik hierin met de één en daarin met de ander meega? Dat lijkt me niet de aangewezen weg. Ik denk dat het heel goed mogelijk is om daar een goeie discussie met elkaar over te voeren.

Nogmaals, de OVV zegt niet dat het allemaal helemaal niet deugt. Die zegt dat er wel degelijk vorderingen zijn gemaakt, maar dat er nog een slag te slaan is. Als je het hebt over groei, dan maakt het natuurlijk nogal wat uit of dit een paar duizend vluchten of meer zullen zijn. Ik denk dat het belangrijk is om met hen ook een discussie te voeren over de vraag welke rol het operationele concept daarin speelt. Het NLR heeft in zijn rapport aangegeven: binnen het huidige operationele concept is die 540.000 de absolute bovengrens. Ik denk dat we met die opvattingen verder de discussie moeten voeren. Nogmaals, we hoeven daar op dit moment helemaal niet vreselijk veel haast mee te hebben. We kunnen dat rustig in het komende half jaar tot aan de evaluatie gaan doen, want er wordt nu geen besluit daarover van ons gevraagd.

**De heer Paternotte (D66):**

Ten slotte dan, voorzitter. Ik vind het gewoon moeilijk. We hebben nu een moment dat Schiphol kleiner is dan hij eigenlijk ooit in de laatste decennia is geweest. Als je iets zou willen aanpassen, moet je dat dus nú doen. Jeroen Dijsselbloem, voorzitter van de OVV, zegt: we hebben een fors meningsverschil met het ministerie, omdat het NLR zegt dat zij denken dat het operationele concept goed werkt en omdat de minister dat oordeel lijkt te volgen. Wat hem betreft is dat niet zo, en vergt deze kwestie een politiek oordeel. Oftewel, nú ligt er de kans om iets te doen aan het banenstelsel zonder dat het een hele lastige operatie wordt waar omwonenden langere tijd last van hebben. De minister zegt dat ze niet zoveel haast heeft. Daarmee laat zij de kans lopen om deze OVV-aanbeveling uit te voeren op een moment dat dat heel goed kan. Dat vind ik moeilijk te accepteren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, we laten zeker geen kansen lopen. Ik ben er erg voor om die gesprekken en alles wat er in gang is gezet voortvarend verder op te pakken. Voor specifieke verbeteringen die een relatie hebben tot de huidige rust, zullen we daar nu bij uitstek gebruik van maken. Dat doen we bijvoorbeeld ook ten aanzien van de expertise van de luchtverkeersleiding. U zult begrijpen dat ook zij het minder druk hebben en niet altijd met de volle bezetting hoeven te werken. Deze mensen worden nu bij uitstek elders ingezet om hun expertise bij andere projecten te kunnen benutten. Waar we gebruik kunnen maken van de huidige minder drukke situatie, bijvoorbeeld ook ten aanzien van de infrastructuur op Schiphol, zullen we dat zeker niet nalaten.

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

Voorzitter, kort! De minister is bezig met groei. Dat schrijft ze gewoon in haar brief. Twee. Ze heeft gezegd dat zij alle aanbevelingen van de OVV overneemt. God betere het, aanbeveling 1 van de OVV is: "Ontwikkel een nieuw toekomstbestendig operationeel concept voor de afhandeling van vliegverkeer op Schiphol, waardoor huidige en toekomstige veiligheidsrisico's worden verminderd." Dat is dus helemaal niet "doorgaan met die 540", maar "ontwikkel een nieuw concept". Dit is aanbeveling nummer 1! Die legt zij naast zich neer. Ze richt zich liever op groei. Dat is toch in tegenspraak met wat de OVV gezegd heeft? Dan kan ze toch niet zeggen ... Voorzitter, ik heb eigenlijk geen vraag. Ik weet niet wat ik moet vragen. Het is te absurd voor woorden.

De **voorzitter**:

Als u nu een punt zet, dan was het een korte interruptie. De minister.

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

Gaat ze aanbeveling nummer 1, "ontwikkel een nieuw toekomstbestendig operationeel concept", opvolgen? Ja of nee?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Aanbeveling 1 van de OVV over het toekomstbestendig operationele concept ... Wat zegt u?

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

Een nieuw concept. "Ontwikkel een níeuw toekomstbestendig operationeel ...".

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Jaja. Oké.

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

Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Een óúd toekomstig operationeel concept ontwikkelen, lijkt mij gek, maar goed, als u eraan hecht dan zeg ik er "nieuw" bij.

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

Het is in ieder geval niet binnen het húdige operationele concept.

De **voorzitter**:

De minister is aan het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar wordt natuurlijk naar gekeken. Als je kijkt naar het punt over de baanwisselingen, dat net ook werd aangestipt, dan is dat natuurlijk zo'n punt dat een rol speelt in een operationeel baanconcept. Daar zijn we naar aan het kijken: hoe kom je nou tot minder wisselingen? Het reduceren van de complexiteit in de infrastructuur is natuurlijk een onderdeel van een operationeel concept. Daar wordt aan gewerkt. Ik heb toch nergens beweerd dat alle aanbevelingen voor honderd procent waren opgevolgd? Dat is gewoon niet zo. Dus het is work in progress. Dit zijn concrete zaken waar Schiphol en LVNL mee bezig zijn. Aan hen is de aanbeveling gericht, want het is niet aan ons om een nieuw operationeel concept te gaan ontwerpen. Dat zij ermee bezig zijn, kunt u ook zien in de roadmap. Voorbeelden hiervan zijn natuurlijk de aanpassingen aan de afritten van de landingsbanen, de bouw van nieuwe opstelplaatsen en de dubbele rijbaan Quebec. Dat zijn allemaal onderdelen van het operationele concept waaraan gewerkt wordt. Het is dus niet zo dat we vandaag concept A hebben en morgen concept B. Het is voortdurend in beweging. Daarover zullen we dus ook met de OVV, LVNL, de ILT en alle andere partners voortdurend in gesprek blijven.

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

De minister schrijft hier in haar brief van 30 maart iets anders dan de OVV voorschrijft. Wat is het nou? Ik kan er niets mooiers van maken. Zij zegt dat 540 binnen het operationele concept veilig kan worden uitgevoerd. De OVV zegt dat dit niet kan, en dat er echt een nieuw operationeel concept gemaakt moet worden. Het kan niet alle twee waar zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarmee zijn we weer terug bij waar we mee begonnen. Aan de ene kant heb ik een NLR-rapport liggen dat zegt: binnen het huidige operationele concept is 540.000 het maximum.

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

Ja. Oké. Ja.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. Dus dan is het toch verstandig om daar met de experts gezamenlijk verder naar te kijken?

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

Dan zijn we er nu echt, want dan moet ze eigenlijk terugnemen wat ze op 30 maart geschreven heeft. Dat is namelijk dat zij kiest voor wat het NLR zegt, of dat opschrijft, terwijl er dus een groot verschil is. Is zij bereid die brief te schrijven waar ik om vroeg?

De **voorzitter**:

Maar meneer Van Raan, er zijn drie collega's die na u willen interrumperen. De minister geeft nu heel kort antwoord, en dan ga ik naar de heer Laçin, mevrouw Kröger en de heer Dijkstra.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, ik ben niet bereid een andere brief te schrijven, want dat is helemaal niet nodig. U geeft er een andere interpretatie aan. Ik zie zelf het probleem met die brief van 30 maart helemaal niet.

De **voorzitter**:

Ik ga naar de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dat probleem is er wél. De minister kan het ontkennen, maar wij zien hier een minister die nu tegensprekt wat zij eerder in haar brieven schreef. We hebben het over het OVV-rapport en het NLR-rapport. Dat zijn rapporten uit 2017 en 2018. In 2017 gaf de OVV een aantal aanbevelingen. Een jaar later zei de OVV: we zien dat er rondom Schiphol de bereidheid is om eerst risico's te accepteren en dan pas maatregelen te nemen. Dat moet veranderen. Dat is het nieuwe operationele proces dat er moet komen. Als de minister drie jaar later hier zegt dat zij die twee groepen nu bij elkaar gaat zetten, dan ga ik mij werkelijk afvragen wat er dan in de afgelopen drie jaar is gebeurd om de principiële discussie rondom Schiphol aan te gaan om eventueel die groei mogelijk te maken. Voor mij hoeft die groei niet. Laat dat helder zijn. Maar dan is er toch drie jaar lang bijna niks gebeurd om het fundament en de grondoorzaak onder dit probleem aan te pakken?

**De voorzitter:**

Dank u wel. De minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan zou ik toch adviseren om eens in de roadmap te bekijken wat er in de afgelopen jaren wel degelijk allemaal in gang is gezet, ook voor het operationele concept. Het is niet zo dat er helemaal niets aan gedaan is. Er zijn discussies over gevoerd. Ik heb destijds ook aangegeven dat die 540 in ieder geval een bovengrens is. Het is geen streefgetal of whatever. Ik heb dat nooit anders gezegd, ook destijds niet.

**De voorzitter:**

De heer Laçin nog?

**De heer Laçin (SP):**

Dat is volgens mij niet echt een antwoord op mijn vraag. De minister adviseert ons om in de roadmap te kijken. De kern van deze discussie is dat de OVV stelt dat er een principiële discussie moet plaatsvinden en dat er volgens aanbeveling 1 een nieuw operationeel concept moet komen. De heer Van Raan zei het al. Dit is aanbeveling 1. Vervolgens zijn we inmiddels ruim drieënhalf jaar verder, en nu zegt de minister hier: ik ga de OVV en het NLR een keer bij elkaar aan tafel zetten. Dan denk ik dat de minister dus blijkbaar drieënhalf jaar lang, of zolang zij er zit als minister, vrij weinig heeft gedaan om die aanbevelingen op te volgen. Dat zien we ook, want bijna geen enkele aanbeveling is volledig opgevolgd. Ik vraag me dan af wat de minister de afgelopen drie jaar heeft gedaan.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dat vind ik wel heel erg flauw, want je kunt uitdrukkelijk zien dat een heleboel aanbevelingen wel degelijk goed in gang gezet zijn. Ook de OVV zegt dit. Het is allemaal nog niet klaar, maar u doet nu net alsof er drie jaar lang helemaal niks is gebeurd. Dat is echt niet zo. Dat zegt de OVV ook niet. Het operationele concept van nu is niet meer het operationele concept van toen. Er zijn veranderingen in gekomen. Is het operationele concept af? Nee. Dat is niet zo. Tussen het NLR en de OVV zitten verschillen van inzicht. Het lijkt me heel goed dat daar verder over doorgepraat wordt, zodat je voor een volgende evaluatie kunt uitgaan van gelijke beelden.

**De voorzitter:**

Ik ga naar mevrouw Kröger.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik ga de positieve noot proberen te benoemen, namelijk dat ik de minister hier in ieder geval tussen neus en lippen door hoor erkennen dat dit kabinet geen groeibesluit meer gaat nemen. Daarvoor is dus sowieso de uitslag van de verkiezingen leidend. Dat lijkt me winst. Ik hoorde haar ook zeggen dat LVB-1 pas in het begin van het volgende jaar voorligt; in januari dus. Wat zegt dit dan over de Luchtvaartnota? Want dan gaan we half december met elkaar praten over een soort fictief toekomstbeeld, terwijl de OVV eigenlijk zegt: de echte toekomstvraag is gewoon het fysieke van het operationele concept van Schiphol. Die vraag is simpel: ga je die banen verleggen of niet, ga je ze verplaatsen of niet? Dat is de echte vraag die voorligt. De Luchtvaartnota gaat uit van groei: geremde groei, maar wel groei. Dat is heel duidelijk. Hoe moeten wij nou over die Luchtvaartnota praten als die fundamentele vraag niet beantwoord wordt?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De Luchtvaartnota gaat over het strategische beleid voor de lange termijn, waarin we met elkaar de vier publieke belangen in de luchtvaart identificeren. Het eerste daarvan is de veiligheid. Daar hebben we het nu over. Die staat voorop. Het tweede belang is onze internationale bereikbaarheid of de netwerkkwaliteit. Het derde is de leefomgeving. Het vierde is duurzaamheid. Die vier hoofddoelen en publieke belangen bespreken we met elkaar, en ik mag hopen dat we die met elkaar zullen vastleggen. Wat daar vervolgens aan concrete uitwerkingen op volgt, voor welke luchthaven dan ook, zal natuurlijk altijd via projecten moeten gaan. Er zal om een project milieueffectrapportage worden gevraagd et cetera.

Ik gaf net aan dat de wettelijke verankering van de huidige situatie op Schiphol in LVB-1 nu als eerste op de rol staat. Ik gaf aan dat ik goede hoop heb dit in het voorjaar aan uw Kamer te kunnen voorleggen. Er werd net gezegd "had daar maar alle energie ingestoken". Nou, dat hebben we ook wel gedaan. Maar u weet heel goed dat we daarbij natuurlijk met een stikstofprobleem te maken hebben gekregen, anders hadden we dit al veel eerder kunnen afronden. Ik verwacht daar de oplossing voor te hebben. Schiphol is daarmee doende geweest,

zodat we dat hopelijk in het voorjaar aan uw Kamer kunnen doen toekomen. Als u vraagt of we nu in dit kabinet een besluit gaan nemen over de stap daarna, over een mogelijk systeem van groei voor Schiphol, dan is het antwoord: nee, dat gaan we niet meer redden. Als u die duidelijkheid vraagt, dan kan ik u die geven. Dat gaan we in de tijd niet meer redden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het lijkt mij in ieder geval een heugelijk feit om dat vandaag te constateren. De minister schuift het grote probleem van het operationele concept nu eigenlijk van tafel in het licht van de Luchtvaartnota. De vraag die ik gesteld heb in mijn eerste termijn was eigenlijk de volgende. Ook als je kijkt naar het aantal vliegbewegingen, naar de intentie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel dat met name de primaire banen gebruikt worden, en naar de laatste praktijk van 500.000 vliegbewegingen voor corona, dan is er gewoon nu al ongeloofelijke groei op de secundaire banen. Met andere woorden, het past niet allemaal op de primaire banen. Als je die gegevens bij elkaar neemt, dan zit het nu al klem.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister kan het wel allemaal op de lange termijn schuiven en ondertussen blijven doorfantaseren over groei, maar we hebben nu al een fysiek probleem op Schiphol. Ik wil aan de minister vragen of zij toch het optimum van veiligheid wil laten analyseren, met de aanbeveling van de OVV over minder kruisingen en het nieuwe normen- en handhavingstelsel zoals het bedoeld is.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zijn nou bij uitstek al die afwegingen die je terug zult zien in de milieueffectrapportage die bij zo'n LVB-1 hoort, waarin we het NNHS wettelijk gaan verankeren. Voor mij is daarin bijvoorbeeld een heel belangrijk onderdeel dat je de vierdebaanregel nu daadwerkelijk kunt gaan handhaven. Dit komt allemaal in LVB-1 en in de milieueffectenrapportage aan de orde. In het verleden is er vooraf ook al jaren geëxperimenteerd met het NNHS. Dat was in 2013. Toen is juist hiervoor gekozen. We komen daarover uitgebreid te spreken bij LVB-1, kan ik me zo voorstellen.

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

In de tussentijd heb ik weer wat kunnen lezen in de stukken. Ik wil een aantal constateringën doen en heb dan een vraag. Het is natuurlijk een continu proces om de veiligheid te verbeteren. Als ik kijk naar samenwerkingsaspecten, dan zie ik dat alle partijen die deelnamen aan de totstandkoming van het Integral Safety Management System laaiend enthousiast zijn. Het ISMS wordt zeer positief beoordeeld, aldus PricewaterhouseCoopers en Adecs. Iedereen is dus enthousiast, ziet dat het een continu proces is en dat je met elkaar moet blijven samenwerken. Als ik kijk naar de aanbevelingen van de OVV, dan zie ik dat To70 en KWINK groep daarover een rapportage hebben geschreven. Zij zeggen dat de eerste drie aanbevelingen van de OVV effectief zijn. Effectiviteit is mooi. Je bent er dan natuurlijk nog niet, het is een continu proces ...

De **voorzitter**:

U bent nu met een tweede termijn bezig. Wat is uw vraag aan de minister?

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

Ik zit te kijken waar nou dat verschil zit. De OVV geeft natuurlijk adviezen. Vrij theoretisch en rigide geeft de OVV aan: dit moet je doen. Vervolgens zijn het andere partijen, die meer uit de praktijk komen, die bekijken hoe je de adviezen gaat implementeren en of die implementatie voldoende is. Daar zit de discussie en die moeten we met elkaar voeren. Die kunnen we volgens mij met elkaar voeren, minister, als we de OVV en het NLR en al die partijen met elkaar aan tafel zetten. Zij kunnen bespreken in hoeverre dit met elkaar matcht, omdat er een verschil zit tussen de vrij starre adviezen van de OVV, en de partijen die hierin praktijkervaring hebben en flexibiliteit willen zonder de operatie in gevaar te brengen.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, u moet nu echt een vraag aan de minister formuleren.

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

Herkent de minister mogelijk het verschil tussen de wat theoretische, boekhoudkundige methode van de OVV, versus de praktijk waarin de operatie in ieder geval nooit in gevaar mag komen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga me niet wagen aan kwalificaties van de OVV, het NLR, NVNL of de ILT. Zij zijn allemaal experts op hun eigen vlak. Daarom vind ik het heel belangrijk om die expertise bij elkaar te brengen, om tot gezamenlijk gedeelde opvattingen te kunnen komen. Nogmaals, ik kan aan de mensen op het ministerie niet vragen om voor de een of voor de ander te kiezen. Ik denk dat we dit juist moeten doen met experts die allemaal datzelfde doel hebben. Want laten we dit niet vergeten: al die mensen die aan al die onderzoeken hebben gewerkt en hard werken aan al die verbetertrajecten, hebben allemaal als doel om de veiligheid op Schiphol nog verder te verbeteren.

**De voorzitter:**

Meneer Dijkstra nog?

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

Ik ben het daarmee eens. Die samenwerking loont. De partijen die met elkaar samenwerken waarderen dat ook. Ik wil wel gezegd hebben dat het niet alleen maar kommer en kwel is, al lijkt het soms een beetje zo te zijn.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik stel voor dat we doorgaan naar een volgend blokje, en volgens mij is dat covid.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja, voorzitter, laten we dat snel doen.

Laat ik bij de heer Öztürk beginnen, die over Qantas en een vaccinatieplicht in internationaal verband begon. Ik begrijp de fascinatie voor de vaccinatie heel goed. Ik denk dat we daar allemaal zeer in geïnteresseerd zijn. We nemen uiteraard ook kennis van de verschillende initiatieven van allerlei sectorpartijen rondom vaccinatie. Het kabinet heeft aangegeven geen directe of indirecte vaccinatieplicht te willen invoeren. Vervoerders en luchtvaartmaatschappijen gaan natuurlijk zelf over hun eigen vervoersovereenkomsten. Het kabinet vindt het vanzelfsprekend dat verspreiding van corona door reizigers natuurlijk zo veel mogelijk moet worden voorkomen. In de Kamer is ook een motie aangenomen die ziet op een negatievetestverklaring. Daar wordt momenteel aan gewerkt. Op termijn moet je natuurlijk verder kijken hoe het zal gaan met vaccineren. Het bredere vaccinatiebeleid bespreken we op dit moment in het kabinet. Zodra we als kabinet hierin echt een strategie en een standpunt hebben, dan zal uw Kamer daar uiteraard over worden geïnformeerd. Dat hebben we nog in beraad.

**De voorzitter:**

Ik neem haast aan dat meneer Öztürk daar een vraag over heeft.

**De heer Öztürk (DENK):**

Dit is een te algemeen antwoord. De vraag is wat de burgers hieraan hebben. Ik verwacht van de minister een richting. Is zij bereid om met de vliegtuigmaatschappijen in gesprek te gaan? Wij pompen ieder decennium miljarden in KLM, dus uiteindelijk is dat een maatschappij die door gemeenschapsgeld overleefd wordt gehouden. Daar kun je dus iets voor terugvragen. Het gaat om de vrijheid en veiligheid van onze burgers. Ik snap dat u aan de ene kant zegt dat het maatschappijen zijn die zelf hun beleid mogen bepalen. Aan de andere kant kunnen we iets terugvragen. Ik wil van de minister iets meer horen dan alleen de algemene lijn.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het lijkt me toch echt verstandig om eerst als kabinet gezamenlijk onze opvatting hierover uit te werken. Zodra die bekend is, wordt u daar uitgebreid over geïnformeerd. Omdat u het voorbeeld van Qantas noemde, wat natuurlijk geen Nederlandse maatschappij is, heb ik willen aangeven dat wij gewoon kennisnemen van wat er in de rest van de wereld gebeurt. Er zijn allerlei vaccinatieverplichtingen voor allerlei landen, tegen gele koorts en dergelijke. Dat is aan die landen. Ik heb u net aangegeven dat wij ons in het kabinet beraden op het Nederlandse standpunt. Zodra wij daaruit zijn, hoort de Tweede Kamer dat uiteraard als eerste.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog. Of heeft de heer Öztürk nog een vraag?

**De heer Öztürk (DENK):**

Ik zie dit als een toezegging en wil dat ook graag zo genoteerd zien. Normaal horen we dit namelijk via de media. Zoals net is toegezegd, zou ik de kabinetsreactie graag via een brief aan de Kamer willen horen. Ook deze week is namelijk gebleken dat wij via de media worden geïnformeerd of er na 15 januari nog een lockdown of een gedeeltelijke lockdown zal zijn. Ik denk dus dat het goed is dat wij via een brief worden geïnformeerd.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het is de gebruikelijke procedure dat de Kamer via een brief wordt geïnformeerd, en daarna de rest van de wereld.

De heer Öztürk heeft ook gevraagd hoe er rekening wordt gehouden met de onderzoeken of mensen tijdens een vlucht besmet worden. Eind juni heb ik de Kamer verzocht om de motie die oproept tot onderzoek naar besmettingsrisico's aan boord aan te houden, omdat ik eerst wilde kijken of er in internationaal verband al onderzoek werd gedaan. Op 29 juni heb ik de Kamer geïnformeerd dat er in internationaal verband door RAGIDA nog geen onderzoek naar het effect van filter- en ventilatiesystemen op het besmettingsrisico voor COVID-19 in vliegtuigen werd uitgevoerd. Medio oktober hebt u de literatuurstudie van het NLR en het RIVM ontvangen. Daarin staat een overzicht van de op dat moment bekende internationale studies naar die besmettingsrisico's. Ik heb u tevens gemeld dat het NLR en het RIVM andere relevante internationale studies die daarna nog uitkomen uiteraard zullen meenemen in hun verdere onderzoek.

Ook de heer Dijkstra vroeg hoe het staat met dit onderzoek door het NLR en het RIVM. Door de onderzoekers wordt hard gewerkt aan de vervolgfase van het onderzoek. U vroeg of het eindrapport nog voor het AO van 16 december zal komen. Het NLR heeft mij geïnformeerd dat zij in de uitvoering van deze vervolgfase wat meer tijd nodig hebben dan voorzien. Het onderzoek kan daarom helaas niet dit jaar worden afgerond. Het NLR en het RIVM zijn samen aan het kijken wat de meest adequate planning zal worden. Ik zal hen vragen of ik u in ieder geval bij het AO van 16 december kan informeren over de definitieve planning.

**De voorzitter:**

De heer Öztürk heeft een vraag.

**De heer Öztürk (DENK):**

Ook daarvan vind ik dat het allemaal te lang duurt. Dadelijk hebben we de vaccinatie en is corona bijna afgelopen, en dan komen zij met hun onderzoeksresultaat. Dit is nou precies waar de burger moeite mee heeft, namelijk dat we vanuit de politiek geen extra middelen kunnen inzetten om een onderzoek te versnellen, zodat er duidelijkheid wordt geschapen over de veiligheid van de mensen. Het kan toch niet dat we dan pas horen wanneer eventueel de onderzoeksresultaten zouden kunnen komen? Wordt dit dan na de verkiezingen, of nadat corona helemaal afgelopen is? Wat heb ik aan zo'n duur onderzoek? Ik denk dat het de taak van de minister is om dit te versnellen.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik heb de overtuiging dat zowel het NLR als het RIVM er echt alles aan doen om vaart te maken met dat onderzoek, maar het moet wel een verantwoord wetenschappelijk onderzoek zijn. Ik kan dan wel tegen hen zeggen dat ze het sneller moeten doen, maar daar gaan zij toch echt zelf over. Ze hebben absoluut geen enkele intentie om hier traag in te opereren, of wat dan ook. Ik begrijp uw ongeduld, want ik zou het ook liever zo snel mogelijk willen, maar het moet wel een

voldoende gevalideerd en gefundeerd wetenschappelijk onderzoek kunnen zijn. Dat vraagt dan helaas toch iets meer tijd.

Dan zijn er vragen gesteld over de testcapaciteit en de teststraat op Schiphol. Het is al genoemd dat tot 15 januari het advies geldt om niet naar het buitenland te reizen.

Er was een vraag over het veiliger maken van noodzakelijke reizen vanuit covidrisicogebieden. Mijn collega van VWS is nu bezig om uitvoering te geven aan het OMT-advies. Het kabinet wil een negatieve testverklaring van maximaal 48 uur voor aankomst in Nederland en het testen van reizigers vijf dagen na aankomst in Nederland. U heeft dat kunnen lezen in de brief die het kabinet aan uw Kamer gestuurd heeft. Het testen na vijf dagen is erop gericht om op basis van onderzoek voor elkaar te krijgen dat de quarantaine na vijf dagen kan worden beëindigd, als je op dat moment een negatieve testuitslag hebt. Dit zou dan tot een halvering van de quarantaineperiode kunnen leiden.

Voor inwoners van Schengenlanden vraagt dit een aanpassing van de Wet publieke gezondheid. Voor inwoners van de zogenoemde derde landen buiten het Schengengebied kan dit wel eerder, op grond van het EU-inreisverbod en de Schengengrenscore. Het kabinet wil dit voor de groep reizigers van buiten de Schengenlanden zo snel mogelijk gaan invoeren. Het streven is om dit nog in december voor elkaar te krijgen. Voor verdere vragen moet ik u verwijzen naar de minister van VWS.

De heer Laçin vroeg naar de beschikbaarheid van de XL-teststraat op Schiphol voor werknemers. Net zoals alle Nederlanders kan ook het personeel op Schiphol zich laten testen als zij klachten hebben. In de afgelopen weken is de testcapaciteit flink uitgebreid. Volgens mijn informatie is landelijk de wachttijd tussen het moment dat je een testafspraak maakt en het moment dat je de uitslag binnen hebt, teruggelopen tot 34 uur. Op Schiphol wordt een XL-teststraat geopend, waar natuurlijk ook personeelsleden van Schiphol die klachten hebben terecht kunnen.

Vanaf 1 december kunnen alle mensen die in thuisquarantaine zitten omdat ze nauw contact hebben gehad met iemand die besmet is of omdat zij uit de CoronaMelder-app naar voren zijn gekomen, zich bovendien ook op dag vijf bij de GGD laten testen. Als de test negatief is, eindigt ook voor hen de quarantaine. Dat geldt natuurlijk ook voor het personeel van Schiphol.

De heer Öztürk vroeg of ik met de maatschappijen in gesprek wilde gaan. Het zal dus afhangen van welke lijn wij als kabinet kiezen of dat zinvol is of niet.

Voorzitter, dit waren de coronagerelateerde vragen.

**De voorzitter:**

Ik kijk even rond. De heer Paternotte, wilde u iets vragen?

**De heer Paternotte (D66):**

Ik had een vraag gesteld over de reisadviezen en hoe we die moeten zien. Daar is de minister nog niet op ingegaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Op de reisadviezen is door het kabinet uitgebreid ingegaan in het voorvorige debat in de Kamer. De datum van 15 januari is u bekend. Het wordt ontmoedigd om naar het buitenland te gaan voor niet-noodzakelijke reizen. Er is alleen een uitzondering gemaakt voor reizen binnen het Koninkrijk. Dit zijn op zich allemaal bekende feiten. Daar is al eerder over gediscussieerd. Ik heb daar niks aan toe te voegen.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij is het volgende niet in het debat aan de orde geweest. Buitenlandse Zaken geeft reisadviezen. Een aantal plekken staan op geel en daarvoor geldt dus geen negatief reisadvies. Er wordt dus gezegd dat je daarnaartoe kunt gaan. Daarnaast heeft premier Rutte inderdaad gezegd: tot 15 januari geen niet-noodzakelijke reizen, behalve binnen het Koninkrijk. Maar binnen het Koninkrijk staat Sint-Maarten dan weer op oranje en geldt daarvoor vanuit Buitenlandse Zaken dus een negatief reisadvies. Welk reisadvies moet je nu volgen? Waarom wordt dat eigenlijk niet in één lijn gebracht?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is in het debat allemaal uitgebreid gewisseld. Het kabinet heeft aan mensen het dringend advies gegeven om überhaupt niet naar het buitenland te reizen tot 15 januari. Buitenlandse Zaken hanteert een officiële systematiek om tot reisadviezen te komen. Omdat we hebben meegemaakt dat een gebied van geel toch opeens oranje werd, hebben wij in het belang van de publieke volksgezondheid alle Nederlanders aangeraden om tot 15 januari niet op reis te gaan naar het buitenland als dat niet noodzakelijk is.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat wij overgaan naar het volgende blokje.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan ga ik naar het blokje overig. Daar zit nog wel het een en ander in. O.

De **voorzitter**:

Heel kort en zonder nabranders, mevrouw Kröger en meneer Van Raan. Gaat het om een onbeantwoorde vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja. Of eigenlijk wil ik aansluiten bij de vraag van de heer Paternotte over welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat die onnodige vluchten worden aangeboden. Welke pressiemiddelen heeft de minister om dat te doen? Kan zij bijvoorbeeld alle gebieden op oranje zetten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik gaf net al aan dat het ministerie van Buitenlandse Zaken over de reisadviezen gaat. Ik kan dus geen landen op oranje zetten, of op welke andere kleur dan ook. Dat doet Buitenlandse Zaken. Er is een gecoördineerd overleg in Europa om dit zoveel mogelijk te harmoniseren. Ik heb geen andere echte instrumenten. Nogmaals, de kleur van een land wordt niet door mij bepaald. Als ministerie zijn wij in uitvoerende zin natuurlijk wel verantwoordelijk voor de vliegverboden. Die hebben we in de afgelopen tijd dan ook steeds uitgevaardigd. Dat doe ik op aanwijzing van het ministerie van VWS, die deze aanwijzing geeft op advies van het RIVM.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, heeft u een onbeantwoorde vraag?

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

Ja, die gaat inderdaad ook hierover. Ik begrijp wat de minister allemaal zegt. Maar wat doet zij met luchtvaartmaatschappijen waar zij veel mee in overleg is, zoals KLM en Corendon? Ze legt het advies "ga niet vliegen" nu bij de burgers neer, maar de vliegmaatschappijen gaan gewoon door met het aanbieden van reclames. Ziet de minister mogelijkheden om met hen in gesprek te gaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Sterker nog, dat hebben we al gedaan. Ik heb hen brieven geschreven. Dit geldt overigens niet alleen voor de luchtvaart. Ik heb samen met staatssecretaris Keijzer gesproken met de reisbranche in den brede. Ik heb met de cruisevaart gesproken over riviercruises. Staatssecretaris Van Veldhoven heeft met de internationale spoorsector gesproken. We hebben alle vervoerders vanuit alle modaliteiten hierop aangesproken.

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

We kunnen concluderen dat het niet werkt. In ieder geval niet voor Curaçao. Dat is jammer.

De **voorzitter**:

Dat is hierbij genotuleerd. Gaat u door naar het volgende blokje.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, voorzitter. Ik blijf even bij de heer Van Raan. Uit het onderzoek naar risico's op vogelaanvaringen is naar voren gekomen dat monitoring van de vogelbewegingen in de directe omgeving van de luchthaven volstaat. Het zal de heer Van Raan niet verbazen, want hij komt natuurlijk regelmatig terug op het onderwerp vogelaanvaringen. Een wetenschappelijk paper van begin dit jaar naar het gebruik van weerradardata om de vogeltrek beter in beeld te krijgen, leidt niet tot nieuwe inzichten. De Adviesgroep Vogeltoets adviseert over vraagstukken rond vogels en luchtvaart. Op 2 juli van dit jaar zijn een voorstel voor de monitoring van vogels door Arcadis en een onderzoek naar de toegevoegde waarde van een vogelradar door de Adviesgroep Vogeltoets naar de Kamer gestuurd. Daarvoor is door Lelystad Airport een vogelmonitoringsprogramma opgesteld, op basis waarvan gemonitord zal worden. Lelystad Airport heeft naar aanleiding van het advies van de Adviesgroep Vogeltoets aangegeven de eventuele inzet van een radar voor het monitoren van trends te onderzoeken. De keuze om die radar in te zetten is uiteindelijk aan de luchthaven zelf.

Dan kom ik bij de conflictgebieden, waar mevrouw Kröger een vraag over heeft gesteld. Welke wettelijke mogelijkheden zijn er om in te grijpen? Ik heb u daarover geïnformeerd in de Kamerbrief van 11 november. Dat heeft betrekking op een systeemwijziging op nationaal niveau. Na ontvangst van de OVV-reflectie hierop en de bespreking daarvan in het kabinet, zal ik daarop terugkomen in een kabinetsreactie. Ik vraag even aan mijn ondersteuners of bekend is wanneer die komt. Dat zal waarschijnlijk begin volgend jaar worden.

De heer Dijkstra heeft een vraag gesteld over het informeren van de Kamer over de herintroductie van de 737 MAX. EASA beoordeelt namens de Europese landen of de maatregelen van Boeing om de problemen met de 737 MAX te verhelpen voldoende zijn om de veiligheid te borgen. Er wordt samengewerkt met de Amerikaanse FAA, maar FAA is hierin niet leidend voor Europa. FAA heeft op 18 november zijn luchtwaardigheidsaanwijzing en de aangepaste trainingseisen gepubliceerd. EASA heeft gisteren een conceptluchtwaardigheidsaanwijzing gepubliceerd voor consultatie. EASA verwacht zijn werkzaamheden voor de hercertificatie van de 737 MAX in januari te zullen afronden met de publicatie van een definitieve luchtwaardigheidsaanwijzing. Die bestaat dan kort gezegd uit een modificatie van het vliegtuig, aanpassingen van operationele procedures en een aanvullende training van piloten. Over die training van piloten waren ook vragen gesteld. Met de aanpassingen kan de 737 MAX volgens EASA veilig opereren. De ILT zal hierop uiteraard toezicht houden. Ik zeg u graag toe dat ik uw Kamer zal blijven informeren over de ontwikkelingen bij de herintroductie van de 737 MAX.

De heer Laçin hield een pleidooi om piloten goed te betrekken bij de hercertificatie. Wij ondersteunen dat zeer. We zijn dit nagegaan. De koepel van verkeersvliegers, de ECA, neemt ook deel aan het EASA Stakeholder Advisory Body. De luchtwaardigheidsaanwijzing voor de 737 MAX en andere voorstellen zijn nu net door EASA ter consultatie gepubliceerd. Alle stakeholders kunnen daarop reageren. Tot slot, zowel FAA als EASA hebben piloten die voor commerciële maatschappijen vliegen betrokken bij de testen voor de hercertificatie van de 737 MAX. Ik denk echter dat het belangrijkste punt voor de heer Laçin was dat de Europese koepel ECA wordt betrokken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik twijfel of ik hier een interruptie voor moet inzetten. Het gaat mij erom dat de piloten hier in Europa via die ECA aangeven dat het belangrijk is dat zij bij de hercertificatie betrokken worden, maar ook dat zij een actieve rol willen spelen bij de opleidingen die worden aangeboden om bijvoorbeeld de 737 MAX te kunnen besturen. Is de minister bereid om dit bijvoorbeeld in Europees verband aan te kaarten? Het gaat dus vooral om het opleidingstraject en niet zozeer om de hercertificatie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb de indruk dat alle onderdelen daarin zitten, maar laten we dat even natrekken. Het lijkt mij inderdaad verstandig dat de piloten juist bij de training aan hun eigen beroepsgroep betrokken worden.

Dan kom ik terug op de conflictgebieden, met een vraag van de heer Laçin over de uitkomsten van de pilot om een gezagvoerder aan de expertgroep toe te voegen. Ik heb uw Kamer op 11 november geïnformeerd over de invulling van de betreffende motie. Inderdaad, een verkeersvlieger wordt bij wijze van proef toegevoegd aan de expertgroep. Het is nu nog te vroeg om daar heel veel over te kunnen zeggen. We zullen uw Kamer nader informeren in een kabinetsreactie. Laten we dit koppelen aan de reactie die u in het voorjaar krijgt over de nadere reflectie van de OVV. Laat ik het in dat geheel meenemen. Ik denk dat het veel eerder niet zo veel zin heeft, want dan valt er erg weinig te reflecteren.

Dan heeft de heer Laçin gevraagd hoe het kan dat er een zevende grondafhandelaar op Schiphol komt. U weet dat het Europese uitgangspunt een vrije markt is, maar ik ben het met u eens dat er nu met zo veel op Schiphol actieve grondafhandelaren wel een opmerkelijke situatie is ontstaan. Uiteraard moet iedere nieuwe afhandelaar aan alle Nederlandse regels voldoen, zeker ook de regels met betrekking tot veiligheid. Naar aanleiding van een motie van de heer Laçin en mevrouw Kuiken is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om sociale vestigingseisen te stellen aan alle partijen op Schiphol. Daarbij wordt in het bijzonder naar de grondafhandelaren gekeken. U gaat natuurlijk vragen wanneer de uitkomsten van dit onderzoek zullen komen. Die zullen we naar verwachting in het voorjaar van 2021 met de Kamer gaan delen.

Dan heeft de heer Laçin gevraagd naar de stand van zaken van het ultrafijnstofonderzoek. Ik heb het RIVM gevraagd om te bezien of een apart gezondheidsonderzoek voor

platformmedewerkers kan worden opgezet. De verwachting was dat het RIVM eind 2020 een advies hierover zou uitbrengen, maar die planning kan helaas niet worden gehaald. Dat komt met name door het moeilijk beschikbaar krijgen van informatie over de platformmedewerkers. Er zijn namelijk verschillende werkgevers en verschillende typen contracten. De onzekerheid bij werknemers vanwege de gevolgen die de covidcrisis voor hen heeft, speelt ook een rol bij het verzamelen van informatie. Daarnaast zijn er nog geen meetgegevens over ultrafijnstof op het luchthaventerrein, dus het is ook nog niet bekend aan welke concentratie medewerkers blootstaan. Dat komt omdat het meetprogramma in april en mei van dit jaar niet is doorgegaan. Waarom is dat niet doorgegaan? Omdat er nauwelijks werd gevlogen, en dan zou het beeld niet representatief zijn. De verwachting is dus dat het meetprogramma op zijn vroegst in 2021 zal worden uitgevoerd, uiteraard ook weer afhankelijk van de ontwikkelingen in het aantal vliegbewegingen. Gelet op het ontbreken van informatie, beziet het RIVM of het toch mogelijk is om een advies over de haalbaarheid van een gezondheidsonderzoek onder platformmedewerkers op te stellen. Het RIVM zal daarover in het tweede kwartaal van 2021 rapporteren.

Dan een vraag over Twente Airport.

**De voorzitter:**

Er is een interruptie van de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Dit is wel echt om moedeloos van te worden. Echt moedeloos. Ik hamer al ruim een jaar op dit ultrafijnstofonderzoek, waarover moties zijn aangenomen, gekoppeld aan het lopende RIVM-onderzoek onder omwonenden. Die koppeling kon niet. Daarna werd gezegd dat Schiphol het zelf zou gaan oppakken. Nu zegt de minister dat de metingen afgelopen april en mei niet zijn doorgegaan, omdat er nauwelijks vluchten waren. Dat is juist het moment dat je een nulmeting doet bij die mensen, zodat je het verschil kan zien met de situatie waarin er wel vluchten zijn. Ik begrijp dat Schiphol dit anders ziet, maar gezondheidstechnisch is het toch gek om dit als argument te geven om nu niet aan dat onderzoek te beginnen? Rond die grondaafhandelaren zijn er allemaal onderzoeken die eraan zitten te komen. Wat zijn we dan opgeschoten voor deze werknemers? Ik had ook een vraag gesteld over beveiligingsbedrijven die de waarheid over coronabesmettingen verbergen. Kan de minister iets zeggen over wat de werknemers in de afgelopen maanden door haar inzet zijn opgeschoten? Want volgens mij is dat helemaal niks. Helemaal niks.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik gaf net aan wat we hebben gedaan ten aanzien van de sociale vestigingseisen. We zijn daarnaar aan het kijken. Dat komt binnenkort. Ik begrijp heel goed dat u het liefst alles gisteren al klaar zou hebben. U vraagt waarom er geen nulmeting is gedaan. Ook in dit verband laat ik dit

aan de experts van het RIVM. Zij weten het beste hoe je zo'n onderzoek moet doen. Zij geven aan dat het op deze manier helaas nu niet heeft kunnen gebeuren, maar ze gaan er vol enthousiasme weer mee verder zodra het kan.

De heer **Laçin** (SP):

Tot slot, voorzitter, mijn laatste interruptie. Waar het om gaat is het volgende. Een. Het was ingewikkeld om de platformmedewerkers bij het reeds lopende RIVM-onderzoek te betrekken. Dat was de conclusie. Daarna heeft Schiphol gezegd: wij gaan zelf een onderzoek doen. Ik heb er toen op aangedrongen dat het een onafhankelijk onderzoek moest zijn. Ik dacht dat dit inmiddels al zou lopen, maar nu hoor ik dat dit nog niet loopt. Dat heeft een reden. Wat ons betreft is dat onderzoek niet onafhankelijk, want Schiphol bekostigt het. Dan is het niet zo gek dat Schiphol nu geen nulmeting wil. Dat is omdat er nu geen vluchten zijn. Dit is juist het goede moment om het onderzoek te starten met in ieder geval een nulmeting, zodat je die kan vergelijken met metingen op het moment dat er weer veel meer vluchten plaatsvinden, of met andere onderzoeken, die er overigens niet zijn. Sommige mensen worden al 30 jaar blootgesteld aan ultrafijnstof op het platform. 30 jaar! Als je dan nu zegt: we wachten nog effe. Het klopt dat ik dit liever gisteren dan vandaag wil, want dit zijn punten die ik al sinds het begin van mijn Kamerlidmaatschap aandraag. Dat is al drie jaar. Het zijn geen nieuwe punten. Het verbaast mij dat er gewoon niks gebeurt.

De **voorzitter**:

De minister.

De heer **Laçin** (SP):

Wat zijn die werknemers rijker? Er gebeurt gewoon helemaal niks voor hen. Dat is dan de conclusie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die conclusie deel ik niet. Ik hoorde de heer Laçin bijna iets zeggen wat hij volgens mij niet meent. Dat is dat het RIVM niet meer onafhankelijk zou zijn, omdat een opdrachtgever het RIVM om een onderzoek vraagt. Hij geeft nu aan dat hij dat niet zei. Ik zei al dat u dit waarschijnlijk niet had willen zeggen, maar zo kwam het op mij over. Ik kon me het al niet voorstellen dat u dat zou menen. Ik denk dat we hier dus met elkaar vaststellen dat het RIVM gewoon een onafhankelijk onderzoek hiernaar gaat doen, en dat ze dat zullen oppakken zodra ze dat weer kunnen.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, in één zin.

De heer **Laçin** (SP):

Ter correctie, het was mij niet duidelijk dat Schiphol de opdracht aan het RIVM had gegeven. Dat stelt de minister nu, maar dat was mij niet bekend. Ik wil het RIVM allesbehalve in twijfel trekken, maar die informatie had ik niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan hebben we dat opgehelderd. Daarom dacht ik ook dat het goed was om dit even te zeggen. Anders zouden mensen misschien denken dat u het RIVM in twijfel trekt. Dat kon ik me niet voorstellen. Vandaar. Dan hebben we dat gelukkig opgehelderd. Ik kan er verder weinig aan toevoegen. Zodra het kan, pakken ze de draad van het onderzoek graag op.

De heer Van Raan heeft vragen over Twente Airport gesteld. Moet je nou eerst een ontmantelingscontract afsluiten en dan pas een vergunning aanvragen? Dat was natuurlijk een retorische vraag, want uiteraard is dat niet de manier waarop het vergunningsproces werkt. Het hangt gewoon af van het geldende veiligheidscertificaat van een luchthaven. Met het huidige veiligheidscertificaat van Twente Airport is uitsluitend de landing van whitebodyluchtvaartuigen toegestaan, die voor "end of life"-demontage op de luchthaven worden aangeboden. Zonder een aangepast veiligheidscertificaat mogen luchtvaartuigen van bijvoorbeeld het type Boeing 747 niet vertrekken. De situatie met het vertrek van zes vliegtuigen van Lufthansa is uniek. Met een aanvullend pakket van veiligheidseisen heeft de ILT het mogelijk kunnen maken dat alleen deze zes vliegtuigen kunnen vertrekken. Twente Airport heeft aangegeven te voldoen aan dat extra pakket van eisen, en te zorgen voor mitigerende maatregelen om de veiligheidsrisico's zo laag mogelijk te houden. Het is dus heel duidelijk: als de luchthaven in de toekomst meer van dit soort zaken zou willen, moet men een andere vergunning aanvragen, en zal men bepaalde voorzieningen op de luchthaven moeten gaan aanleggen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, kan het in tweede termijn?

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

Nou nee, voorzitter, het spijt me. Hier zie je weer een voldongenfeitenpolitiek, namelijk eerst iets doen wat eigenlijk niet kan. Ik wil er direct een antwoord op, omdat de luchthaven in Twente dit gebruikt als precedent om een businessmodel van vliegtuigparkeren te introduceren. Ik hoor de minister nu zeggen dat het een unieke situatie was, en dat er geen precedentwerking van kan uitgaan. Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat klopt zeker.

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

Dat is fijn om te horen. Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dit was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Oké. Laten we geen interrupties meer doen, dan kunnen we een tweede termijn doen. Ik dank de minister voor de antwoorden in eerste termijn.

Is er overigens behoefte aan een tweede termijn? Helaas wel, wordt hier opgemerkt. Ik kon het allicht proberen. Dan pakken we een spreektijd van anderhalve minuut en begin ik met de heer Dijkstra van de VVD. Gaat uw gang.

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

Dank aan de minister voor de beantwoording. Samenwerking is essentieel om de veiligheid hoog te houden en daar continu aan te blijven werken. Dat is wat ik wil zeggen.

Het kan natuurlijk niet, maar ik zou het volgende aan de heer Van Raan willen vragen. Als we geen vliegtuigen mogen parkeren ...

De **voorzitter**:

Nee, u gaat niks vragen aan de heer Van Raan.

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

Ze mogen niet vliegen, maar ze mogen ook niet geparkeerd worden. Waar moeten we ze op een gegeven moment dan laten?

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

In de woestijn.

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Kröger, doet u dit nou gewoon in de tweede termijn alstublieft. Nou goed, één korte vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel benieuwd naar de reactie van de heer Dijkstra op het feit dat er deze kabinetsperiode geen groeibesluit voor Schiphol komt. Is hij net zo blij als ik?

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

Nee. De VVD vindt het zonde. We hadden dit echt afgesproken en beoogd, maar we hebben ook een covidcrisis. Het is dus nu niet aan de orde, maar we hopen dat het snel herstelt en dat mensen zakelijk of privé weer kunnen reizen. De luchtvaart brengt ons erg veel, dus we moeten de sector zeker perspectief voor de toekomst bieden.

De **voorzitter**:

Ik ga naar de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Uiteraard ook dank aan de minister voor de antwoorden. Of ik er blij mee ben, is een tweede. Ik kan volgens mij samen met mevrouw Kröger constateren dat het in ieder geval winst is dat er in deze kabinetsperiode geen groeibesluit komt. Zo ver waren we eigenlijk al wel, maar het is goed dat de minister dit bevestigt. We zijn het er volgens mij ook over eens dat Lelystad Airport er voorlopig niet komt. Dat zijn goede ontwikkelingen.

Ik wil stilstaan bij de werknemers, waarover zo'n beetje mijn hele inbreng ging. Ik constateer nogmaals dat ik bij deze minister rond de luchtvaart echt daadkracht mis. Dit betreft zowel de OVV-aanbevelingen en de stappen daarin als de situatie van werknemers, die overigens een essentieel onderdeel is van de veiligheid. Ik ben niet gelukkig met de antwoorden die de minister heeft gegeven. Dat heb ik zonet duidelijk gemaakt.

Ik heb gevraagd wat er terechtgekomen is van materiaalpooling. Ik heb zelf het antwoord gegeven, maar ik ben ook wel benieuwd naar het antwoord van de minister. Daarnaast heb ik gevraagd naar beveiligingsbedrijven en verborgen gehouden cijfers over coronabesmettingen.

Voorzitter, tot slot. Ik krijg net door dat het onderzoek van Schiphol naar ultrafijnstof niet door het RIVM wordt uitgevoerd, maar door TNO. Dat wil ik dan wel even gezegd hebben, want nu ontstaat hier een situatie die niet klopt. Dit wil ik gezegd hebben.

Daarnaast wil ik een VAO aanvragen, want ik denk dat wij als Kamer nog genoeg aansporingen moeten geven.

De **voorzitter**:

Dan vraag ik voor de goede orde of u bij het VAO een speciaal onderwerp aan de orde wilt stellen.

De heer **Laçin** (SP):

De werknemers.

De **voorzitter**:

De werknemers. Helder. Ik geef het woord aan meneer Paternotte van D66.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank, voorzitter. Collega Öztürk wees mij er zonet op dat ik tussen twee mannen met baarden zit. "Ja, dus?" wordt hier gevraagd. Nee, er is geen "dus", hij wees mij er net op. Ik wilde nog even aansluiten bij de vragen van de heer Öztürk over vaccinatie. D66 is niet voor een vaccinatieplicht, maar laten we wel met elkaar vaststellen dat onze vrijheid op dit moment niet wordt beperkt doordat er een vaccinatieplicht is; onze vrijheid wordt beperkt door het virus. Hopelijk gaat vaccinatie daar straks wel een hele grote rol bij spelen.

Voorzitter. Ik zou drie dingen willen zeggen. Allereerst vraag ik de minister of zij ons misschien kan schetsen wat voor stappen er qua veiligheid nog komen voordat deze Tweede Kamer ontbonden wordt. Er lag een duidelijk rapport van het NLR in opdracht van het ministerie. Er lagen duidelijke aanbevelingen van de OVV, met ook kritiekpunten daarbij. De minister zegt dat zij nu de experts bij elkaar gaat zetten. Het is voor mij niet duidelijk wat er dan de afgelopen acht maanden precies gebeurd is, sinds het moment dat die rapporten en de kritiek vanuit de OVV er lagen. We weten dat er een grote crisis is geweest. Toch hebben wij het idee dat er sprake is van een gemiste kans.

Ik zou de minister willen vragen of zij kan ingaan op autonome veiligheidsverbetering. Waarin zit die op dit moment wat haar betreft?

Ten slotte heb ik een punt ten aanzien van de reisadviezen. De minister heeft samen met haar collega van BuHa-OS in het kabinet een advies over de communicatie uitgebracht. Althans, dat lazen we in de kranten. We weten natuurlijk niet of dat echt zo is. Mijn vraag is de volgende. Als Buitenlandse Zaken het ene reisadvies geeft en de premier het andere reisadvies, is dat dan die heldere communicatie waarvan sommige bronnen zeggen dat de minister haar collega's daartoe heeft opgeroepen?

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Öztürk van DENK slaat over. Dank u wel. Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Eigenlijk verlaat ik dit debat met hele gemengde gevoelens. Aan de ene kant is er blijdschap en opluchting dat dit kabinet geen groeibesluit over Schiphol meer gaat nemen. Maar dit komt natuurlijk wel door gebrek aan leiderschap, waar de heer Paternotte al eerder op doelde. Door dit gebrek aan leiderschap lukt het allemaal niet, en dat is eigenlijk in het voordeel van diegenen die denken dat de luchtvaart niet moet groeien.

Ik blijf het opmerkelijk vinden dat de minister in haar antwoorden de OVV, die een onafhankelijk geborgde waakhond op het gebied van veiligheid is, eigenlijk op gelijk niveau stelt met het NLR, dat een specifieke opdracht van het ministerie heeft gekregen om negen aspecten van het OVV-rapport te onderzoeken. Ik heb daar moeite mee. Ik heb ook moeite met het feit dat hier eigenlijk wordt gezegd dat er niets wordt gedaan met die concrete aanbeveling dat er naar het operationele concept gekeken móét worden. Ik verwacht in deze kabinetsperiode van de minister nog wel een serieuze reactie hierop.

Op mijn vraag over de werking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel antwoordt de minister: kijk naar wat er in de MER is gedaan. Dan is mijn hele concrete vraag de volgende. Wordt er in die MER gekeken naar hoe de overlast van omwonenden toenam in de drie jaar dat we 500.000 vliegbewegingen op Schiphol hadden? Waar in het nieuwe normen- en handhavingstelsel de intentie is om de secundaire banen te ontzien, blijkt uit de cijfers namelijk dat de praktijk anders is. Dat betekent dat de overlast voor omwonenden toeneemt bij 500.000 vliegbewegingen. Dat is nooit de intentie van het stelsel geweest. Wordt die vraag beantwoord in de MER?

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Meneer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Dank u wel, voorzitter. Het is bijna het einde van de voldongenfeitenpolitiek die de minister steeds hanteert. Die werkt niet meer. In maart schrijft ze ijskoud op: we gaan door met LVB-2 en groei, en de integrale veiligheidsanalyse onderschrijft dat Schiphol naar 540.000 vliegbewegingen kan groeien. De OVV vindt dat het daarvoor te vroeg is. Ik vraag nogmaals ... Nee, laat ik het anders formuleren. Zit er volgens de minister een hiërarchie in de aanbevelingen

die de ILT gedaan heeft over wat de OVV schrijft? Zet zij die op één niveau of zit daar toch een hiërarchie achter?

In tegenstelling tot wat de minister in maart zei, zegt ze nu dat het kabinet geen groeibesluit meer neemt, terwijl ze ook volgens de website van haar eigen ministerie daarop nog wel aan het voorsorteren is. Geen groei betekent ook geen overloop, dus dat betekent eigenlijk ook geen besluit over Lelystad Airport. Kan de minister misschien bevestigen dat deze gedachtentrein klopt?

Met betrekking tot het vooronderzoek zal de tijd het leren. Daar draaiden we inderdaad in cirkeltjes rond, dus daar zal ik nu verder niet op ingaan.

Tot slot ben ik heel blij dat de minister bevestigt dat er voor Twente Airport geen precedentwerking uitgaat van de truc die ze nu hebben uitgehaald: we laten eerst vliegtuigen landen en dan zien we wel weer hoe ze weggkomen. Ik ben heel blij dat de minister bevestigt dat dit inderdaad niet kan, dat het een unieke situatie was en dat Twente Airport daar geen precedentwerking aan kan ontlelen. Het is fijn dat de minister dat hier heeft gezegd.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik kijk naar de minister. Zij wenst een paar minuten schorsing. Met een schorsing van een minuut of vijf halen we het allemaal net.

De vergadering wordt van 17.45 uur tot 17.50 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik geef het woord aan de minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. De heer Laçin vroeg hoe het stond met materiaalpooling. Dit was een van de aandachtspunten van het NLR. In het kader van het ISMS zijn er wel gesprekken over gevoerd, maar het is nog niet gerealiseerd. Dit is dus een van de zaken die nog niet zijn opgepakt. Daar heeft u gelijk in. Dit moet nog gaan gebeuren.

Het ultrafijnstofonderzoek. Het vreemde is dat we allebei gelijk hebben. Schiphol heeft het onderzoek opgedragen aan TNO. Vanuit het ministerie hebben wijzelf ook opdracht gegeven tot onderzoek, en dat onderzoek doet het RIVM. Er is dus sprake van twee onderzoeken. In beide gevallen gaat het ook om de werknemers. Ik heb me net laten vertellen dat dit zo is, maar nu ik u hoor zeggen dat het niet zo is, stel ik voor dat we nog even schriftelijk op een rijtje zullen zetten welk onderzoek nu precies door wie wordt gedaan. Laten we het nu zo oplossen, want

anders wordt het een gehakketak en dat lijkt me niet nuttig. We zullen u laten weten wie precies welk onderzoek doet, en dan zullen we er gelijk bij zetten wanneer de resultaten te verwachten zijn.

Dan kom ik bij de heer Paternotte.

**De voorzitter:**

Meneer Laçin, kort alstublieft.

**De heer Laçin (SP):**

Ik zie u moedeloos kijken, voorzitter. Dat begrijp ik. Ik had voor de derde keer een vraag gesteld over die aantallen coronabesmettingen die verborgen worden gehouden door beveiligingsbedrijven. De FNV heeft met heel veel werknemers daarover gesproken en heeft daarover uitlatingen gedaan. We zitten midden in een pandemie. Als er besmettingen zijn, moeten die eerlijk gecommuniceerd worden. Ik wil echt van deze minister de toezegging dat zij hierover het gesprek met Schiphol aangaat, zodat alle bedrijven de juiste cijfers aanleveren en deze cijfers openbaar worden gemaakt.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik ga ervan uit dat je erop zou moeten kunnen vertrouwen dat Schiphol als goed werkgever dit gewoon doet. Maar goed, ik ben best bereid om nog een keer na te vragen hóé zij dit doen. Dat lijkt mij een mooie neutrale insteek.

Dan kom ik alsnog bij de heer Paternotte. Hij vroeg wat er al gedaan is en welke stappen ten aanzien van veiligheid nog worden gezet voor het ontbinden van dit parlement en dit kabinet. Hij vroeg ook van alles over de autonome veiligheidsverbetering. Ik stel voor om dit schriftelijk te beantwoorden, want we hebben nu echt niet meer de tijd om daar heel uitgebreid op in te gaan. Uw Kamer krijgt straks de Staat van Schiphol. Ik kan me voorstellen dat we hierover een apart schrijven toevoegen, zodat u het bij de Staat van Schiphol kunt meenemen. We laten u dan even zien waarnaar u zonet gevraagd heeft: wat er al gedaan is, wat er nog komt enzovoort. Gezien de tijd lijkt het me voor nu niet meer doenlijk.

Mevrouw Kröger zegt dat ik als minister de OVV en het NLR gelijkstel. Zo heb ik het niet willen zeggen. Zij hebben natuurlijk ieder hun eigenstandige rol en verantwoordelijkheid, en die van de OVV is een hele bijzondere. Het enige dat ik heb willen aangeven is dat er zowel bij de OVV als bij het NLR gewoon goed gekwalificeerde wetenschappers aan het werk zijn. Niet meer en niet minder. Ik heb respect voor de mensen die hun werk doen bij deze beide organisaties. Als ik daarover een onduidelijk beeld heb geschapen, dan wil ik dat bij deze rechtzetten. Het is niet zo dat ik deze organisaties als volstrekt vergelijkbare instanties zie. Dat is niet zo.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger nog?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat was ook niet wat ik suggereerde. De OVV heeft over de héle situatie op Schiphol een adviesrapport geschreven. Vervolgens heeft het NLR naar een héél specifiek stukje gekeken en geconcludeerd dat we naar 540 kunnen groeien. De OVV zegt dat dit gewoon een ontorechte conclusie is, omdat er dus niet naar het integrale verhaal rond het operationele concept is gekeken, et cetera et cetera. Dan snap ik niet helemaal wat de functie ervan is dat die twee partijen met elkaar om de tafel gaan zitten. Dan moet het NLR toch gewoon díé vraag krijgen?

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Kröger, we gaan het debat niet overdoen. Dit hebben we allemaal al gewisseld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat gevoel kreeg ik ook al. Het gaat erom dat zij met elkaar het gesprek aangaan over de punten waarover zij van mening verschillen, dus dan hebben ze het over eenzelfde onderwerp. Daar komen we nog op terug.

Mevrouw Kröger stelt hele specifieke vragen over het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Zit het ontzien van de secundaire banen in de afgelopen drie jaar met 500.000 vliegbewegingen wel in de MER? Ook in het kader van de capaciteitsdeclaratie wordt jaarlijks daarover gerapporteerd. Naar ons beste weten zit dit ook verwerkt in de milieueffectrapportage, maar ik kan het zo niet helemaal exact pinpointen. U gaat dit zien op het moment dat u de milieueffectrapportage krijgt. We zullen daar nu natuurlijk zelf ook nog even met extra aandacht naar kijken.

Tot slot vroeg de heer Van Raan of er een hiërarchie zit in de aanbevelingen. Je kunt ze niet nummeren; laat ik het zo maar zeggen. Natuurlijk ziet iedereen wel dat de ene van een wat kleinere orde is, en de andere van een wat grotere orde. Ik weet niet helemaal precies waar u naar op zoek bent?

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, u krijgt de vraag, dus ga uw gang.

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

Dank voor de vraag. Ik vroeg inderdaad niet naar een hiërarchie in de aanbevelingen zelf, maar tussen de organisaties: de OVV en het NLR. Hoe zou u die willen omschrijven? U doet namelijk voorkomen dat ze precies even zwaar wegen en dat ze met elkaar om tafel moeten gaan. Het zou kunnen dat u vindt dat ze precies even zwaar wegen. Of zit er toch een soort hiërarchie in? Daar was ik even nieuwsgierig naar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan had ik uw vraag inderdaad verkeerd begrepen. Ik dacht dat u een hiërarchie in de aanbevelingen wilde aanbrengen. Nee, dan zijn we nu bij hetzelfde debat dat ik net met uw collega Kröger had. Ik zie wel degelijk dat de OVV natuurlijk een werkelijk andere positie heeft, met een andere rol en andere taken en verantwoordelijkheden dan het NLR. Maar ik zeg nogmaals dat bij beide instanties mensen met heel veel verstand van zaken werken.

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

Het klopt dat het verschillende organisaties zijn. Dat heeft u goed benoemd. Dank daarvoor. Het gaat mij even om de hiërarchie. Ziet u een hiërarchie daartussen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik vind hiërarchie niet het goede woord daarvoor.

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

Een ordening dan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Een ordening. Nou, ze hebben ieder een eigen taak en verantwoordelijkheid, net zoals de ILT ook weer een eigen rol en wettelijke verantwoordelijkheid in dit hele veiligheidsterrein heeft.

De **voorzitter**:

Dan dank ik de minister voor haar antwoorden in tweede termijn. Wij naderen het einde van dit algemeen overleg.

De griffier heeft voor u de volgende toezeggingen genoteerd. Daarvoor zet ik mijn bril even af.

- Naar verwachting komt begin 2021 LVB-1 Schiphol met de bijbehorende stukken naar de Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zou ik niet als een toezegging kwalificeren, voorzitter. Het is wel een voornemen. U wilt toch ook stoppen met anticiperend handhaven?

De **voorzitter**:

De griffier is hierin alwijs. Het staat als toezegging genoteerd. Bij dezen.

- Twee. Zodra het kabinet een standpunt heeft geformuleerd over het al dan niet invoeren van een vaccinatieplicht voor vliegtuigreizigers, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

- Drie. De Kamer wordt geïnformeerd over de ontwikkeling omtrent de herintroductie van de 737 MAX.

- Vier. In het voorjaar wordt de Kamer nader geïnformeerd over de pilot van het toevoegen van een gezagvoerder aan de expertgroep inzake het delen van dreigingsinformatie over vliegen boven conflictgebieden.

- Vijf. Komend voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over het onderzoek rond sociale vestigingseisen voor luchtvaartmaatschappijen.

- Zes. Er zal schriftelijk op een rijtje worden gezet welke onderzoeken over de effecten van ultrafijnstof op luchtvaartpersoneel worden uitgevoerd en door wie, en wanneer de resultaten daarvan bekend zijn.

- Zeven. De Kamer wordt bij de Staat van Schiphol geïnformeerd over de stappen ten behoeve van de veiligheid die in de komende tijd worden genomen, en over de al gerealiseerde veiligheidsverbeteringen.

Ten slotte is er een VAO aangevraagd door Kamerlid Laçin van de SP. Ik kan u niet beloven wanneer dit wordt ingepland, want daar gaan wij hier niet over.

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

Voorzitter, er is een vraag blijven liggen.

De **voorzitter**:

Waarover? Een hele lange vraag, wordt hier opgemerkt.

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

Nee, het was een korte vraag over de consequentie van geen groei voor Schiphol. Betekent geen groei voor Schiphol inderdaad geen overloop, en dan ook geen besluit over Lelystad Airport?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Voorzitter, nou gaan we een heel ander debat voeren. Dan zitten we weer in de semantiek van "geen groei". Ik heb aangegeven dat we nu voor Schiphol geen groeibesluit kunnen nemen in deze kabinetsperiode. We mogen blij zijn als we LVB-1 kunnen doen; dat hoop ik. Alle andere onderwerpen staan daar los van.

**De voorzitter:**

Meneer Van Raan, die mag u bewaren tot een volgend debat over luchtvaart.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Om precies te zijn: qua besluitvorming staan ze daar los van.

**De voorzitter:**

Ik concludeer dat we hiermee het algemeen overleg hebben afgerond. Ik dank de minister. Ik dank haar ambtelijke ondersteuning. Ik wens u allen een prettige avond.

Sluiting 18.00 uur.