

Vergaderjaar 2017–2018

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 346

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juli 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 3 juli 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 april 2018 inzake reactie op verzoek, gedaan tijdens de plenaire behandeling VSO Nachtvluchten luchthaven Schiphol en op verzoek commissie over de voorgenomen bouwplannen in het LIB 4-gebied bij Amstelveen (Kamerstuk 29 665, nr. 286);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2018 inzake reactie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) op de wijze waarop wordt omgegaan met de aanbevelingen uit het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 288);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2018 inzake BIT-advies programma iCAS (Kamerstuk 31 936, nr. 490);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2018 inzake appreciatie Integrale veiligheidsanalyse Schiphol en effectiviteit externe veiligheidsbeleid (Kamerstuk 29 665, nr. 333);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2018 inzake diverse veiligheidsonderwerpen luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 487).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Van Brenk, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Paternotte en Van Raan,

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

Aanvang 18.05 uur.

De voorzitter:

Goedenavond. Ik open deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Dit algemeen overleg gaat over vliegveiligheid en zal duren tot een uur of negen. Als we eerder klaar zijn, zijn we eerder klaar. Er zijn een aantal leden aanwezig. Ook van harte welkom aan de Minister en haar mensen. De nu aanwezige leden zijn de heer Laçin van de SP-fractie, mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren, de heer Dijkstra van de VVD, de heer Graus van de PVV en mevrouw Van Brenk van 50PLUS. Welkom. U heeft in uw eerste termijn allemaal maximaal vier minuten spreektijd per fractie en twee interrupties op elkaar.

Meneer Laçin, ik geef u als eerste het woord.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Honderd procent veiligheid in de luchtvaart bestaat niet, maar het doel moet altijd zijn zo veilig mogelijk. Het is nooit veilig genoeg. Die woorden gebruikte ik toen we het plenaire debat voerden naar aanleiding van het OVV-rapport over de veiligheid op Schiphol. De OVV geeft inmiddels aan dat hun rapport veel te veel gebruikt wordt om te stellen dat Schiphol veilig is en door kan groeien, terwijl de centrale conclusie dat er een principiële discussie over de toekomst van Schiphol gevoerd moet worden vanwege de veiligheid voordat er over groei gesproken kan worden, niet tot nauwelijks aan bod komt. Dat bleek ook uit de kop in Trouw vanochtend: «Schiphol ziet veiligheid als sluitpost». Aangezien er hier in de Kamer partijen zijn die volop voorsorteren op groei, terwijl de principiële discussie pas bij de Luchtvaartnota 2020–2050 komt, vindt de SP de zorgen van de OVV terecht. Kan de Minister inzichtelijk maken welke concrete stappen zij tot op heden heeft gezet? Wat gaat zij op korte termijn doen? Hoe gaat zij de Kamer daarover bijpraten? Ik lees vooral in de brief dat de sector aan zet is, maar ik ben wel erg benieuwd welke rol de Minister voor haarzelf ziet. Kan zij dit bijvoorbeeld doen in een halfjaarlijkse rapportage richting de Kamer? Voorzitter. De VNV, de grootste pilotenvakbond van ons land, heeft de resultaten gepresenteerd van haar onderzoek onder 1.200 leden. Die resultaten liegen er niet om. 62% van de piloten geeft aan dat zij achteraf gezien weleens beter niet hadden kunnen vliegen. Negentien op de tien piloten stellen dat de werkdruk enorm is toegenomen de afgelopen jaren. Let wel, we hebben het hier over de piloten van gerenommeerde maatschappijen, en niet van de Ryanairs van deze wereld. Wat is de reactie van de Minister op deze resultaten, ook met het oog op de discussie die ik al heel vaak heb aangezwengeld over schijnzelfstandigheid en de risico's die dat voor vliegveiligheid met zich meebrengt? Als we het dan toch over de VNV hebben: hoe kan het dat bij het convenant over de veiligheidsverbetering op Schiphol de grootste vertegenwoordiger van de piloten niet betrokken is? Is de Minister alsnog bereid om met de grootste pilotenvakbond in gesprek te gaan om hen ook onder dit convenant te krijgen en verder te praten over de resultaten van het onderzoek onder 1.200 piloten?

Voorzitter. Tot slot wil ik het hebben over het grondpersoneel, een belangrijke, maar vaak onderschatte schakel in de veiligheid. Door de marktwerking en de grondaftandeling is de werkdrnk daar fors toege-
nomen. In de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol geeft NLR aan dat
hoog personeelsverloop en gebrek aan ervaring gepaard met groei van
het aantal vliegbewegingen kunnen leiden tot een toename van het aantal
botsingen tussen grondvoertuigen en vliegtuigen. Is de Minister bereid
om aanvullende eisen te stellen aan afhandelaars, waardoor de veiligheid
gewaarborgd blijft? Kan zij de mogelijkheden tot aanvullende eisen
onderzoeken en de Kamer hierover informeren?
Dat was mijn eerste termijn.

De voorzitter:

Geweldig. Hartelijk dank. Het woord is aan mevrouw Kröger van
GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Luchtvaartveiligheid: als het niet veilig kan, dan kan
het niet. De kritiek van de OVV was en is dat de veiligheid op Schiphol op
de tweede plaats komt, na groei. De interpretatie van het ministerie en de
sector was: Schiphol is veilig, dus kunnen we met wat aanpassingen
groeien. Een betere illustratie van het fundamentele probleem bij de
bestuurders in de sector is amper denkbaar. De OVV was op uiterst
diplomatieke wijze toch wel woest, denk ik. Een citaat. «De tijd van
marginale aanpassingen van het beleid is voorbij», zo schrijft de OVV.
«Groeï is pas mogelijk nadat de risico's nu en in de toekomst structureel
zijn verminderd.» De OVV doet een groot aantal aanbevelingen om de
veiligheid voor zowel de luchtvaart als de omgeving te vergroten. De
vraag is waarom dit vervolgens vertaald wordt in een onderzoek door het
NLR, waarbij eigenlijk alleen gekeken wordt naar de veiligheid in relatie
tot groei, dus alleen naar de ongevals categorieën die ontstaan door
toenemende drukte. Dit doet wat ons betreft geen recht aan het
OVV-rapport. In het NLR-rapport staan de risico's per vlucht beschreven,
maar voor de omwonenden nemen het plaatsgebonden risico en het
groepsrisico in absolute zin altijd toe met meer vluchten. Hetzelfde geldt
bijvoorbeeld voor vogelaanvaringen: meer vluchten betekent een grotere
kans op een incident. Waarom is dit door het NLR niet als zodanig
meegenomen? De rapporten die net via een WOB-verzoek openbaar zijn
gemaakt – dat vond ik toevallig op Twitter – laten een trechter in het
NLR-onderzoek zien. Heeft het ministerie aangestuurd op die vernauwing
van het onderzoek naar alleen de risicofactoren die veroorzaakt worden
door groei? En kan de Minister alsnog een reactie op alle aanbevelingen
van de OVV toezeggen?

De OVV stelde vorig jaar ook dat het plaatsgebonden risico en het
groepsrisico nu niet genoeg een rol spelen in de risicoafweging, terwijl de
omwonenden juist op de eerste plaats zouden moeten staan. Een
voorbeeld waarin dit in ons huidige beleid niet het geval is: waarom geldt
voor omwonenden van bijvoorbeeld chemische fabrieken een scherpere
veiligheidsnorm dan voor vliegvelden? En waarom zouden we de winst in
veiligere vliegtuigen vervolgens omzetten in groei mogelijkheden in plaats
van in een lager risico voor omwonenden?

Dan een ander punt. Gisteren meldde de VNV dat 62% van de piloten
weleens te moe of te ziek was om veilig te vliegen. Ze doen het toch, want
door alle concurrentie wordt de werkdrnk steeds hoger. Kan de Minister
ook deze veiligheidsaspecten meenemen?

De OVV beveelt aan om handhaafbare normen en doelen te formuleren en
deze te gebruiken om de veiligheid permanent te blijven verbeteren.

Waarom is dit nog niet gebeurd?

De Minister presenteerde gisteren het nieuwe veiligheidsconvenant van
het ISMS, maar de structuren zijn eigenlijk dezelfde als van het oude VpS,

waar de OVV zo fel over was. Waarom zijn bijvoorbeeld de piloten, de primaire verantwoordelijken, niet betrokken? Ook had de OVV stevige kritiek op het functioneren van de ILT. Waaruit blijkt dat de positie van de ILT is versterkt? Is de ILT vaker op Schiphol voor inspecties? Is het team van inspecteurs significant uitgebreid? Recent heeft de Minister toegezegd in gesprek te gaan met de ILT over de vraag of de huidige capaciteit in haar algemeenheid voldoende is. Wij willen graag speciale aandacht vragen voor de luchtvaart en willen zo snel mogelijk een terugkoppeling van die gesprekken.

Ten slotte ga ik in op de rol van de Minister en haar ministerie zelf. Een van de belangrijkste aanbevelingen van de OVV was dat het ministerie weer grip op de luchtvaart moet krijgen. Hoe vindt de Minister het zelf gaan? Waaruit kan voor de Kamer blijken dat dit veranderd is? Waaruit blijkt dat de rollenvermenging die de OVV beschrijft, daadwerkelijk aangepakt wordt?

Voorzitter, ik sluit af. Vanuit de OVV, de omwonenden en de piloten zijn ernstige zorgen geuit. Veiligheid, dat is de harde randvoorwaarde voor de toekomst van Schiphol, niet groei.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Het woord is aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. «Het is een kwestie van tijd voordat het echt een keer fout gaat op Schiphol. Groei gaat nog altijd voor veiligheid, terwijl een serie knulligheden op deze complexe luchthaven zomaar kan leiden tot een botsing. Daar willen wij voor waarschuwen.» Was getekend: Arthur van den Hudding, voorzitter van de VNV, vandaag in de krant. Dat is geen nieuwe boodschap. In november vorig jaar waren bijvoorbeeld al dezelfde geluiden te horen van de piloten. De OVV stelt dat op Schiphol het patroon zichtbaar is dat de betrokken partijen eerst een nieuw veiligheidsrisico accepteren en vervolgens maatregelen nemen om de negatieve gevolgen voor de veiligheid te beperken.

Er ligt nu een convenant waarin de sector nogmaals het vertrouwen krijgt om zelf met een veiligheidsplan te komen. Het probleem is echter dat de sector veiligheid nog steeds ondergeschikt maakt aan de groei van het aantal vluchten of – dat kan ook – groei door hinder laat toenemen. Met andere woorden, veiligheid is een soort sluitpost. Net als de piloten lezen we in het convenant nog steeds geen enkele garantie op verbetering van de veiligheidssituatie. Kan de Minister met naam en rugnummer inzichtelijk maken welke van de aanbevelingen van de OVV – wij tellen er 21 – naar haar inzicht precies worden ingevuld in het convenant? Dat is niet duidelijk. En welke aanbevelingen blijven er daarmee volgens haar nog openstaan? Klopt het dat de piloten niet zijn uitgenodigd voor overleg over het veiligheidssysteem? Als dat zo is, wat gaat de Minister dan doen om de piloten alsnog tot partij te maken in het veiligheidssysteem? Een van de afwegingskaders van het OVV-rapport was de organisatie van de tegenkracht; dat staat op pagina 19. De vraag is eigenlijk – daar is geen aandacht voor – hoe de Minister de tegenkrachten gaat helpen om zich beter te organiseren. Is de Minister bijvoorbeeld bereid om in gesprek te gaan met enkele klokkenluiders? Erkent de Minister dat de herhaalde stellingname van de piloten een belangrijk signaal is van de veiligheidssituatie? In het voorgaande debat hebben we het daar ook over gehad. De Minister heeft toen, het OVV-rapport citerend, gezegd dat er geen signalen zijn dat er directe veiligheidsproblemen zijn. Daarna zijn er signalen van de piloten gekomen. Daar hebben wij de Minister op bevraagd. De Minister zei toen: ik vind dit geen signaal. Er is nu een duidelijk tweede signaal. De vraag die zich dan opdringt is natuurlijk: hoeveel signalen

moeten er komen voordat de Minister het wél als een signaal ziet waarop zij moet reageren, namelijk dat de grenzen van de luchtvaartgroei zijn bereikt? Erkent de Minister dat een krimp van het aantal vluchten een zeer effectieve maatregel is om de vliegveiligheid te verhogen?

Voorzitter. Ik vat het door de Minister geschetste proces kort samen. Eind 2020 zou er een voorkeursbesluit voor herindeling van het luchtruim moeten liggen. De vraag is wat vanaf dat moment het tijdpad is. Kan de Minister nog eens bevestigen dat tussentijds geen sprake kan zijn van extra vluchten op Schiphol?

De OVV stelde dat hij niet vóór 2023 een situatie voor zich ziet waarin er sprake kan zijn van luchtvaartgroei. Kan de Minister dat wel toezeggen? Graag een reactie. Kan de Minister uitleggen onder welke voorwaarden zij eventuele groei voor 2023 wél voor zich ziet en welke besluiten daarvoor nodig zijn? Er staat namelijk dat groei niet kan zonder de veiligheid te verhogen. Is de Minister bereid om, mede gezien de ontwikkeling van het klimaat en de omarming van het brede klimaatbegrip, ook klimaatveiligheid als uitgangspunt mee te nemen voor de luchtvaart?

De voorzitter:

En uw slotzin is ...

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is een probleem, voorzitter, want ik heb nog ... Laat ik als slot de vogelaanvaringen en het rapport daarover noemen. Het gaat om een aanvullend rapport voor de MER. Dat zou er nog moeten komen en het is er nu. Er staat in dat het risico op vogelaanvaringen klein is, maar dat is geen voldoende omschrijving. Het gaat altijd om de kans op een ongeval maal de ernst van het ongeval. En dat ontbreekt. De vraag is – dat is mijn laatste zin, voorzitter – of de Minister bereid is om dat aanvullende rapport, dat er volgens de MER zou komen en dat er nu is, alsnog te beoordelen. Het beschrijft niet voldoende de risico's op vogelaanvaringen en de gevolgen daarvan.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik zal de volgende keer iets eerder vragen om een slotzin. De volgende spreker is de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het is best een novum dat wij hier meemaken: een nieuw algemeen overleg specifiek gericht op vliegveiligheid. Ik denk dat dat goed is en de VVD ondersteunt het ook. Veiligheid moet altijd primair op één staan. Ik ben blij dat in het regeerakkoord het belang van vliegveiligheid terugkomt. Maar het gaat om meer, namelijk ook de veiligheid rond Schiphol. Het gaat nu over de vliegveiligheid, maar ook bij de terminals is veiligheid van belang. Wij laten heel veel mensen vertrekken vanaf de luchthaven. Hoe adresseren wij die veiligheid?

Er ligt een hele stapel rapporten, waarbij dat van de OVV voor mij het belangrijkste is. Dat rapport hebben we al eerder plenair besproken, maar het gaat erom dat de aanbevelingen worden opgevolgd. Ik zag gisteren, 2 juli, het convenant Veiligheidsverbetering Schiphol en de ontwikkeling van een heel systeem daarvoor. Wat mij bevreemdt – misschien wil de Minister daarop reageren – is dat de piloten daar geen onderdeel van uitmaken. Dat zijn toch mensen die er veel verstand van hebben en die ons hierover continu benaderen. Wij hebben eerder gesproken over het aantal wisselingen van banen bij het taxiën en bij het opstijgen. Ik geloof dat er veertien kruisingen zijn, terwijl er eigenlijk maar twee nodig zijn vanwege de weersgesteldheid. Zouden de piloten hierin een rol kunnen krijgen of wordt hun stem op een andere manier gehoord? U weet hoe

piloten zijn: het zijn ijdele mannetjes en vrouwtjes die allemaal hun zegje willen doen. Maar ze hebben er wel verstand van.

De voorzitter:

En u weet ook hoe voorzitters zijn. Als iemand wil interrumperen, dan geeft een voorzitter daartoe de gelegenheid.

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

Is dat nu aan de orde?

De voorzitter:

Ja, de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren wil u iets vragen.

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

Het is natuurlijk goed nieuws dat de VVD en de Partij voor de Dieren het erover eens zijn dat de piloten gehoord moeten worden. Ik heb wel een vraag. De heer Dijkstra breidt veiligheid terecht uit naar andere aspecten, bijvoorbeeld de terminal. Is de VVD ook bereid om het begrip «klimaatveiligheid» in haar veiligheidsafweging mee te nemen, dus de mate waarin vliegen impact heeft op het klimaat en dus op onze veiligheid?

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

Ik kan op heel veel manieren antwoorden, zo zit ik me te bedenken. Het is een soort triviantvraag. Schiphol ligt natuurlijk in een polder, de Haarlemmermeer. Het is wel van belang dat we die polder blijven leegpompen. Volgens mij is het zo ongeveer het laagste punt van Nederland, op Capelle aan den IJssel of de Alexanderpolder bij Rotterdam na. Volgens mij ligt de Haarlemmermeer op min zoveel. Als je landt, dan land je, geloof ik, drie meter onder zeeniveau. In die zin vind ik het van belang dat we Nederland en dus ook Schiphol veilig houden. Maar waar meneer Van Raan met name op doelt, is ... Ik denk dat het klimaat en de uitstoot van vliegtuigen steeds prominenter worden. Dat zien we en dat wordt ook meegenomen in de nieuwe Luchtvaartnota. Ik denk dat dat een goede ontwikkeling is, dus als daar voorstellen voor zijn, dan zie ik die graag tegemoet.

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

Het is prettig dat de VVD ook het begrip «klimaatveiligheid» omarmt, ook in de luchtvaart. We kijken uit naar de discussies daarover. Prima.

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

Dit wordt ongetwijfeld vervolgd, mijn collega's aan deze zijde kennende. Ik wil zelf ook dat de luchtvaart verduurzaamt. We moeten gewoon aan de bak, want je moet ook kunnen uitleggen wat er gebeurt. Maar je moet natuurlijk niet gekke Henkie zijn. Je moet kijken hoe je dit zo veel mogelijk Europees en mondiaal kan doen, maar ook de luchtvaart moet absoluut verduurzamen. We zien het ook toenemen. Gisteren zag ik op Flight-radar24 dat er meer dan 200.000 vluchten tegelijkertijd in de lucht waren. We hebben dus wat te doen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

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

Ik zal doorgaan. U moet de tijd maar even goed bijhouden. Over de piloten heb ik het al gehad.

Dan specifiek over veiligheid. De aanvrager van dit debat is de heer Paternotte. Hij komt nog met zijn betoog. Met name Schiphol is van nationaal belang. Het kan toch niet zo zijn dat we vanwege een heel grote woningbouwbehoefte, die ik ook heb en proef, mensen extra gaan blootstellen aan geluidshinder en die onder de routes gaan huisvesten? Ik

doel dan met name op de plannen zoals die in Amstelveen voorliggen, om Uilenstede en Kronenburg om te bouwen zodat er 2.500 studenten kunnen wonen. Die ga je dan gewoon onder een route zetten. Dat lijkt me onverstandig. Ten eerste heb je daarmee de klagers van de toekomst. Ten tweede zegt de ILT: dat moet je niet doen. En ten derde zegt de OVV: vanwege de risicocontouren moet je mensen niet onder die routes laten wonen. Ik wil best wat doen met ruimtelijke ordening, ook in dit gebied, want ik zie de noodzaak, maar laten we wel maatwerk toepassen zodat we kunnen ruilen als het gaat om mensen die de dupe zijn, die niet in een huis mogen wonen maar wel in een kas mogen werken en dergelijke. Maar het lijkt me onverstandig om nu heel veel mensen toe te voegen aan de geluidscontouren rondom Schiphol en de mogelijke aanvliegroutes, die we ongetwijfeld ook nog opnieuw gaan bekijken. Dat moet je niet doen, zo zegt de VVD. Dus ja, bouwen, bouwen en bouwen, maar wel op de goede plek en niet daar waar de luchtvaart in de toekomst eventueel gehinderd wordt. Waar ik bang voor ben, is dat een partij zo meteen zegt: er wonen nu zo veel mensen, laten we de Buitenveldertbaan maar sluiten. Ik ben bang dat het gebruikt wordt om de luchtvaart, die van nationaal belang is, in te perken en dat wil ik niet.

De voorzitter:

Er is een interruptie voor u van de heer Paternotte van D66.

De heer Paternotte (D66):

Mensen op een plek neerzetten waar ze de luchtvaart in de toekomst gaan hinderen; dat is natuurlijk een bijzondere redenering. Wat mij opvalt, is dat u zegt: je zou mensen onder die routes zetten. Maar daar zitten al heel veel mensen. Er wonen heel veel mensen in Uilenstede. Wouter Bos en Jan Peter Balkenende hebben daar gewoond. Er zitten mensen in kantoren daar. Amstelveen zou daar ook short stay en hotels mogen neerzetten; dat mag allemaal. Waarom zou je daar geen studenten neer mogen zetten, die met name 's nachts thuis zijn, wanneer er niet of nauwelijks vliegtuigen zijn? Is dat niet de beste groep mensen om daar te laten wonen, beter dan short stay, hotels of kantoren?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als ik zelf zou mogen kiezen, zou ik best een appartementje in de terminal van Schiphol willen. Dan heb je altijd winkeltjes bij de hand en goede verbindingen. Je kunt van alles kopen, alhoewel het misschien wel wat duurder is. Het liefst zou ik dan ook iedere dag taxfree shoppen, ook bij de Albert Heijn to go. Dan neem ik die hinder maar op de koop toe. Maar daar gaat het natuurlijk niet om. Waar het om gaat, is dat je niet zo veel nieuwe mensen en wooneenheden op zo'n massale schaal moet toevoegen als de specialisten zeggen: jongens, de routes gaan veranderen. Ook de OVV is negatief en daar hechten we toch aan. Dan moet je dat niet doen. Dan moet je zeggen: die woningbouwbehoefte van u begrijp ik, maar we gaan niet onze nationale airport inklemmen door nog meer woningen te bouwen en door meer klagers van de toekomst neer te zetten, met alle risico's van dien, terwijl dat eigenlijk niet nodig is. Er zijn andere mooie plekken om te wonen, ook dichtbij Schiphol. Maar laten we dat niet onder die routes doen, meneer Paternotte. Terwijl u dit AO over vliegveiligheid hebt aangevraagd, negeert u daarmee de risico's die er ook zijn; dat begrijp ik niet. En daar ben ik ook wel benieuwd naar in uw betoog zo meteen.

De heer Paternotte (D66):

Ik heb het nou juist over de logica hier. Ik stel een heel duidelijke vraag en ik krijg totaal geen antwoord van de heer Dijkstra. Want als u het over veiligheid heeft, vindt u dan niet dat we Uilenstede zouden moeten evacueren? En als u het over veiligheid heeft, vindt u het dan logisch dat

je daar wel short stay hotels en kantoren neer kunt zetten, waar overdag mensen zijn als er vliegtuigen vliegen, maar geen studentenwoningen waar 's nachts mensen slapen als er geen vliegtuigen zijn? Ik vraag het aan u als liberaal, want u zegt dat je daar geen mensen neer moet zetten. Maar kunnen die klagers van de toekomst niet zelf bepalen of ze daar willen wonen en klagers willen worden?

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

Ja, dat kunnen ze heel goed zelf bepalen. Alleen wij hebben hier een afweging te maken, en daarbij zeg ik: we hebben hier een nationaal belang te dienen. Schiphol is van nationaal belang, van een groter belang dan wat een wethouder in een bepaalde plaats wil met de woningbouw. Daar moeten we echt andere oplossingen voor verzinnen. Ja, en sorry, ik zou er ook graag wonen, maar op een gegeven moet je zeggen: dat kan gewoon niet, want dat zit in die geluidscontour. En we willen Schiphol niet op slot zetten. Want wat u misschien het liefste wilt, is heel Schiphol volbouwen en zo inperken dat je inderdaad niks meer kan. En die luchtvaart is van essentieel belang. Ik wil dat we voor nu en de komende 50 jaar voldoende ruimte hebben om de groei die we met elkaar willen te accommoderen. Daar passen geen mensen bij met beperking. Sterker nog: ik denk dat je mensen soms even daar moet weghalen, omdat we daar een nationaal belang zien.

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

Ik werd even getriggerd door wat de heer Dijkstra zei. Hij raakt helemaal in paniek als Schiphol op slot gaat. Maar je zou natuurlijk ook kunnen zeggen: het gaat op slot qua vliegen, wat ons een heel goed idee lijkt, en we gaan wat meer treinen inzetten. Dan heb je het probleem toch ook opgelost?

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

Schiphol zit nu op slot, maar we halen dat slot eraf na 2020. Dan gaan we voor duurzame groei, waarvan de helft ten goede komt aan de omwonenden – dat is eigenlijk wel mooi – en de andere helft aan nieuwe vluchten. Dan hoop ik ook dat alle maatregelen die we nemen steeds stillere en zuiniger toestellen opleveren, waardoor de hinder ook beperkt wordt. Schiphol is van groot belang voor ons land, gelet op de toegevoegde waarde en het aantal banen. Ik ben het dus niet eens met de Partij voor de Dieren dat we dat moeten minderen, nee, we moeten dat nu zo houden zoals we hebben afgesproken met elkaar: 500.000 vluchten tot en met 2020. Maar daarna komt er zeker groei, en dat is ook de afspraak die we met elkaar hebben gemaakt.

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

Dat is een mooi betoog, dat is ook wat uw regeerakkoord zegt, maar het is geen antwoord op de vraag. De vraag gaat hierover. U zegt dat er niet meer gebouwd kan worden. Dat probleem zou je ook kunnen oplossen door minder te vliegen en meer de trein te nemen. Dan kun je én bouwen én je houdt de hubfunctie van Schiphol in stand, die steeds minder afhankelijk wordt van vliegen en steeds meer van het aantal mensen dat er komt. Dat hoeven niet per definitie, zoals «Mainports voorbij» ook zegt, vliegende mensen te zijn, dat kunnen ook treinende mensen zijn.

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

Ja, dat kan. Je kunt ook met de trein naar het buitenland. Je kunt heel goed met de trein naar Brussel, naar Parijs, naar Düsseldorf. Berlijn is ingewikkelder, Londen kan nu. Dat zal zeker een aantal vluchten over korte afstand op Schiphol kunnen wegnemen, maar je ziet wel dat de meeste mensen als de zomervakantie aanbreekt iets verder weg willen. Die gaan nu niet vijftien uur in de trein naar Barcelona zitten. Sommigen zullen dat

doen, dat moeten ze zelf weten, misschien goed dat we dat gaan aanbieden, zeker als ook de airlines dit soort tickets in combinatie gaan verkopen, daar ben ik absoluut voor, maar zo ver is het nog lang niet. Dus laat de trein heel veel leren van luchtvaart, heb ik weleens gezegd en laat ze ook zorgen dat ze aantrekkelijk worden. Dan komen we een eind.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik zit in meerdere commissies en ik krijg af en toe het idee dat de VVD het wel erg gemunt heeft op Amsterdam. Misschien komt dat wel door de samenstelling van dat prachtige college dat er zit. Maar goed, dat is een waarneming, dat was geen vraag. De VVD heeft het vaak over decentralisering, laat het los, laat het aan gemeenten, maar ook hierop neemt de VVD een aparte positie in. De VVD zegt eigenlijk: niet verder bouwen, want het is een hele gevaarlijke situatie die we creëren op Uilenstede. Het zou consequent zijn van de VVD dat we daar nu ook studenten gaan evacueren.

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

Dat is natuurlijk overtrokken. De eerste opmerking zegt u zelf, ik heb daar helemaal niet aan gerefereerd. Maar er zit inderdaad een links college. Ben benieuwd wat zij van plan zijn met Schiphol. Ik heb daar wilde plannen over gehoord. Kom maar op zou ik zeggen. Het is belangrijk om te benadrukken dat Schiphol niet zomaar een luchthaven bij Amsterdam is, Schiphol is een mainport; u noemde dat zelf ook. Schiphol is van belang voor heel West-Nederland, mensen reizen graag vanaf Schiphol. Schiphol krijgt iedere keer een prijs voor de beste luchthaven. We hebben een heel mooie home-carrier, die we graag willen behouden en beschermen. Daar moeten we alles aan doen, denk ik. Dan is nu dat slot op Schiphol heel vervelend, maar in de toekomst gaan we inderdaad groeien. We moeten zorgen dat we die luchtvaart in Nederland ook koesteren. Meneer Graus zal dat zo meteen ook beamen. Hij is altijd nummer één daarin, maar ik een goede tweede, heb ik begrepen. Wij moeten daar dus ook verder in. Dan is die combinatie van wonen en vliegen wel een heel prangende en belangrijke. Ik zie hier ook iemand zitten van de ORS-bewoners, de Omgevingsraad Schiphol, als ik het goed heb. Die komt na de zomer nog met een advies hoe je die combinatie van wonen en vliegen gaat doen. Soms moet je daar keuzes in maken. Als je onder zo'n route woont, dan geeft dat inderdaad overlast. Sommigen ergeren zich daaraan, anderen vinden dat geen enkel probleem, want die zien al die voorzieningen en vinden dat ook fijn. Maar ik wil wel voorkomen dat we meer gehinderden krijgen. Daarom zeg ik dat het van nationaal belang is. Het is over het algemeen niet zo handig om meer mensen eraan toe te voegen terwijl sommigen er hinder ervaren. Ik denk dat er ook mooie woningbouwplannen in de regio zijn. Ik wil ook zeker de wethouders ruimtelijke ordening daarin helpen. Ik denk dat wij ook oplossingen kunnen bieden. Maar doe dat niet onder de routes; doe dat net effe daarnaast, dan heb je de voordelen van het mooie gebied en de verbindingen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Dijk, heeft u nog een vervolgvraag?

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

Een mooi antwoord, hè?

De **voorzitter**:

Er komt maar geen punt.

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

Er komt geen eind aan, hè?

De **voorzitter**:
Meneer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Het is een lofzang op het belang van Schiphol en dat belang onderschrijf ik ook, maar een van de grootste opgaven van dit kabinet, en van alle politieke partijen, is de woningbouw in Nederland. We zijn overal op zoek, en zeker in een stad als Amsterdam, maar het speelt inmiddels in heel Nederland, om weer woningbouw te creëren en te bouwen, te bouwen en te bouwen, aldus de VVD. Dan zul je ook in een stad als Amsterdam voor dit type woningen naar dit soort locaties moeten kijken. Dan is voor mij echt de vraag of de mogelijke groei van Schiphol voorgaat voor de enorme bouwopgave, die wat mij betreft de opgave is van de samenleving. Daarover vind ik de VVD niet helder.

De **voorzitter**:

Het kan misschien een beetje korter en iets bondiger. Meneer Dijkstra.

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

De mainport Schiphol gaat voor. Bouwen in de omgeving van Amsterdam kun je ook heel goed doen. Het is een enorme opgave, dat ben ik met u eens. Maar denk ook even aan het haven terrein. Daar woon je aan het water, dus daar woon je ook mooi. Denk aan heel veel andere gebieden die er zijn. Echt meer mensen toevoegen onder de vliegroutes, dat lijkt me onverstandig.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaat u verder met uw betoog. U heeft nog 50 seconden. Collega Kröger wacht even de rest van uw betoog af, en dan, wie weet.

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

Ik denk dat ik het meeste in de beantwoording heb gezegd. Dat was mijn hoofdpunt, dat je daar gewoon niet moet bouwen, maar wel elders. Wil de Minister even kijken wat voor maatwerk we kunnen bieden aan die mensen voor ruimtelijke ordening in gemeentes als Aalsmeer en Amstelveen? We hebben er een aantal hier gehad. Die hebben die behoefte wel, maar doe dat op een verstandige manier. Dat is mijn pleidooi. Nogmaals, heel veel mensen willen er inderdaad ook wonen. Dat is misschien ook wel leuk om een keer te constateren. Het heeft natuurlijk grote voordelen als je bij zo'n airport woont. Als ze over jouw huis komen en je hebt er last van, dan is dat natuurlijk niet fijn, dus het is altijd de balans daarin zoeken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zat nog even te luisteren of er nog wat meer kwam van het roerende pleidooi van de VVD om te zorgen dat we niet meer gehinderden krijgen rond Schiphol. Ik ben wel echt verbaasd dat de heer Dijkstra dit allemaal schetst, en toch voor dat kettingbeding heeft gestemd, eerder dit jaar, waarbij juist vooruit is gelopen op het advies van de ORS over wonen en vliegen en er eigenlijk een voorschot is genomen door mensen te laten tekenen dat zij geen bezwaar maken tegen de gevolgen van overlast.

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

De vraag is dan waarom ik daarmee akkoord ben gegaan, neem ik aan. Zo'n kettingbeding is een normaal juridisch verhaal. Ik ken dat vanuit mijn tijd als makelaar. Het is prima als je dat opneemt, want daar teken je voor.

Als je het niet in de nieuwe akte zet, dan zit er ook een boete op. Wat ik net al zei: heel veel mensen willen graag wonen in de omgeving van Schiphol, want het is een heel mooi gebied. Als je weleens over de startbaan bent gereden – een luxe die ik laatst had, omdat ik deze portefeuille mag doen – dan zie je hoe groot en hoe weids Schiphol is, met heel veel natuur, heel veel beesten en dingen. Ik kan me heel goed voorstellen dat mensen daar graag willen wonen. Je hebt er ook water en dergelijke. Dat kettingbeding is een soort veiligheidsklep, om te zorgen dat mensen zich daarvan bewust zijn op het moment dat zij een nieuw huis kopen. Ik denk dat je als je een huis koopt in de omgeving van Schiphol, jezelf goed informeert, want die taak heb je ook zelf, de onderzoeksplicht, en dat de makelaar jou ook goed informeert. Als je dan bewust kiest om nabij of bij zo'n route te gaan wonen, dan weet je daar in ieder geval van. Dat voorkomt de klagers van de toekomst.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Dijkstra zegt: we moeten de ORS serieus nemen en als Kamer dat advies over wonen en vliegen afwachten en dan een debat met elkaar voeren over hoe we die prioriteiten leggen. Maar we hebben het ook over bouwgrond in een van de meest gewilde locaties van Nederland. Dan moeten we er een eerlijk gesprek over voeren wat dat waard is. In plaats daarvan is de heer Dijkstra akkoord gegaan met vooruitlopen op het advies van de ORS, door vast dat kettingbeding en het LIB goed te keuren. Dan moet hij niet nu een verhaal houden over dat hij opkomt voor de omwonenden van Schiphol. Dat vind ik dan niet heel eigenlijk.

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

Dat mag u vinden. Ik vind het wel van belang om dat advies van de ORS af te wachten en serieus te nemen. We hebben ze niet voor niks op de valreep erom gevraagd. «Wij gaan dat herijken allemaal, maar geef ons alsjeblieft dat advies». Het zijn wel de mensen die daar veel verstand van hebben. En wat u zelf al zegt: het is een gewilde locatie, ondanks alle geluidsoverlast en alle hinder. Over het algemeen is wonen in de omgeving van Schiphol voor veel mensen per saldo echt aantrekkelijk. Het is niet voor niks ook heel dure grond. Mensen willen daar graag wonen. Ik snap dat wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Graus namens de PVV.

De heer **Graus** (PVV):

Mevrouw de voorzitter. Schiphol is inderdaad een van de mooiste natuurgebieden van Nederland. De dieren trekken er massaal naartoe. Ik ben laatst met de K3 meegeweest, en dan bedoel ik niet die drie huppeldoosjes, maar de vogelwacht van Schiphol, die ook K3 heet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Punt van orde. Kunnen we het niet over vrouwen hebben als «huppeldoosjes»?

De **voorzitter**:

Dat punt hebben we dan genoteerd.

De heer **Graus** (PVV):

Het wordt echt steeds gekker hier. Als ik «huppeldoos» zeg, zeg ik «huppeldoos», klaar. Daar is toch niks mis mee? Ach, hou toch op! Jullie moeten niet zo kinderachtig zijn, zeg. Dat is toch niet meer normaal! We leven hier in Nederland! We leven niet in Noord-Korea of zo. Ik noem iedereen zoals ik dat zelf wil en iedereen mag mij noemen... Als ze tegen mij zeggen «flikker op, tokkie; flikker op uit die Kamer», dan dank ik ze

altijd dat ze gebruikmaken van de vrijheid van meningsuiting. Dan zeg ik altijd: «ik hoop dat het oplucht, en dank dat je gebruikmaakt van de vrijheid van meningsuiting». Waar zijn we nou mee bezig, zeg? Maar ik bedoelde dus niet K3, ik bedoelde de vogelwacht K3. En dus niet die drie mooie Belgische dames. We hebben gezien – er zit iemand op de publieke tribune die daar ook bij was – hoeveel vogels en vossen en wat niet al daar allemaal naartoe trekken. Het is gewoon een onzinverhaal dat de luchtvaart slecht is voor het milieu, want de dieren trekken er massaal naartoe. Ze moeten ze zelfs verjagen daar! Moet je nagaan: ze moeten ze echt weggagen, zo slecht is het allemaal voor de dieren en voor het milieu! Ik heb daar een uur lang vogels geobserveerd. Nou, er is geen enkele vogel die schrikt van een vliegtuig daar. Het is altijd mooi om te zien wat hier allemaal voor onzinverhalen worden verteld.

Bovendien vind ik een AO Vliegveiligheid ook onzin. Kijk, iedereen is voor veiligheid. Dat hebben we ook gezegd bij het AO Luchtvaart. Iedereen is ervoor en er is dan ook om gevraagd dat de aanbevelingen uit het OVV-rapport worden overgenomen. Maar om nou een apart AO Vliegveiligheid te houden... Dat kunnen we gewoon bij een AO Luchtvaart doen! Anders kunnen we ook een AO Doucheveiligheid houden, want meer mensen overlijden in een douche. Dan moet je een AO Doucheveiligheid doen en dan moeten er geen huizen meer worden gebouwd met trappen, want de meeste mensen sneuvelen op een trap. Dan moet je een AO Trapveiligheid doen. Het wordt echt te gek voor woorden. Vliegen is de meest veilige vorm van voortbewegen die er is, en iedereen die 's morgens onder de douche stapt, loopt meer risico om te sterven dan iemand die in een vliegtuig stapt.

We moeten eens ophouden met die onzin. Ik krijg hier echt spontaan diarree van, van dit soort vergezochte debatten, allemaal voor de bühne. Ik weet ook niet of ik het drie uur ga volhouden hier, hoor. Dat moet ik ook eerlijk zeggen. Ik had graag gehoord of de Minister alle aanbevelingen van het rapport wil overnemen. Ik heb begrepen uit de pers dat dat gaat gebeuren. Wij willen daar ook graag een update van, een stappenplan. Wij willen ook graag horen welke partij die integrale veiligheid gaat uitvoeren en wie de eindverantwoordelijkheid krijgt. Wij willen ook – daar is ook al een keer een motie over ingediend – dat het Aldersakkoord wordt uitgevoerd: het milieu moet volledig ondergeschikt zijn aan de veiligheid. Nou, dat gebeurt dus niet! Want al die baanwisselingen ten behoeve van het milieu, daardoor komt gewoon de vliegveiligheid in gevaar. Ga maar met de luchtverkeersleiders praten. Dat is echt te gek voor woorden.

De voorzitter:
Meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Ja?

De voorzitter:
Uw betoog vraagt om een interruptie van de heer Van Raan, maar die heeft er al twee gehad. Dus de heer Graus gaat gewoon verder met zijn betoog.

De heer **Graus** (PVV):
Prima, dat is mooi. Ik wist het al, dus ik was blij dat u ze alle twee opsoupeerde net, want ik dacht: dan heb ik er geen last van, deze keer. Dus ik was al blij dat ze naar meneer Dijkstra gingen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Mag ik dan een punt van orde maken?

De voorzitter:

Nee.

De heer **Graus** (PVV):

Ik had al excuses aangeboden over die huppeldoosjes van K3, dus daar moet u niet nog een keer over beginnen.

Een volgend punt is Schiphol City. Ik heb het ook gevraagd. Ik deel het betoog van de heer Dijkstra als het om woningen gaat. Uit de interruptie van mijn collega Paternotte blijkt al dat hij een hele saaie student is geweest, want ik was als student nooit 's nachts thuis. Ik weet niet wat hij heeft gedaan. Hij zegt dat studenten 's nachts thuis zijn, maar ik was er 's nachts nooit. Dat zegt dus iets over het studentenleven van meneer Paternotte. Dus ook daarbij doet hij zijn naam – Paternoster – eer aan. Ook daaruit blijkt dat weer. Het is een hele vrome jongen, die Paternotte. Ik wil ook nog even verwijzen naar het interruptiedebatje tussen de leden Van Raan en Dijkstra. Dat gaat over mijn aangenomen motie ten behoeve van de multimodale hub. Dat wilde ik nog even tegen de meneer Van Raan zeggen. Dat is gewoon een aangenomen motie en werk in uitvoering.

Ik denk dat ik het even bij moet gaan laten, mevrouw de voorzitter, want ik geloof dat ik door mijn tijd heen ben.

De **voorzitter**:

Nou, u had nog wel iets gehad. Dus als u nog een slotopmerking wilt maken, dan mag dat.

De heer **Graus** (PVV):

Nou nee, dit is voorlopig wel even voldoende.

De **voorzitter**:

Dan dank ik u hartelijk ...

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb toch nog één belangrijke slotopmerking over de gezondheid van piloten. Dat heeft ook allemaal met veiligheid te maken. Het schijnt dat piloten toch uitlaattassen van vliegtuigen binnenkrijgen die een lijn ervoor vliegen. Dokter Van de Goot is forensisch patholoog en wereldwijd een autoriteit. Dokter Frank van de Goot is een Nederlander, gelukkig. Hij is piloten aan het openmaken, hij opent piloten. Hij doet op verzoek van de familie sectie, obductie op piloten, en daar komen toch wel schrikbarendere zaken uit. Het valt me op dat geen enkele airline daar interesse in heeft. Ik heb airlines uitgenodigd, maar die zeggen dat ze geen interesse hebben. Blijkbaar is er totaal geen interesse in de gezondheid en veiligheid van piloten. Ik wil de aanwezige leden hier vragen om dokter Van de Goot een keer uit te nodigen om ons dat uit leggen. Ik denk dat er dan ook iemand van het ministerie bij moet zitten, want het zijn nogal ernstige dingen die naar voren komen.

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. De OVV constateert dat op Schiphol een patroon zichtbaar is dat de betrokken partijen eerst nieuwe veiligheidsrisico's accepteren en vervolgens maatregelen nemen om die negatieve gevolgen te beperken. Die aanpak moet doorbroken worden. Veiligheid speelt naar het oordeel van de Onderzoeksraad in het huidige debat over de groei van Schiphol een ondergeschikte rol, waardoor het belang van veiligheid onvoldoende wordt afgewogen tegen andere belangen die bij de luchthaven spelen. Kan de Minister puntsgewijs aangeven hoe het staat

met de opvolging van de aanbevelingen van het OVV-rapport? Op welke wijze worden deze meegenomen in de veiligheidsplannen en de Luchtvaartnota? Veiligheid krijgt in ieder geval een centrale plaats in de nieuwe Luchtvaartnota en bij de actualisatie van het State Safety Programme en het opstellen van de strategische veiligheidsvisie wordt mijn motie over integrale veiligheid in het vliegverkeer betrokken. En dat is mooi. In het vorige debat vroeg 50PLUS ook al of het uitgangspunt is dat risico's worden voorkomen in plaats van gemitigeerd. Graag een reactie hierop. De roadmap safety improvement zou voor de zomer komen, maar wordt nu in oktober verwacht. Vanwaar dit uitstel? Binnen de luchtvaartsector is gestart met de ontwikkeling van een Integraal Safety Management-systeem Schiphol (ISMS) waarbij op strategisch en operationeel niveau met elkaar wordt samengewerkt en gezamenlijke veiligheidsdoelen worden gesteld. Licht de ontwikkeling van het ISMS goed op schema? 50PLUS vindt de reactie van de VNV, de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, zorgelijk. De VNV geeft aan dat de veiligheid hierdoor niet vergroot wordt, maar dat het ISMS tot doel heeft om die vliegveiligheid alleen maar te verbeteren zonder dat kosten toenemen. Het is dus een keuze – mijn collega's zeiden het al – voor «voldoende veilig» in plaats voor «zo veilig mogelijk». Groei en kosten lijken ook hier leidend te worden in plaats van de veiligheid op de luchthaven. Kan de Minister hierop reflecteren?

De VNV heeft in reactie op het OVV-rapport een negental verbeteringen aangegeven. Ik zou graag van de Minister op deze punten een reactie krijgen.

Wat gaat de Minister doen met de vier aanbevelingen van to70 naar aanleiding van het OVV-rapport? Ook het NLR beschrijft negen categorieën waarvoor geldt dat de groei van Schiphol van invloed is op de ongevalskans per vliegbeweging en waarvoor dus beheersmaatregelen nodig zijn die de effecten van de groei wegnemen. Wil de Minister ingaan op deze punten? Zijn er om de veiligheidssituatie te verbeteren ook kortetermijnmaatregelen te nemen? Hoe staat het met het aantal incidenten in de eerste helft van 2018? Is de veiligheid absoluut geborgd tijdens de verbouwing van de verkeerstoren op Schiphol? De FNV vraagt aandacht voor grondafhandeling en de risico's bij vliegtuigopstelplaatsen. Heel veel verschillende afhandelaren zorgen ervoor dat er heel veel drukte is. Er is een grote hoeveelheid materieel, terwijl er gebrek is aan ruimte. Daardoor worden richtlijnen niet gerespecteerd. Er worden shortcuts bedacht. Daar gaat het natuurlijk mis. Zorgvuldigheid en veiligheid zijn nodig. Kwaliteit hoort hierbij voorop te staan in plaats van aanbestedingen waarbij vooral geld centraal staat. Veiligheid zou toch prioriteit nummer één moeten zijn, want goedkoop zou anders duurkoop kunnen zijn. Hoe ziet de Minister dit?

50PLUS vraagt of we nu geluisterd hebben naar en geleerd hebben van de OVV. Gaan we door met eerst nieuwe veiligheidsrisico's accepteren en vervolgens maatregelen daarop nemen? Of doen we het voortaan anders? Ik zou daar graag een antwoord van de Minister op hebben.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank, voorzitter. Op 21 februari jongstleden hebben we een plenair debat gehad over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, de OVV, over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol. Het CDA is vooral benieuwd wat er sindsdien is gebeurd. We zijn vier maanden verder. Welke adviezen van de OVV zijn al geëffectueerd en welke zijn al in gang gezet? Is het werkprogramma dat de Minister met het Veiligheidsplatform

Schiphol zou opstellen al gemaakt en zijn in dat kader de eerste stappen gezet? Met andere woorden, is daar ook al urgentie?

Het CDA vindt dat er tot en met 2020 zo veel mogelijk adviezen van de OVV overgenomen moeten worden, want veiligheid staat voorop. Voor ons staat de vraag centraal wat er vandaag nog nodig is om de huidige 500.000 vliegbewegingen veiliger te maken. Graag een reflectie van de Minister daarop.

Dan de periode na 2020. Wij willen dan overstappen naar een duurzame groei. Dat zal in de nieuwe luchtvaartnota vastgesteld moeten worden. De nieuwe luchtvaartnota zal ook het document zijn waarbij een principiële discussie kan plaatsvinden over de randvoorwaarden om duurzame groei mogelijk te maken. De OVV vraagt om zo'n discussie. Wat ons betreft kan dat met de nieuwe luchtvaartnota. Ziet de Minister dat ook zo?

De komende 2,5 jaar moeten benut worden om qua vliegveiligheid goed voor te sorteren op de periode na 2020. Wij hebben in een eerder debat al gevraagd om een werkprogramma met de operationele verbeteringen.

Ook vroeg ik naar de benoemde roadmap en de eerste staat van de veiligheid, inclusief de ILT-borging. De Minister zou ook met betrokken groepen gaan praten, bijvoorbeeld de verkeersvliegers, de VNV. Wat is daar uitgekomen?

Kortom hoe staat het met de gevraagde gegevens? Alles wat vandaag kan, hoeft niet tot morgen te wachten.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, er is een interruptie voor u van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik weet niet of de heer Amhaouch er zo nog over begint, maar ik was benieuwd wat hij vindt van woningbouw, specifiek in de nabijheid van Schiphol. Wij hadden net dat debat. Wij hebben ook de brief van de ILT gehad met de afwijzing van het verzoek van de gemeente over Kronenburg en dergelijke. Hoe zit het CDA daarin, als het gaat om woningbouw in de nabijheid van Schiphol? Wat is dan handig en wat is niet handig?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik zit vandaag tussen de VVD en D66 in, in het midden namens het CDA. Wij hebben herhaaldelijk gezegd, ook in het luchtvaartdebat, dat wij reëel willen kijken, ook naar het rondetafelgesprek dat wij hebben gehad over de governancestructuur. Daarin heeft volgens mij een wethouder van Aalsmeer gezegd: Aalsmeer heeft heel veel profijt gehad van Schiphol, maar gezien de huidige situatie hebben wij veel lasten. Wij zouden ook graag wat lusten willen. Hij doelde er voornamelijk op dat een gemeente ook kan beoordelen hoe zij de ruimtelijke ordening inricht op het gebied van wonen, werken en recreëren. Als wij dat gaan doen – wij hebben er begrip voor dat een gemeente gaat bouwen voor de eigen jongeren om die te kunnen houden – heeft dat wel effect. Je kunt niet aan de ene kant zeggen «oké, we gaan bouwen» en tegelijkertijd een luchthaven afrekenen op het aantal toegenomen woningen die hinder ondervinden. Als je dat doet, moet je er goed over nadenken. Dat is een discussie voor de toekomst. Maar dan moet je zeggen: oké, als we dat doen voor een beperkte groei voor woningen, moet het nog steeds ruimte bieden voor de luchthaven om daar niet de dupe van te worden. Dat is heel complex, maar wij zien daar wel ruimte voor als je het op een goede manier doet. Je kunt dus niet zeggen, wat ik net hoorde: ik ga 2.500 appartementen bouwen, maar dat heeft dan direct impact op een luchthaven. Andersom moeten wij bepaalde gemeentes de ruimte geven om te bouwen voor hun jongeren. Een gemeente moet niet altijd de lasten vertellen aan de inwoners, maar ook de lusten kunnen delen met de inwoners.

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

Dank u wel voor dit antwoord. Uitvoerig, maar wel helder, denk ik. Het gaat om het zoeken van een balans en om maatwerk. Is het CDA het daarmee eens en deelt het CDA de mening dat Schiphol van nationaal belang is, maar dat aan de andere kant gemeentes recht hebben op duidelijkheid, met name als het specifiek gaat om dat maatwerk, in de zin van: dit kun je wel doen en dat kun je niet doen? Misschien zit nu een aantal regels daaraan in de weg en die moeten we dan opruimen met elkaar.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij twijfelt niemand eraan, van links tot rechts, dat Schiphol van nationaal belang is. Dat kan ik me haast niet voorstellen. Een gemeente is een lokaal democratisch gekozen instituut dat verantwoording aflegt aan de eigen bewoners. Als een gemeente opkomt voor de belangen van die bewoners, heeft dat aan de ene kant te maken met de vraag welke overlast een vliegveld meebrengt en hoe daarmee om te gaan. Aan de andere kant maken gemeentes ook keuzes om te bouwen voor hun jongeren in diezelfde gemeente, met mogelijk bepaalde overlast. Dat moeten ze zelf uitleggen. Dat is een democratische keuze die een gemeenteraad mag en kan maken, maar dan moeten er wel randvoorwaarden zijn zoals ik net zei. Dan kun je niet alleen de luchthavens op slot zetten. Dat kan niet werken.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik constateer dat de heer Amhaouch hier de echte liberaal is, die zegt: ik vind dat gemeenten gewoon moeten kunnen kijken naar wat mogelijk is. Inderdaad, als je er dan voor kiest om daar te gaan wonen, moet je ook niet klagen dat er een vliegveld in de buurt ligt en dat er een landingsbaan is, want dat weet je. Je moet die keuze niet voor mensen maken, maar je moet die aan mensen laten. Ik vind het dus heel mooi dat u dat zegt. Zou u het dan ook een goed idee vinden om aan de Minister te vragen of wij, misschien ook met de Minister voor Wonen, in gesprek kunnen gaan met in dit geval Amstelveen om te kijken wat er wel mogelijk zou kunnen zijn om toch iets te doen aan die behoefte aan woningbouw, zonder dat wij daarmee Schiphol per se in de weg hoeven te zitten?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij is dit niet iets wat je vandaag of morgen even oplost. Of het nu Amstelveen is... Ik haalde net zelf het voorbeeld van Aalsmeer aan, dat een andere insteek heeft dan de grote woningbouw. Zij zeggen: wij willen een bepaalde ruimte hebben voor onze eigen jongeren. Als CDA, als regionale partij, willen wij natuurlijk dat jongeren in bepaalde gemeenten blijven wonen en niet wegtrekken. Dat heeft niets te maken met liberaal zijn. Wij willen zeker naar de toekomst kijken en met de Minister bezien hoe wij dat zouden kunnen invullen. Hoe kun je een bepaalde ruimte geven? Maar dat heeft ook met de governancestructuur te maken waarover wij het gehad hebben bij de rondetafel. Wat kun je wegzetten bij de gemeentes en wat kun je wegzetten bij de provincies, om die afweging te kunnen maken? Maar dat is volgens mij niet iets wat wij vandaag of morgen direct hebben opgelost.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat antwoord begrijp ik heel goed. Wij weten nu dat de heer Dijkstra het heel mooi zou vinden om te kunnen wonen op Schiphol zelf. Dan is mijn vraag of ook u vindt dat dat mogelijk zou moeten zijn en dat hij dan moet accepteren dat hij niet een klager kan worden over Schiphol.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij moeten we hier heel voorzichtig mee omgaan want er zijn heel veel mensen die echt overlast hebben. Wij hebben vaker verhalen gehoord van mensen die bij ons op bezoek zijn geweest over overlast van de luchthavens, of het nu mensen zijn die nachtdienst draaien of mensen die vroeg in de ochtend al last hebben. Als je in de omgeving van een luchthaven woont, weet je inderdaad dat je last kunt hebben. Die mensen vinden het nog steeds erg, maar ze vinden het nog veel erger als ze ergens anders moeten gaan wonen dan waar ze geboren en getogen zijn. Dat is in elk geval de indruk die ik heb gekregen na vele gesprekken met mensen uit die buurt.

De voorzitter:

De heer Amhaouch gaat verder met zijn betoog. Hij heeft nog twee minuten.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Een ander puntje. In april en mei van dit jaar zijn er weer dronken piloten opgedoken: een Nederlandse piloot in Oslo en een buitenlandse piloot op Schiphol. Naar aanleiding van het ongeval met Germanwings destijds is er in EU-verband gewerkt aan het stellen van strengere regels op het gebied van medische keuringen en operationele procedures, om toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen. In Nederland is de Stichting Anti Skid Groep (ASG) actief. Die helpt piloten bij het oplossen van problematisch gebruik van medicijnen, alcohol en drugs. In de nieuwe regelgeving zijn alle EU-lidstaten verplicht om alcoholcontroles uit te voeren, maar de vraag is: doen we dat in Nederland en doen we dat overal, in Europa en daarbuiten? Wat hebben we eraan als van de andere kant van de wereld een dronken piloot deze kant op komt? Kan de Minister hierop reflecteren? In Nederland is er dus wel regelgeving op het gebied van de alcoholcontroles, maar dat is zinloos als de handhaving niet toereikend is. Kan de Minister aangeven wat de vangst is van de controles die de luchtvaartpolitie doet? Ten slotte: volgens mij was gisteren of eergisteren in het nieuws dat de meerderheid van de piloten weleens te vermoeid of te ziek zijn om te vliegen, maar toch het vliegtuig instappen. Volgens mij werd meer dan 50% genoemd. Kan de Minister eens reflecteren op dat nieuwbericht? Dan hoeven we er geen schriftelijke vragen over te stellen.

De voorzitter:

U bent bijna aan het eind van uw betoog.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ben aan het eind van mijn betoog, voorzitter.

De voorzitter:

Er is een vraag voor u van de heer Graus en ook een van de heer Laçin.

De heer Graus (PVV):

Omdat meneer Amhaouch een belangrijke coalitiepartner is, zou ik hem willen vragen om de verhalen en de onderzoeken van dokter Van de Goot serieus te nemen. Ik haalde ze net al aan. Ik ga ook een beroep doen op de coalitiepartijen. Ik vind zelf dat wij die man hier moeten uitnodigen. Ik vind ook dat de Minister dat zou moeten doen. Hoe staat meneer Amhaouch daarin?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik zou liegen als ik zei dat ik die dokter ken of weet welke vaardigheden hij heeft, maar het thema moeten wij wel serieus nemen en daarom vraag ik de Minister om te reflecteren op de berichten. De piloten moeten gewoon fit to fly zijn. Of het nu dronkenschap, ziekte of een andere reden is: wij

moeten het zien te voorkomen. Wij hebben vaker gezien wat de consequenties kunnen zijn. Daarom vraag ik de Minister: handhaven we voldoende, zijn de controles voldoende en helpen we mensen voldoende?

De heer **Graus** (PVV):

Dokter Van de Goot is echt een autoriteit. Hij heeft niet alleen een televisieprogramma, maar is wereldwijd een autoriteit. Als hij zelfs in het buitenland obductie gaat toepassen op piloten en ziet dat een goedgekeurde piloot een gescheurde kransslagader heeft, terwijl hij even daarvoor gekeurd was, betekent dit dat die keuringen voor geen meter deugen. Het tweede punt is dat hij dode, heel jong overleden piloten onderzoekt. Ik vind dat wij dat met zijn allen moeten oppakken. Het is mij nog niet gelukt om die man hier te krijgen, want daar heb ik wel een meerderheid voor nodig. Vandaar dat ik nogmaals de vraag stel.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Misschien heeft meneer Graus al eerder een voorstel ingediend. Ik heb het nooit gezien, maar als er een serieus voorstel komt, wil ik dat beoordelen. Stap voor stap dus.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij om te horen dat de heer Amhaouch ook refereert aan het onderzoek van de VNV, waaruit blijkt dat 62% van de ondervraagde piloten zegt weleens te hebben gevlogen terwijl zij achteraf dachten: dat is niet zo slim geweest. Ik heb vaak in het luchtvaartdebat de werkdruk en de gevolgen voor de veiligheid aangekaart. Dit zijn dus piloten die zich hebben aangesloten bij de VNV. Het zijn niet eens de piloten van Ryanair en dergelijke. Ik ben benieuwd of de heer Amhaouch het met mij eens is dat de arbeidsvoorwaarden en de werkdruk gevolgen kunnen hebben voor de vliegveiligheid en dat wij die dus moeten aanpakken. Hij stelt een vraag aan de Minister, maar ik ben heel benieuwd wat hij er zelf van vindt.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het onderwerp arbeidsvoorwaarden kan zo ruim zijn; ik weet dat dit een stokpaardje is van de heer Laçin. Ook bij het spoor komt elke keer hetzelfde terug, over de conducteurs en machinisten en de verschillen in arbeidsvoorwaarden tussen NS en regiovervoerders. Het gaat erom dat de piloten een eigen verantwoordelijkheid hebben. Zij stappen op die kist, met heel veel mensen. De werkgevers hebben een heel grote verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat hun mensen fit zijn. Daar begint het bij. Of het nu over arbeidsvoorwaarden gaat... Ik weet niet wat de heer Laçin bedoelt. Dat kan zo ruim zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb het specifiek over de werkdruk. Negen op de tien piloten geven aan dat de werkdruk enorm is toegenomen. 62% zegt: ik heb gevlogen, terwijl ik niet had moeten vliegen. Dat zijn geen stokpaardjes van de heer Laçin, dat zijn onderzoeksresultaten die gewoon in de krant stonden. Dat verzin ik niet; het is uit onderzoek gebleken. Mijn vraag aan de heer Amhaouch is nogmaals: vindt hij met de SP dat werkdruk en omstandigheden waarin piloten toch de keuze maken om te gaan vliegen, gevolgen kunnen hebben voor de vliegveiligheid en wij dus maatregelen moeten treffen om dit op te lossen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Een piloot moet uitgerust aan zijn vlucht beginnen. Ik weet niet of het komt door de werkdruk of door andere zaken, maar het begint ermee dat zijn werkgever een verantwoordelijkheid heeft. U zegt dat er casussen zijn van piloten die te veel vliegen. Ik weet niet of dat kan in de praktijk. Dat weet ik niet. Als dat inderdaad de oorzaak is, oververmoeid zijn, dan moet

je daar iets aan doen. Natuurlijk ben ik het daarmee eens, maar ik kan niet zeggen: de arbeidsvoorwaarden zijn er de oorzaak van. Dan maak ik twee stappen vooruit en hoef ik het antwoord van de Minister niet te hebben en dan zijn we klaar. Dan kunnen we naar huis toe.

De voorzitter:

De tweede interruptie, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik krijg niet echt antwoord op mijn vraag. Ik stel een hele specifieke vraag. Meneer Amhaouch maakt hem misschien bewust veel breder...

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, de vraag was of we het eens zijn met de SP. Dat is: nee.

De heer Laçin (SP):

Dus de heer Amhaouch zegt dat het feit dat piloten zich niet durven te ziek te melden... zich niet ziekmelden – «durven» is een groot woord – en toch gaan vliegen, hun eigen verantwoordelijkheid en de verantwoordelijkheid van de werkgever is, terwijl in het verlengde daarvan het vliegverkeer in gevaar kan komen? En dat wij als politiek Den Haag daar niets aan hoeven te doen? Is dat de conclusie die ik moet trekken?

De heer Amhaouch (CDA):

Bij elke nieuwe interruptie legt de heer Laçin mij via een omweg woorden in de mond. Volgens mij luidde de eerste vraag van de heer Laçin als volgt. Ik citeer hem even: «Bent u het met mij en de SP eens dat het aan de arbeidsvoorwaarden ligt dat de piloten oververmoeid zijn of een te hoge werkdruk hebben?» Daarvan heb ik gezegd dat ik dat niet kan overzien. Ik kaart hier niet voor niets de situatie aan dat we waakzaam moeten zijn voor vliegers. De VNV heeft ook aangekaart dat we daar heel zorgvuldig mee moeten omgaan en daartoe alles in het werk moeten stellen. De piloten hebben een eigen verantwoordelijkheid, de werkgevers hebben een verantwoordelijkheid en de organisaties zullen moeten handhaven.

De heer Laçin (SP):

Ik denk dat ik juist met elke stap mijn vraag specifiekere maakte. Ik ben begonnen bij de arbeidsvoorwaarden, maar ik heb de vraag nu gefilterd tot de werkdruk. Ik maak hem dus niet breder, maar juist smaller. Het lukt de heer Amhaouch om er toch omheen te draaien. Dat doet hij redelijk goed, vind ik, in meerdere debatten. Ik wil gewoon een antwoord. Heeft de werkdruk van piloten volgens het CDA gevolgen voor de vliegveiligheid? Dat is een hele simpele vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Als u dat zo isoleert, als u één casus isoleert en dan zegt dat er werkdruk is, dat piloten enorm hard werken en meer moeten overwerken dan normaal, dan zeg ik: ja, natuurlijk kan dat impact hebben. Maar dat is iets anders dan wat u zegt. U begint met de randvoorwaarden, de arbeidsvoorwaarden voor piloten. Daar gaat u mij te kort door de bocht.

De voorzitter:

En daarmee...

De heer Laçin (SP):

Ik heb uiteindelijk gelijk gekregen. Daar ben ik blij mee.

De voorzitter:

Ja. Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ga toch even door op dit punt. Als we dan constateren dat de werkdruk van piloten impact heeft op de veiligheid, moeten we daar dan niet serieus naar kijken als onderdeel van de hele problematiek? Op dit moment is dat absoluut niet gedaan door het NLR. Is de heer Amhaouch het met ons eens dat we moeten onderzoeken hoe de verhoogde werkdruk van piloten impact heeft op de veiligheid?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nogmaals, er worden hier stappen vooruitgezet. Ik vraag de Minister in eerste instantie om te reageren op deze casus. Wat speelt hier? Wat loopt er al? Daarna kunnen we beoordelen of we vervolgstappen moeten nemen. Laten we de antwoorden van de Minister op dit punt afwachten, dan kunnen we er later op terugkomen.

De **voorzitter**:

Dan zijn we aan het einde van het betoog van de heer Amhaouch. We gaan door naar de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Zoals de heer Dijkstra al zei, is het een belangrijk onderwerp. Het is goed om er een keer apart over te spreken, zeker gezien het OVV-rapport en de aanbevelingen daarin. Meerdere woordvoerders hebben al gevraagd hoe het nu staat met die aanbevelingen, die we integraal zouden moeten overnemen. Hoe kan ik het Convenant veiligheidsverbetering Schiphol in dat licht plaatsen? Wat kunnen wij nog meer verwachten van de Minister?

Meerdere woordvoerders hebben ook al gevraagd hoe wij de waarschuwing van de verkeersvliegers van vanmorgen moeten zien dat veiligheid een sluitpost lijkt te zijn. In hoeverre herkent de Minister dat? Is dat zo? Dreigt dat gevaar? Ik ben dan vooral benieuwd naar de positie van de sector en van de maatschappijen zelf. In hoeverre zijn zij nou actief bezig, gezien het belangwekkende OVV-rapport en de toch wel vrij heftige aanbevelingen? Heeft de sector het gevoel dat men zelf de verantwoordelijkheid dient op te pakken? De Minister heeft natuurlijk ook haar verantwoordelijkheid, maar ik ben vooral benieuwd naar de positie van de sector. Hoe staat Schiphol erin? Hoe staan de maatschappijen er nou in? Moeten we ons er wellicht zorgen over maken dat zij, gezien hun eigen concurrentiebelangen en financiële belangen, eerder andere afwegingen zullen maken of gewoon niet coöperatief meewerken? Ik krijg graag een beeld daarvan van de Minister. Voor de rest is hier volgens mij al veel over gezegd en daar sluit ik mij bij aan.

Ik wil ook even inzoomen op de veiligheid voor het personeel, want ook daarover hebben we een onderzoek ontvangen, van de verkeersvliegers. De piloten geven aan dat zij, als zij zich niet helemaal fit voelen, toch vaak het vliegtuig ingaan. Dan zijn ze dus eigenlijk niet fit to fly. Dat kan mogelijke veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Herkent de Minister dit? En wat zouden we hiermee aan moeten en wat zouden we hier ook politiek mee kunnen? Ik ben het met de SP en GroenLinks eens dat dit bij meerdere piloten echt structureel lijkt te spelen. Het gaat daarbij natuurlijk om de verhouding tussen werkgever en werknemer. Daar kunnen wij niet in treden, maar als er sprake is van een structureel probleem, is er wat mij en onze fractie betreft echt een politiek vraagstuk, want dan is het veiligheidsbeleid bij maatschappijen blijkbaar niet voldoende. Ik denk dat we dat signaal heel serieus moeten oppakken, want als piloten gewoon te moe zijn, moeten ze niet vliegen. Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn.

Een ander aspect van de druk die op piloten ligt, is het vliegen met zo min mogelijk brandstof. Dat zien we met name bij Ryanair. Wat vindt de Minister daarvan? Voor mij als politicus is de vraag ook weer waar de

politiek optreedt en waar niet, want de piloten geven zelf anoniem aan dat dit tot gevaarlijke situaties kan leiden. Sterker nog, als je met te veel brandstof gaat vliegen, heeft dat weer consequenties voor de plek waar je opstapt. Wellicht kom je daardoor verder van huis, want onder andere Ryanair kan daarmee sturen.

Over het grondpersoneel hebben we een brief vanuit de FNV gekregen, maar ook de NLR geeft aan dat dit af en toe tot gevaarlijke situaties leidt. Ook daar hebben we te maken met werkgevers en werknemers. Sterker nog, er is een nieuwe cao afgesloten. Dat is hartstikke goed, maar ook daar rijst de vraag of we vanuit de politiek net als over andere plekken niet ook over Schiphol kunnen zeggen dat we een aantal kwaliteitseisen willen voor de afhandeling op de grond. Ziet de Minister daar een taak voor haar als Minister?

Ten slotte heb ik een specifieke vraag over het contract tussen Schiphol en Procheck International. Dat zijn echte profilers die worden ingezet voor vluchten met verhoogd risico en die extra beveiligingschecks doen bij passagiers. Dat contract is opgezegd. Mijn informatie is dat er nu wordt gewerkt met technologie en niet meer met deze profilers. Is dat veilig genoeg? Ik kan me voorstellen dat het wellicht gevaarlijk is om het werk van mensen die kennis hebben over de vraag of iemand mogelijk gevaar met zich meebrengt of niet, helemaal over te dragen aan de technologie, maar daar hoor ik de Minister graag over.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Paternotte van D66.

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Ik weet niet of het al genoemd is, maar we – althans, ik en mijn collega-luchtvaartfans, de heer Van Raan en mevrouw Kröger – hebben een uitstekend werkbezoek gehad aan Schiphol, waarvoor dank trouwens. We hebben daar kunnen zien dat de mensen die daar in de toren werken en die achter de knuppels zitten, professionals zijn aan wie je iets kan toevertrouwen en dat vliegen dus behoorlijk veilig is. Dat is een goede disclaimer. Tegelijkertijd moeten we niet doen alsof er geen forse uitdagingen liggen en we moeten de vliegveiligheid natuurlijk al helemaal niet vergelijken met onder de douche staan, want de OVV zou niet zo hard uithalen en zou niet een apart rapport opstellen als de OVV niet het idee had dat er echt iets aan de hand was. Vorig jaar deed de OVV dat omdat er keer op keer incidenten werden beschreven. Bij incidenten gaat het echt om bijvoorbeeld objecten die op de landingsbaan staan op het moment dat een toestel aan het landen is.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter, ik zou bijna een punt van orde moeten maken, want een medewerker van GroenLinks zit gewoon onzin over mij te twitteren, alsof ik vliegveiligheid niet belangrijk vind. Iedereen vindt vliegveiligheid belangrijk en ik heb gezegd dat we die onder hadden kunnen brengen in het AO Luchtvaart. De heer Paternotte trekt het een beetje in het belachelijke met het doucheverhaal van mij. Ik heb enkel gezegd dat je, als je in de douche stapt, meer risico loopt om te sterven dan als je in een vliegtuig stapt. Dat zijn de feiten; dat zijn gewoon feiten. Als je de trap afloopt, loop je meer risico om te sterven dan als je in een vliegtuig stapt. Dat gaf ik dus aan: dat de vliegveiligheid juist op een heel hoog niveau staat. Ik vind niet dat dat iedere keer in het belachelijke moet worden getrokken. Ik ga daar ook tegen ageren als dat niet gerectificeerd wordt, want ik pik het gewoon niet meer. Er wordt echt onzin over mij geschreven en dat pik ik niet.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk dat het goed is dat we kunnen constateren dat de heer Graus de veiligheid van Schiphol hartstikke belangrijk vindt en graag wil dat mensen niet iets anders twitteren. Dat heeft hij bij dezen duidelijk gemaakt. Dat lijkt me heel goed voor het gesprek dat we hier met elkaar hebben.

Ik ga verder. Op de reactie van het kabinet stelt de OVV nu dat het ministerie en Schiphol voorbijgaan aan de conclusie dat de grenzen in zicht komen van wat op Schiphol veilig afgehandeld kan worden als gevolg van de snelle groei en de grote complexiteit van de infrastructuur en het vliegverkeer. De raad benoemt daarbij letterlijk dat het voorkomen van risico's belangrijker moet worden dan de capaciteit van de luchthaven en dat je niet eerst moet groeien en dan de veiligheidsrisico's gaat mitigeren, maar dat je het juist aan de voorkant moet voorkomen. We zijn het daar sterk mee eens.

Ik wil wel even de voortgang benoemen, want ik zie dat de Minister dit heel serieus neemt. Zij heeft niet voor niets gisteren een convenant gesloten om de veiligheid te gaan verbeteren. Dat is prima. Ruim een jaar na het OVV-rapport is er een nieuw veiligheidssysteem gekomen: het ISMS, het Integral Safety Management System.

De vraag die ik hierbij wel heb is: what's new? Integral Safety Management System staat voor Integraal Veiligheids Management-systeem. En laat dat nou precies de naam zijn van een overleg dat in 1995 werd opgericht om de veiligheid te verbeteren: het IVMS. Dat werkte niet naar behoren, want het was te reactief en er zat te veel overleg in. En dus werd het IVMS begin deze eeuw omgedoopt tot het Veiligheidsplatform Schiphol. Dat zou alles beter en veiliger gaan maken, maar aan het OVV-rapport zien we dat het resultaat onvoldoende is. Er kwam geen aantoonbaar werkend sectoraal veiligheidsmanagementsysteem. Het was te vrijblijvend en er was te weinig doorzettingsmacht. En nu wordt het Veiligheidsplatform Schiphol het ISMS. Daarmee lijkt de cirkel rond, tenzij het echt wat anders gaat worden. Daarom de vraag aan de Minister: welke doorzettingsmacht heeft het ISMS straks die het Veiligheidsplatform Schiphol niet had? Wat is er nou echt anders?

De OVV signaleert dat er een toetsbaar criterium voor integrale veiligheid ontbreekt. Gaat de Minister dat samen met het Integraal Veiligheids Managementsysteem opstellen?

Wat vindt de Minister van de kritiek die de VNV vanochtend heeft geuit over het feit dat ze er niet voldoende bij wordt betrokken?

Mijn tweede punt betreft het convenant vliegen over conflictgebieden ofwel het convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart. Het convenant kwam tot stand nadat MH17 met haar 298 inzittenden door een Buk-raket uit de lucht werd geschoten. Gisteren kregen wij een tweede evaluatie van het convenant toegestuurd. Ik ben vooral benieuwd naar de kennisontwikkeling en de kennisdeling ten aanzien van het vliegen over conflictgebieden. Het lijkt erop dat die kennis op de een of andere manier niet bij iedereen terechtkomt. Zo kiest Brussels Airlines ervoor om deze zomer alle vluchten naar Sharm el-Sheikh te schrappen, terwijl vakantievlieger TUI fly Belgium en Germania Flug er wel op blijven vliegen. Ze blijven vliegen boven de Sinai-woestijn, waar het luchtruim te maken heeft met waarschijnlijk een terroristische dreiging. Hoe is te verklaren dat tussen Europese landen en zelfs binnen landen de besluiten en de informatie verschillen? Is de analyse van Brussels Airlines bekend bij TUI, bij de Nederlandse luchtvaart, bij de Minister? Kan de Minister aangeven hoe inlichtingeninformatie bekendgemaakt en gedeeld wordt binnen de overleggremia van ICAO en EASA, zodat maatschappijen en overheden dezelfde kennis hebben over veilige vliegroutes? Ik denk dat we allemaal het belang delen. Dit soort informatie mag nooit worden achtergehouden omdat er economische belangen zijn.

De voorzitter:

Nog één slotopmerking, want u bent al over uw vier minuten heen.

De heer Paternotte (D66):

O, ik zit al over de vier minuten. Ik geloof dat de heer Dijkstra geen interrupties meer over Amstelveen heeft, hè. Daar wilde ik het namelijk nog even over hebben.

De voorzitter:

Als er geen spontane vraag van een van de collega's komt, dan wordt dat iets voor de tweede termijn.

De vergadering wordt van 19.12 uur tot 19.28 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik geef de leden twee interrupties bij de Minister.

Het woord is aan de Minister voor haar beantwoording in eerste termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb niet een heel lange lijst met blokjes dit keer, want het lijkt allemaal erg in hetzelfde veld te liggen. Ik heb één heel groot blok onder de naam «Schiphol en de OVV», waarbij ik op de OVV-aanbevelingen zal ingaan, op het convenant en op een aantal andere onderwerpen. Daarna heb ik nog een mapje Overig, waarin de losse vragen zitten.

In het algemeen ben ik ook blij dat we extra tijd nemen om bij de veiligheid stil te staan. Verschillende leden hebben het belang van die veiligheid en van een apart overleg daarover expliciet onderstreept. Dat deel ik, want ook bij mij staat, net als wat de leden allemaal hebben aangegeven, de veiligheid op nr. 1. Ik ben het niet eens met degenen die zeggen: misschien eerst groei en daarna kijken hoe we dat veilig oplossen. Dat is zeker niet de lijn die ik kies. De veiligheid is echt de basis van het geheel. Ik heb het ook bij het vorige debat al gezegd: het rapport van de OVV is daarvoor ontzettend waardevol omdat dat heel duidelijk in beeld brengt waar je zaken beter kunt doen. Ik vind het heel belangrijk dat men dat werk doet. We zijn ook met urgentie aan de slag gegaan met de aanbevelingen van de OVV aan het ministerie. Dat geldt zowel voor het beleid als voor het toezicht. Ik heb de vorige keer ook al gezegd dat ik heel goed begrijp dat de OVV zegt: mooie woorden, maar we willen wel zien dat het ook echt gebeurt. De OVV wil zien dat ik de eindverantwoordelijkheid serieus neem. Daar zijn wij ook hard mee aan de slag. Nogmaals, wat betreft de implementatie van de aanbevelingen: we gaan eerst evalueren hoe ver we staan voordat er kan worden besloten over de groei van Schiphol. Ik onderstreep dat nog een keer.

De organisatie van het luchtvaartdomein binnen het ministerie is versterkt. Ik heb de Kamer daar al eerder iets over gezegd. Er is een flink aantal fte's bijgekomen, maar we hebben de ILT ook versterkt. Dat heeft zich concreet vertaald in een versterking van het Analysebureau luchtvaartvoorvallen. Daar zijn twee mensen aan toegevoegd. Er zijn ook twee mensen toegevoegd aan het programmatoezicht van Schiphol bij de ILT. Er zijn dus vier fte's specifiek voor dit onderdeel bij de ILT extra aan de slag gegaan.

Een aantal leden heeft al gememoreerd blij te zijn met het feit dat het convenant over de ontwikkeling van een integraal veiligheidsmanagementsysteem door de sector is getekend. Ik ben er zelf ook heel erg blij mee, want daarmee begint het. Je begint ermee dat je alle partijen aan tafel hebt en op die manier tot concrete afspraken probeert te komen en niet vrijblijvend over zaken blijft spreken. Ook de verbetering van het Analysebureau luchtvaartvoorvallen valt daar onder. De leden hebben zelf

kunnen lezen wat we in het convenant hebben afgesproken. Later dit jaar ga ik de gezamenlijke strategische veiligheidsvisie die de sector opstelt, toetsen aan de doelen in het State Safety Programme, voordat de visie definitief wordt vastgesteld. Even iets meer over het convenant, want dat is natuurlijk een eerste stap. Ik geloof dat de heer Paternotte het aan het eind van zijn betoog vroeg. Hij zei: in het verleden hebben we ook met elkaar om de tafel gezeten en over van alles en nog wat gesproken, maar wat is nu het verschil? Ik denk dat het belangrijke verschil is dat er in het convenant afspraken worden gemaakt, niet in de zin van gesprekken met elkaar over: je zou dit of je zou dat. Het moet namelijk tot afspraken leiden. Het belangrijkste hebben we nu natuurlijk nog niet, maar dat komt in het najaar, na het reces. Ik doel dan op de bijbehorende acties, want daar laat je concreet in zien hoe je een en ander in de tijd wegzet. Er moet dus nog een actieplan worden uitgewerkt met zowel de nadruk op het onderdeel «actie» van het plan – dat betekent dat we echt wat gaan doen – en de nadruk op het woord «plan» in het actieplan, dat wil zeggen dat er ook een tijdshorizon aan wordt verbonden in de zin van: wanneer gaan we wat doen? In opdracht van het ministerie heeft het NLR een integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd die u inmiddels heeft ontvangen. To70 heeft het onderzoek afgerond. In alle gevallen zijn we al aan de slag met de aanbevelingen om het te versterken. We hebben verder het structureel overleg met de sector op directieniveau geborgd over de implementatie van de aanbevelingen. Ik weet niet wie hier precies vroeg hoe de Kamer hiervan op de hoogte gehouden zal worden, maar om niet alleen onszelf maar ook de sector scherp te houden lijkt het mij heel goed om met u af te spreken dat ik u er ieder halfjaar over zal rapporteren, zodat we allemaal de vinger aan de pols kunnen houden. Ik vind het namelijk heel gezond dat daar de druk op blijft. Uiteraard staat dat los van wat ik u al eerder heb toegezegd, namelijk dat ILT eind van dit jaar de Staat van de Veiligheid gaat aanbieden, waarin hun waarnemingen staan op het gebied van specifiek het toezicht.

Wat betreft die Staat van de Veiligheid is gevraagd of niet een integraal criterium vastgesteld kan worden. Ik denk dat het verstandig is om al die onderdelen waar ILT op toeziet en soms handhaaft, aan de orde te laten komen in die Staat van de Veiligheid. U krijgt die aan het eind van dit jaar dus voor het eerst. We zullen dan met elkaar moeten bekijken of dat ook precies helemaal aan al uw wensen voldoet, maar ik stel voor dat we dan het gesprek daarover hebben.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Begrijp ik goed dat we ieder halfjaar een voortgangsrapportage krijgen, waarin dan ook die negen categorieën van het NLR zichtbaar naar voren komen, in de zin van wat er aan gedaan is, zodat de ongevalskans naar beneden gaat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Of we dat helemaal specifiek doen per aanbeveling weet ik niet, maar het moet allemaal terug te vinden zijn in die actieagenda. Ik ga natuurlijk niet alle aanbevelingen uitschrijven, maar de hoofdpunten die er uit volgen moet u er allemaal in terug kunnen vinden.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan heeft er ook een vraag over.

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

Ja, ik heb een verduidelijkende vraag. Je hebt de NLR-aanbevelingen maar daarnaast heb je de acht aanbevelingen van de OVV, onderverdeeld in 21 punten. Eerder vroegen we naar de namen en rugnummers wat betreft de aanbevelingen. In hoeverre zijn die allemaal in het convenant

verwerkt? Wij kunnen er namelijk geen een-op-eenrelatie tussen ontdekken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn natuurlijk ook aanbevelingen bij die je niet met alle partners hoeft te doen. Er zijn bijvoorbeeld ook aanbevelingen bij die specifiek voor het ministerie gelden. Die hoeven niet in het convenant. Alle aanbevelingen die we gezamenlijk doen of die de sector doet, zitten wel allemaal in het convenant verwerkt. We hebben in ieder geval wel getracht om op alle aanbevelingen schriftelijk te reflecteren. In het geval u op een of meerdere aanbevelingen nog geen reactie heeft gehad of u vindt dat er nog onduidelijkheid over is, dan hoor ik dat graag. We hebben in elk geval de bedoeling gehad om op alle aanbevelingen in te gaan in uw richting.

De voorzitter:

Dan is er ook nog een vraag van de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Die gaat ook over het convenant. Daarin zijn verbeterstappen met partijen afgesproken. Het convenant is niet handhaafbaar bij rechte. Is er in het geval een partij duidelijk niet presteert dan wel de mogelijkheid voor, ik denk, de Minister – ik zoek even naar de rolverdeling – om die partij aan te spreken in de zin van: dit hebben we met elkaar opgesteld en daar moeten we naar leven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U hebt gelijk dat het niet in rechte afdwingbaar is, maar we zijn wel bezig om het om te zetten in concrete acties. Ik heb de Kamer ook toegezegd – dat is niet alleen voor onszelf disciplinerend, maar ook voor de sector – dat er ieder halfjaar naar de Kamer wordt gerapporteerd. Ik denk dat daar misschien ook een werking van kan uitgaan om ervoor te zorgen dat we iedere keer toch vorderingen kunnen laten zien. Ik ben er zelf eindverantwoordelijk voor, dus ik zal er zeker bovenop zitten. De Kamer kan dat proces dus zelf volgen. Er is nog op een rijtje gezet welke aanbevelingen nu precies binnen het convenant vallen. Dat zijn de nummers 4, 5a, 5b, 6 en 7f.

Dan in het algemeen de vraag hoe het met de sector zelf zit. Is die ook enthousiast aan de slag? Ik denk dat het goed is dat wij het convenant hebben gesloten. Daar spreekt ook iets uit, namelijk de wens om dit ook verder te brengen. Verder was ik blij met de uitspraken van de nieuwe CIO van Schiphol, die u ook in de media terug heeft kunnen vinden. Hij heeft ook gezegd dat de veiligheid vooropstaat. Ik ga er dus van uit dat dit zich zal vertalen in het handen en voeten geven aan het beleid en aan de nodige stappen daarvoor.

Zoals gezegd, uiterlijk in oktober verwachten wij de roadmap safety improvement Schiphol, met daarin ook de maatregelen voor de veiligheidsverbeteringen, specifiek op Schiphol. Er wordt ook gewerkt aan een risicoanalyse van de baanwisselingen. Ik denk dat het goed is dat ook dat wordt opgepakt. Er is ook sprake van een gezamenlijk incidentenonderzoek.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik hoorde de Minister net zeggen dat een van de aanbevelingen die concreet verwerkt wordt in het veiligheidsplatform ISMS is de aanbeveling om ervoor te zorgen dat het veiligheidsplatform een formele status krijgt naar doorzettingsmacht, waarbinnen operationele en strategische

beslissingen over de veiligheid op Schiphol kunnen worden genomen. Het is een belangrijk punt dat zij gewoon kunnen zeggen: dit is nodig voor de veiligheid, dus moet het gebeuren en dus gaat het gebeuren. Kan de Minister uitleggen hoe dat is verankerd in het ISMS? Ik begrijp dat die aanbeveling is verwerkt, maar hoe ziet dat eruit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die doorzettingsmacht zit er natuurlijk in dat ik als systeemverantwoordelijke hierop toezie. Het is geen doorzettingsmacht specifiek voor de club die in het kader van het convenant bijeenkomt of voor een van de partners. We kunnen ze daar echter wel degelijk op aanspreken. Op het moment dat je een afspraak niet nakomt, gaan er allerlei andere panelen ook schuiven.

De heer Paternotte (D66):

Ik snap de systeemverantwoordelijkheid van de Minister natuurlijk wel, maar de aanbeveling op dit punt van de OVV is eigenlijk niet aan de Minister gericht, maar aan de Schiphol Group, de LVNL, de luchtvaartmaatschappij binnen het veiligheidsplatform. De vraag is dus hoe dat is opgetuigd. De OVV zegt in dat kader: zorg er nou voor dat het veiligheidsplatform – dat zal het ISMS zijn – een formele status krijgt, zelf besluiten kan nemen en wat dat betreft niet alleen in consensus afspraken hoeft te maken. Als zij kunnen zeggen: «Uit onze analyse blijkt dat dit nodig is voor de veiligheid», dan moet dat dus gebeuren. Ik neem aan dat men daarvoor niet teruggaat naar de Minister. Volgens mij is dat ook niet wat de Minister bedoelt, maar de vraag is dus hoe dat is ingericht.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan in de roadmap concrete afspraken maken over hoe we dat precies moeten vormgeven. Het is in ieder geval duidelijk dat alle convenantpartners het commitment hebben uitgesproken om dit ook te gaan uitvoeren. We moeten nog even nader bezien hoe wij dat gaan regelen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan een paar woorden over de integrale veiligheidsanalyse en het NLR-rapport. Mevrouw Kröger en mevrouw Van Brenk hebben daar onder andere vragen over gesteld. De OVV heeft aanbevolen om bij cruciale besluiten over Schiphol de gevolgen voor de veiligheid in de volle breedte te beoordelen. In opdracht van het ministerie heeft het NLR die veiligheidsanalyse uitgevoerd om te kijken of een beperkte groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol binnen het huidige operationele concept mogelijk is, zonder dat de kans op een ongeval toeneemt. U hebt de conclusie in het rapport kunnen lezen. De combinatie van de Schipholspecifieke beheersmaatregelen en de autonome verbeteringen van de veiligheid maken een beperkte veiligheidsgroei binnen het huidige operationele concept mogelijk, maar dan herhaal ik het rapport. Om binnen het huidige operationele concept meer dan 500.000 vliegbewegingen handelsverkeersveilig af te kunnen handelen, zijn op meerdere fronten extra maatregelen van de sector nodig, met name van Schiphol en de LVNL. De sector staat nu aan de lat om op basis van meer gedetailleerde risicoanalyses ook in te vullen hoe men dat wil gaan doen. Dat zullen we ook allemaal terug moeten vinden in de roadmap. Ik ben stevig van plan om invulling te gaan geven aan het voorrang geven aan de veiligheid. Als er straks een roadmap op tafel ligt waaruit niet blijkt dat de aanbevelingen van de OVV serieus worden aangepakt, dan zal de consequentie heel duidelijk zijn: dan kan er dus niet gegroeid worden. Dat

commitment is er ook. Men zal echt moeten laten zien dat de aanbevelingen serieus worden opgepakt.

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

Het is zeer belangrijk wat de Minister hier zegt. Ik wil even kijken of ik het goed begrepen heb, zodat er later geen misverstand over kan ontstaan. Het NLR trekt de conclusie dat een beperkte groei mogelijk is, maar die conclusie is alleen maar waar als de aannames die het NLR doet waar zijn. De OVV maakt daar echter letterlijk gehakt van. Die laat geen spaan heel van die aannames. De OVV zegt: het is eigenlijk onverantwoord. Maar goed, dat zet ik even aan de zijkant. De vraag is of de Minister het ermee eens is dat die conclusie alleen maar waar kan zijn als de aannames waar zijn. Ik begrijp uit de woorden van de Minister dat zij zegt: ik ga checken of de aannames waar zijn en dat doe ik onder ander door het convenant te checken, want vijf van de 21 aanbevelingen zitten in het convenant, zestien echter niet. Maar in de roadmap worden naast die vijf aanbevelingen de zestien andere ook meegenomen en benoemd. Als die allemaal zijn uitgevoerd en als de Minister met andere woorden een expliciete analyse maakt van de vraag of de aannames van het NLR kloppen, meer dus dan waar de OVV het over heeft, dan pas is er wellicht groei mogelijk. Moet ik het zo beschouwen? Want dan begrijp ik het namelijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik proberen om het zo kort mogelijk te formuleren. Ik ben van plan om de implementatie van alle aanbevelingen van de OVV eerst te evalueren, voordat we een besluit nemen over de vraag of Schiphol kan groeien. Nog een keer: Schiphol kan alleen groeien als dat ook echt aantoonbaar veilig kan. Dan nemen wij alle aanbevelingen van de OVV nog een keer door. Ongetwijfeld zal de Kamer er ook iets van vinden.

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

Helder. Dat was ook wat de Minister eerst zei en wat ik probeerde te detailleren, maar daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. Het is in ieder geval zo dat al die aanbevelingen, die vijf plus die 16, ook dienen om te zien of de aannames, gemaakt in het NLR-rapport, kloppen, zodat mogelijk de conclusies van het NLR-rapport kloppen. We moeten nu heel precies zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We gaan alle aanbevelingen ter harte nemen. Natuurlijk heeft u in de basis gelijk. Als de aannames onder een onderzoek niet deugen, dan deugen de conclusies ook niet. Ik heb echter niet de intentie om het NLR-onderzoek helemaal opnieuw te gaan doen. We kijken naar de aanbevelingen die hier uitkomen. We kijken naar de aanbevelingen van To70 en alle aanbevelingen van de OVV. Die leggen we samen in een evaluatie die wij uiteraard met de Kamer zullen delen. Dat kunnen wij met elkaar afwegen, voordat wij een besluit nemen over de groei van Schiphol.

De **voorzitter**:

En daarmee vervolgt de Minister haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Laçin heeft gevraagd naar de luchtvaartveiligheid bij de grondafhandelaren. Kunnen wij daar aanvullende eisen aan stellen? De heer Van Dijk had het er ook over. De verantwoordelijkheid voor goede arbeidsomstandigheden is natuurlijk altijd een wisselwerking tussen werkgevers en werknemers. Het is primair een zaak voor de sociale partners. Dat geldt natuurlijk ook voor Schiphol en voor alle andere werkgevers die op de luchthaven actief zijn. Het is overigens belangrijk om te melden dat ook de grondafhandelaren in het convenant participeren. Zij hebben wel degelijk

ook een stem als het gaat over de veiligheid. Schiphol zal vanuit goed opdrachtgeverschap en vanuit zijn verantwoordelijkheid kijken of de bedrijven op de luchthaven goed met hun personeel omgaan. Bij aanbestedingen besteedt Schiphol ook daar aandacht aan. Of we aanvullende eisen kunnen stellen? De sector neemt de maatregelen voor de gezamenlijke veiligheidsverbetering op in die roadmap safety improvement. Daar zitten ook de aanbevelingen in op het gebied van de grondafhandelaren. Als daar nog heel specifieke wensen over zijn, dan heb ik die nu niet direct in beeld. Maar ze zitten dan zelf ook aan tafel om dat eventueel in te brengen.

De voorzitter:

Daar heeft de heer Laçin een vraag over.

De heer Laçin (SP):

Zeker. Ik wil het niet per se negatief brengen, maar dit is wel het antwoord dat we heel vaak krijgen van deze Minister. Het punt dat ik op dit vlak probeer te maken, komt ook uit die integrale veiligheidsanalyse van het NLR. Daar wordt letterlijk in genoemd dat hoog personeelsverloop en het gemis aan ervaring bij personeel uiteindelijk kunnen leiden tot een toename van gevaarlijke situaties. Nogmaals, dan komt het uit het frame dat het iets is tussen werkgever en werknemer. U bent systeemverantwoordelijke; u gaat over de veiligheid. En dan vraag ik nogmaals, want volgens mij kunnen wij aanvullende eisen stellen waar Schiphol aan moet voldoen, of de Minister bereid is om indien dat het geval is, te kijken of er aanvullende eisen gesteld kunnen worden, zodat ook die grondafhandeling en de veiligheid voor het vliegverkeer gewaarborgd kunnen blijven. Het is te makkelijk om te zeggen dat het tussen werknemer en werkgever is. Dat weten we. Primair is dat zo, maar als het de veiligheid raakt, dan moeten wij ingrijpen, als het nodig is. Ik zeg niet dat het per se moet gebeuren, maar de analyse van het NLR is duidelijk. De mensen die daar werken, geven aan dat de werkdruk hen te boven gaat. Er is ook een aantal keren gestaakt. Laten we daar iets aan doen. Ik wil graag een wat specifiekere antwoord en misschien wat meer daadkracht van de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin doet het nu voorkomen alsof ik eigenlijk alleen maar zou hebben gezegd dat het voor de sociale partners is en dat ik mijn handen er verder helemaal van aftrek, maar zo is het ook niet. In de opbouw voor die roadmap safety staan deze punten ook op de agenda; ook de aanbevelingen van NLR over de grondafhandeling. De sector gaat een roadmap maken. Komt daar een onbevredigend resultaat uit, dan hebben we een nieuw gesprek, maar ik wil ze wel eerst de kans geven om zelf te laten zien, met een wat diepgaandere veiligheidsanalyse, of ze hier een goede actie op kunnen zetten.

De heer Laçin (SP):

Daarover verschillen de Minister en ik heel erg van mening, denk ik. Ik zei in eerste termijn ook dat ik in de brieven die de Minister heeft gestuurd, een onbegrensd vertrouwen richting de sector proef. Dat heb ik niet, dat zeg ik heel open en eerlijk. Nadat de Minister het besluit nam om Lelystad uit te stellen, kregen wij twee of drie dagen later een brandbrief van de sector dat Schiphol moest groeien, zonder ook maar aan de veiligheidseisen te denken. Dat doen ze vast wel, maar daarin zit het verschil. Ik vraag de Minister om niet alleen af te wachten wat er in die roadmap komt te staan, maar ook gaande het proces te kijken wat er allemaal in staat en misschien tijdens het proces al te gaan sturen. Dan kunnen we het uiteindelijke resultaat ook met z'n allen dragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn maar heel weinig mensen waar ik onbegrensd vertrouwen in heb en dat is zeker niet in welke sector dan ook. Dan blijft het toch wel in mijn eigen familie en heel veel verder gaat het niet. Om die reden heb ik zojuist toegezegd dat het heel gezond is dat we ieder halfjaar de vinger aan de pols houden, om te zorgen dat iedereen scherp blijft en de aandacht niet kan verslappen. Dat geldt natuurlijk ook voor dit punt. Nogmaals, de grondafhandelaren zitten zelf ook aan tafel. Ik wil ze toch wel de kans geven, niet alleen bij dit punt, maar bij alle punten, om eerst dat actieplan te formuleren en dan zullen we ze vervolgens bij de les gaan houden om te zorgen dat het ook uitgevoerd wordt.

De voorzitter:

Ook mevrouw Van Brenk en de heer Van Dijk hadden vragen op dit punt. De heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik wil het toch iets anders aanvliegen, want volgens mij is dit mogelijk een kans. Er komt die roadmap en de grondafhandelaren zitten daarbij, en dat is goed, denk ik. De Minister kan de sector vragen, en er vanuit haar rol en positie op letten, dat er mogelijk kwaliteitseisen worden gesteld, als het gaat om training, veiligheid en hoe je werkt op het vliegveld. Wat komt daarbij kijken? Al dat soort basics moeten daar onderdeel van zijn voor iedereen die werkt op Schiphol, maar met name voor degenen die echt op de grond aan het werk zijn. Ik zou dus zeggen dat dit een kans is om te bekijken of het probleem nou reëel is en of we met elkaar via die roadmap in ieder geval een aantal kwaliteitseisen of -normen kunnen stellen, zodat er geen grote verschillen en geen onveiligheid ontstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Dijk omschrijft het als een kans. Hij zegt: probeer hier nou meteen verbetering in te bereiken. Zo zie ik het ook, maar ik vlieg het misschien net iets anders aan. Ik wil niet als buitenstaander nu al meteen eisen gaan stellen, voordat het gesprek überhaupt op gang is gekomen. Maar natuurlijk hebben we het onderwerp op de agenda staan en zal het daar besproken worden. En ik ga ervan uit dat we ook de punten die u noemt, daar met elkaar zullen bespreken. Hoe zit het nou gewoon met de training? Kun je daar nou nog een stap in zetten?

Dan kom ik op een punt waarop eigenlijk iedereen ook is ingegaan ...

De voorzitter:

Misschien gaat de Minister nu in op uw punt, mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Misschien gaat het nog komen, maar ik had ook heel specifiek gevraagd naar de negen punten van de VNV. Ik zie geknik. Helemaal goed.

De voorzitter:

Dat scheelt weer een interruptie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik had net het blaadje over de VNV voor mijn neus liggen om daar ook iets over te zeggen. Volgens mij heeft u daar ook bijna allemaal vragen over gesteld, want het zijn natuurlijk bijna angstaanjagende berichten als je ze zo leest. Ik denk dat iedereen van dat soort cijfers schrikt. De sector is natuurlijk zelf verantwoordelijk voor dat Integraal Veiligheids Managementsysteem. KLM en easyJet zitten ook aan tafel. Die vertegenwoordigen met hun staf daarvoor ook hun eigen piloten. De sector geeft mij aan dat men ook hecht aan de inbreng van de VNV en men nodigt de VNV ook uit voor het zogenaamde standing committee flight. Dat is een committee waar ze ook veiligheidszorgen kunnen inbrengen en ook op de

hoogte kunnen worden gehouden over de follow-up daarvan. U hebt gelijk: ze zijn niet formeel deelnemer op het hoogste niveau. De deelnemers daaraan vertegenwoordigen een bedrijf dat actief is op Schiphol en ook beslissingsbevoegdheid en veiligheidsverantwoordelijkheid heeft. Het ministerie staat er ook echt voor open om kennis van de VNV mee te nemen bij die periodieke actualisatie van het actieplan. Dat hoort bij dat State Safety Programme. De VNV wordt dus zeker betrokken. Ik heb nog niet heel veel meer dan een kennismakingsgesprek met de mensen van de VNV kunnen hebben, maar ik sta zeker ook open voor een gesprek specifiek over de veiligheidssituatie. Daar lijkt me op dit moment ook alle aanleiding voor te zijn, dus dat gesprek zal ik graag voeren. Er zijn dus allerlei mogelijkheden om de zorgen kenbaar te maken, ook op het ministerie en, nogmaals, ook via de bedrijven waar ze voor vliegen. Maar ik voel wel breed een urgentie om ook zelf nog een keer met de VNV om de tafel te gaan zitten. Dat zal ik dus graag doen.

Wat doet u met de aanbeveling van de position paper van de VNV? De verbeterpunten die de VNV in de position paper benoemt, zijn ook in lijn met de aanbeveling van de OVV. En ik heb u net ook al, en ook al eerder, aangegeven dat het ministerie en de sector acties aan het uitvoeren zijn om die aanbevelingen van de OVV uit te voeren. En de andere, meer operationele verbeterpunten die de VNV noemt, zijn ook onder de aandacht van de sector gebracht. En nogmaals, we hebben ze ook, net als vorige keer, gevraagd om input te leveren voor een actualisatie van het actieplan. Dat zal ik straks natuurlijk zeker ook doen als er een nieuw plan ligt.

Waarom is de roadmap vertraagd? Het streven was: voor de zomer. Dat wordt nu oktober, is mij verzekerd. Ik vind het belangrijk dat die uitwerking ook wel zorgvuldig gebeurt. Ik heb u gezegd om u daarna halfjaarlijks te gaan informeren.

Ik kom op het rapport van to70 over de effectiviteit van het externe veiligheidsbeleid. We hebben dat rapport mede laten maken in reactie op de aanbeveling van de OVV om in het externe veiligheidsbeleid meer betekenis te geven aan omwonenden. To70 concludeert in het rapport dat de regels voor het baangebruik in combinatie met de vernieuwing van de vloot en het in het algemeen veiliger worden van de luchtvaart, positief zijn geweest voor de veiligheid van de omgeving. De verwachting is dat die verbetering in de komende jaren zal doorzetten, maar omdat het zeker nog voor verbetering vatbaar is, met name ten aanzien van het groepsrisico, ga ik ook aan de slag met de aanbevelingen uit het to70-rapport. Zo wil ik ook meer grip krijgen op actuele ontwikkelingen in het groepsrisico ten aanzien van de vlootontwikkeling, operationele wijzigingen, ruimtelijke ontwikkelingen en groei. Die ontwikkelingen gaan we dus zeker ook in kaart brengen.

Daar vloeit natuurlijk meteen datgene uit voort waar zich al een onderlinge discussie over ontspan, namelijk de moeilijke afweging tussen wonen en vliegen. Daarover heb ik u al gezegd dat bijvoorbeeld in de situatie-Kronenburg het gat tussen 25 en 2.500 niet te overbruggen is. De huidige regelgeving staat dat simpelweg niet toe. Ik heb gesproken met de betrokken gemeenten, overigens met collega Ollongren van BZK, die over het wonen gaat. Daar hebben we gezegd: we begrijpen uw probleem ook wel en we willen best meedenken. Daarbij is het ook ontzettend belangrijk dat de Omgevingsraad Schiphol dat advies over wonen en vliegen gaat uitbrengen. Daar moeten we dus nog op wachten. De gemeenten participeren zelf ook in de Omgevingsraad Schiphol. Als dat rapport er is, zullen we met elkaar de balans opmaken. Ik vond dat de heer Amhaouch het eigenlijk al heel goed verwoordde: dan kun je de balans opmaken; wat is er nou wel of niet mogelijk, rekening houdend met aan de ene kant de behoefte om meer woningen te bouwen en aan de andere kant de behoefte om het groepsrisico niet onnodig toe te laten nemen, Schiphol niet op slot te zetten, externe veiligheidsrisico's niet te vergroten

et cetera? Daar zullen we dus met elkaar de goede balans in moeten vinden. De gemeente Amstelveen heeft overigens bezwaar aangetekend tegen het besluit van de ILT om geen verklaring van geen bezwaar af te geven. Die bezwaarprocedure loopt nog. Dat wacht ik verder dus af. De heer Van Raan vraagt of klimaatveiligheid kan worden meegenomen in de toekomst van Schiphol. Wat de toekomst van Schiphol betreft is de aanpak natuurlijk: eerst alle feiten op orde met een deugdelijke MER en dan advies van de Omgevingsraad Schiphol, waarvoor veiligheid natuurlijk een randvoorwaarde is. Ik heb u in het verleden ook al gezegd dat ik de gevolgen voor het klimaat eigenlijk wil meenemen in de hele discussie rondom de Luchtvaartnota, die we niet voor niks voor 2020 tot 2050 hebben opgesteld om ook aansluiting te vinden met de klimaatdoelen, die we ook juist voor die jaren hebben opgesteld. Even tussendoor in de marge van dit vliegveiligheidsdebat merk ik op dat ik er toch ook wel erg trots op ben dat er afgelopen maandag in het noorden van het land bij de Elfwegentocht, waarbij iedereen alleen aan auto's denkt, niet alleen elektrische auto's, elektrische motoren en een auto op waterstof waren maar dat er ook elektrisch werd gevlogen. Ook daar hebben we weer een tweede tafel gehad met allerlei partners uit de luchtvaart, waarbij echt nadrukkelijk de wens is uitgesproken om zo snel mogelijk samen aan die tafel tot concrete doelen te komen, ook voor verduurzaming van de luchtvaart. Daar word je toch wel blij van, dacht ik. Nu kom ik bij het mapje overig. Daar zit nog wel het een en ander in.

De voorzitter:

Voordat u daaraan toekomt, zijn er nog wat vragen van de leden. Ik zie er zo al een stuk of vijf: de heer Van Raan, mevrouw Kröger, de heer Laçin en dan mevrouw Van Brenk en de heer Amhaouch.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik dank de Minister voor de antwoorden. Het klopt inderdaad dat dit wordt meegenomen in de Luchtvaartnota. Dat is ook een toezegging op basis van een motie. Dat is dus prima. Het is ook goed dat dit nu ook in termen van klimaatveiligheid benoemd wordt. Het gaat dus niet alleen om de impact op het klimaat, die groot is, maar ook om de impact op de veiligheid, omdat het klimaat verandert. Dat is dus echt wel iets anders en het is fijn dat dat erbij komt. Ik heb even uitgerekend wat het betekent als die innovatie van de elektrische luchtvaart doorgaat in hetzelfde tempo. Dat betekent dat er ongeveer 4 miljoen vliegtuigjes op Schiphol gaan landen en stijgen, wat natuurlijk volstrekt irreal is.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vind het heel fijn dat de Minister elektrisch vliegen aanhaalt, maar in de aantallen die nodig zijn tot 2050 is dat geen reëel alternatief. Het zou de Minister sieren als zij dat op die manier erkent. Er is best een nichemarkt voor, maar voor het type luchtvaart dat de Minister voorstaat is het echt geen alternatief. Het zou mooi zijn als zij dat zou erkennen. Zou ze dat willen doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, meneer Van Raan ... Ik heb nooit gezegd en ik wil ook niet beweren dat er over een paar jaar elektrische Boeings rondvliegen. Dat gaat niet gebeuren, maar ik ben wel een optimist. Ook bij de elektrische auto's is het klein begonnen. Inmiddels zien we concurrerende elektrische bussen en is de elektrische vrachtwagen in opkomst. Ik ben me er vol van bewust dat in de luchtvaart het gewicht het grootste probleem is. Daardoor is het extreem ingewikkeld, maar er zijn echt veelbelovende technologieën die

ook in de kleine luchtvaart al wat verder gaan dan één, twee, vier ... Deze week studeert er iemand af aan de TU Delft die al een vliegtuig denkt te kunnen maken voor negentien inzittenden. We moeten positief blijven en alle stapjes die we kunnen zetten, zijn mooi.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Deze luchtfietserij laat ik echt voor wat het is. We gaan het er vast nog heel vaak over hebben, maar ik wil even terug naar het NLR-onderzoek. Ik heb daar een aantal heel specifieke vragen over gesteld. Waarom is ervoor gekozen om vanuit al die ongevals categorieën stapsgewijs in te zoomen op slechts negen categorieën? Dat hebben we kunnen zien door een aantal rapporten die via een WOB-verzoek openbaar zijn gemaakt. Het zijn twee onderliggende rapporten over ongevalsselectie. Waarom heeft de Minister aan het NLR gevraagd om alleen onderzoek te doen naar die ongevalscategorieën die te maken hebben met de toenemende drukte en niet al het andere, dat ook reële risico's met zich meebrengt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Omdat het OVV-rapport natuurlijk ook inzoomde op groeiscenario's. De heer Van Raan heeft gelijk: als je teruggaat, dan dalen de risico's. Als we straks helemaal niet meer vliegen, dan is er geen enkel vliegongeluk meer. Maar dat is natuurlijk niet waar dit voor bedoeld was. We zitten in een situatie en we willen verkennen wat Schiphol voor de toekomst nog aankan. Wat kan er eventueel nog bij? Daar is dit op gericht geweest.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij heeft de OVV het over wat veiligheid nu en in de toekomst betekent. Wat is er nodig om de veiligheid nu en in de toekomst te borgen? Wat is de stap die de Minister zet met die aanbeveling van de OVV? Het NLR is de opdrachtgever voor een onderzoek dat alleen maar gericht is op de groei. Mijn vraag is dan: hoe gaan we ervoor zorgen dat de rest van die aanbeveling van de OVV goed wordt opgepakt? Krijgt het NLR nóg een opdracht om gewoon de hele scope van het OVV-rapport goed in kaart te brengen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We denken dat we de huidige situatie goed in beeld hebben. U kunt straks bekijken – de OVV kan dat ook – of wij met alle aanbevelingen ook in de huidige situatie goed omgaan.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ga door op de bevindingen van de VNV, want ik maak mij zorgen. We hebben nu een aantal feiten en bevindingen die via de werkdruk die mensen in de luchtvaart ervaren optellen tot iets waarover wij de conclusie moeten trekken dat de Minister iets moet doen. Negen op de tien piloten ervaren een toegenomen werkdruk. 62% van de door de VNV ondervraagde piloten zegt: ik had niet moeten vliegen. De London School of Economics en de Universiteit Gent zeggen: pay to fly en schijnzelfstandigheid dragen niet bij aan de veiligheid, omdat mensen het niet durven aan te kaarten.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):

Tot slot heeft het grondpersoneel gestaakt en dergelijke. Trekt de Minister uit die optelsom – $1+1+1+1=5$, eigenlijk – met mij de conclusie dat er nu iets moet gebeuren om alle elementen die ik net noemde in een groter, integraal, geheel te zien en op te lossen en dat zij dit niet alleen aan de sector en de werkgever en werknemer kan overlaten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat dat precies is wat we doen. De onafhankelijke OVV heeft ernaar gekeken. We zitten nu met de hele sector om tafel, ook met de werkgevers van de piloten, die de belangen van de piloten naar voren kunnen brengen, om samen tot die integrale afweging te komen. Daarnaast heb ik al gezegd dat ik opensta voor een nader gesprek met de VNV. Dat zal ik graag voeren. Ik denk dat de VNV met argusogen zal kijken naar de roadmap, het actieplan, om te zien of hun zorgen daarin worden aangepakt.

De heer **Laçin** (SP):

Ook ik zal met argusogen meekijken, vooral omdat er – ik kan het niet vaak genoeg benadrukken – zowel in de luchtvaart als in andere sectoren allerlei constructies en werkomstandigheden zijn die belangrijk zijn voor de veiligheid van piloten, grondpersoneel en passagiers.

De **voorzitter**:

U heeft straks nog een tweede termijn. Ik wil u nu echt vragen om over te gaan tot uw vraag. We hebben nog drie kwartier en de Kamer heeft ook nog een tweede termijn. U vraagt mij als voorzitter om het allemaal een beetje ordentelijk te doen, dus leden, mag ik u alstublieft vragen om de vragen wat korter te houden? Wat is uw vraag, meneer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Dan zou ik u ook willen vragen om dat consequent te doen, voorzitter, en niet alleen bij mij.

De **voorzitter**:

Volgens mij heb ik bijna al uw collega's, in ieder geval een heel aantal van hen, er al een keer op aangesproken vanavond. Laten we gewoon proberen om dit met elkaar af te ronden. Mag ik u dat vragen, meneer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, dat mag u uiteraard vragen. Mijn vraag is om er samen met de sector naar te kijken, en niet pas aan het einde van het proces, maar gaandeweg al te sturen. Wil de Minister het gesprek met de VNV zo snel mogelijk aangaan? Is zij daartoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben zeker bereid om snel met de VNV om tafel te gaan.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik had gevraagd naar de risico's van ground handling. Ik zie hier dat Swissport vertegenwoordigd is. De FNV maakt er gewag van dat er heel veel partijen op Schiphol zijn, waardoor er heel veel drukte is en er risico's worden genomen. Zij spreekt van shortcuts: creatieve oplossingen om even iets sneller te kunnen. Ik zie hier ook bij de VNV staan: werk nou volgens standaardprocedures. Denkt de Minister dat door alleen Swissport hierbij te betrekken de hele ground handling voldoende geborgd is? Kan zij inschatten of de risico's die door de FNV worden aangegeven, straks voldoende plek krijgen in de halfjaarrapportage van de ILT?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De ILT gaat geen halfjaarlijkse rapportage schrijven. Zij schrijft de Staat van de Veiligheid en die komt één keer per jaar. Ons ministerie gaat u elk halfjaar rapporteren over hoe het staat met het hele actieprogramma. Schiphol is natuurlijk de eerstverantwoordelijke opdrachtgever voor de grondafhandeling. Schiphol pakt die rol ook serieus op. Mochten andere

bedrijven daar klachten over hebben, omdat ze zich daar niet in herkennen of zich niet vertegenwoordigd voelen, dan kunnen ze dat het beste kenbaar maken bij Schiphol of andere convenantpartners en dan zullen die klachten geadresseerd moeten worden.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

De Minister zegt: ik sta open voor een gesprek met de VNV. Zou ik dan aan de Minister mogen vragen of zij ook open zou staan voor een gesprek met de FNV, die toch een behoorlijk boekwerk heeft met allerlei problemen waar zij tegen aanloopt? Ik zou het in ieder geval heel fijn vinden als het ministerie daar ook voldoende kennis van heeft.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Van extra kennis word je nooit slechter. Ook voor het wegtransport heb ik al met de bonden om tafel gezeten, dus ik heb er geen enkel bezwaar tegen om hier ook eens naar te luisteren. Maar Swissport en KLM zijn wel de grootste, dus dan mag je toch verwachten dat dat goede vertegenwoordigers zijn. Maar ik sta open voor mogelijke zorgen.

De heer Amhaouch (CDA):

Een aantal zaken aangehoord hebbende, ben ik nog steeds geïnteresseerd in het convenant. Dat ziet er op zich goed uit. Er zijn allerlei zaken in opgeschreven, maar dat is allemaal op papier. Voor de vijf belangrijkste gezamenlijke problemen voor vliegoperaties en de vijf belangrijkste gezamenlijke risico's bij de grondafhandeling is voor het einde van het jaar het een en ander klaar. De vraag aan de Minister is: hoe voorkomen we dat de veiligheid straks gezien wordt als een checkbox, een item dat afgestreept kan worden? Als ik het zo hoor en lees, komen er weer allemaal externe deskundigen die externe deskundigen moeten controleren. Heeft de Minister er vertrouwen in dat de zeven sectorpartijen die dit ondertekend hebben, elke maand in hun bestuurskamer de top vijf van risico's op hun gebied of de top vijf van gezamenlijke risico's bespreken? Er moet iets gebeuren. De OVV heeft zijn rol gespeeld en de NLR ook. Daar kunnen we elke keer op terugvallen. Volgens mij is het hun gelukt om veiligheid op de agenda te zetten, nogmaals. Maar de vraag is: komt er binnen de zeven sectorpartijen echt een cultuurverandering om veiligheid niet als een checkbox af te werken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Aan ticking the box hebben we inderdaad helemaal niks. Als het alleen maar een papieren exercitie is waarbij alles wordt afgevinkt, waarbij men denkt «o, dan is het dus veilig» en waarbij er niet meer over zaken wordt nagedacht, zijn we echt het paard achter de wagen aan het spannen. Dat is zeker niet de bedoeling. We moeten ook niet vergeten dat alle partijen aan tafel echt belang hebben bij veiligheid en dat ook echt zelf willen. Het punt dat de heer Amhaouch maakt, is dus heel goed, denk ik. Veiligheid is nooit af, er zijn altijd nieuwe ontwikkelingen. We zullen dus steeds, ook aan die tafel, zelfs met een roadmap en een actieplan, moeten kijken of er zaken wijzigen. Er kunnen bijvoorbeeld andere soorten vliegtuigen komen, als we het hopelijk voor elkaar krijgen dat er ook ooit op Schiphol biokerosine kan worden getankt. Wie weet zijn daar weer allerlei andere veiligheidsvoorschriften voor nodig. Ik denk dat je voortdurend goed moet blijven nadenken, zoals u zegt, en ook nieuwe risico's zult moeten adresseren, als die zich aandienen.

De heer Amhaouch (CDA):

In mijn inbreng in eerste termijn heb ik inderdaad over nieuwe inzichten gesproken. Wat moeten we vandaag doen, voor de huidige situatie van die 500.000 vluchten? We krijgen dadelijk een doorkijk, zodat we hopelijk ook een duurzame groei kunnen realiseren op Schiphol, maar dan moet de veiligheid natuurlijk wel op orde zijn. Hoe gaat dat hierin passen? Als we dadelijk een roadmap krijgen, kijken we dan niet alleen naar wat we vandaag moeten doen om de huidige aantallen te borgen, maar krijgen we dan ook een doorkijk naar de toekomst?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb al aangegeven dat we eerst alle aanbevelingen gaan evalueren voordat we de stap naar groei kunnen zetten. Hoe je op de lange termijn alle beleidszaken gaat wegen, komt natuurlijk ook uitdrukkelijk aan de orde in de Luchtvaartnota, waar we al mee gestart zijn. Ik heb aangegeven dat veiligheid wat mij betreft ook in de Luchtvaartnota gewoon het eerste hoofdstuk zal zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister geeft aan dat veiligheid op één staat. Wat is dan de reden dat de risicowaarde van de luchtvaart voor omwonenden een factor tien hoger is dan de risicowaarde van een transport van gevaarlijke stoffen? Waarom hebben we daarvoor gekozen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat heeft ermee te maken dat er al zo veel gebouwd was. Verschillende situaties zijn op verschillende manieren gegroeid. Dat is het enige antwoord dat ik daarop kan geven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is een antwoord dat ik niet helemaal begrijp. De Minister schetst dat het al zo was. Er waren al mensen die daar woonden en toen moest Schiphol groeien en daarom is besloten om die risiconorm te verlagen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat heb ik niet gezegd, maar het is natuurlijk zo dat je niet al die woningen gaat weghalen. Er is een bestaande situatie, en daar houd je rekening mee. Als er ergens niks is, dan hoeft je er ook geen rekening mee te houden.

De voorzitter:

Ik zie dat u wilt interrumperen, maar u bent door uw interrupties heen, mevrouw Kröger, en ik moet streng zijn. De Minister vervolgt haar betoog en dan is er straks ruimte in uw tweede termijn van één minuut om door te gaan. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Raan sprak over het vogelonderzoek. Wat is bepalend voor het risico? Zoals ik vorige week ook tegen uw collega mevrouw Van Kooten heb gezegd, is risico natuurlijk kans maal effect. De kans op een botsing, de vogelsoort en de plaats waar het vliegtuig wordt geraakt, bepalen uiteindelijk het effect van zo'n botsing. De kans op een botsing blijkt zowel dichtbij de luchthaven als verder weg niet hoger te zijn dan op andere luchthavens. Ook de vogelsoorten zijn niet heel anders dan bijvoorbeeld op Schiphol. Daarom wordt door onderzoeksbureau Waardenburg de conclusie getrokken dat het risico ook vergelijkbaar is. Naar de lokale vogelbeweging op lage hoogte, beneden de 600 meter, wordt op dit moment een nulmeting uitgevoerd, zodat we dat straks goed kunnen vergelijken. Op basis van het resultaat van die nulmeting gaan we bepalen of verdere tellingen en nog aanvullende beheersmaatregelen nodig zijn.

Mevrouw Van Brenk vraagt hoe de veiligheid bij de verbouwing van de verkeerstoren is geborgd. Nou, de LVNL is inderdaad begonnen met de voorbereiding van de verbouwing van de verkeerstoren en er is speciaal een een-op-eenmodel gebouwd om die verbouwing heel goed voor te bereiden. Het onderzoek laat ook de concrete details zien voor aanpassing van de inrichting van die toren. De LVNL moet vervolgens een gedetailleerde analyse voorleggen aan de ILT over de wijze waarop ze dat precies gaan doen. Daarin zal ook duidelijk worden aangegeven of die verbouwing kan worden uitgevoerd door stukje voor stukje de aanpassingen te realiseren of dat bijvoorbeeld de toren west en/of de oude verkeerstoren gebruikt zullen moeten worden. Daar wordt heel zorgvuldig naar gekeken, zodat de veiligheid niet in het geding kan komen. U hebt ook nog gevraagd naar het aantal incidenten in de eerste helft van 2018. Tot en met juni gaat het om 7 ongevallen, 14 ernstige incidenten en 3.344 overige voorvallen die gemeld zijn bij het ABL.

Dan hebben we het nog gehad over de dronken piloten en de alcoholcontroles. Daar vroeg de heer Amhaouch naar. In Nederland is er inderdaad regelgeving op het gebied van alcohol en controles bij cockpit- en cabinepersoneel. Handhaving daarvan gebeurt door de luchtvaartpolitie. Ze houden ook meerdere controles bij zowel vliegtuigpersoneel uit Nederland als uit het buitenland. Door de nieuwe EU-regelgeving – de heer Amhaouch gaf het zelf ook al aan – zijn alle EU-lidstaten verplicht om die controles uit te voeren. Ik kan u daar geen getallen voor geven, want die zouden we bij het OM moeten opvragen. O, dat is inmiddels gedaan, hoor ik net. Er zijn zo'n 2.000 inspecties per jaar en er worden gemiddeld drie tot vier personen betrappt door de luchtvaartpolitie.

Dan is nog gevraagd naar vliegen met te weinig brandstof. Dat is nagegaan. U hebt naar Ryanair gevraagd. Ryanair vliegt met hoeveel heden brandstof die voldoen aan de internationaal gestelde wettelijke eisen. Ryanair heeft intern stringente richtlijnen wanneer vliegers moeten uitwijken naar een alternatieve luchthaven voor de landing. De heer Van Dijk vroeg naar het contract van Procheck, de beveiligers die gespecialiseerd zijn in profiling op de zogenaamde hogerisicovluchten. Dat is opgezegd. Het garanderen van de bestrijding van terrorisme valt onder het takenpakket van mijn ambtsgenoot van Justitie en Veiligheid. Eerlijk gezegd zijn wij niet op de hoogte van het opzeggen van het contract met Procheck International. Collega Grapperhaus monitort het beveiligingsniveau op de luchthavens en daarmee ook de beveiliging van de luchthaven zelf. Ik ga ervan uit dat mijn collega hier samen met de Koninklijke Marechaussee adequaat op toeziet. Maar als u daar nog gedetailleerde vragen over hebt, dan zou u die aan collega Grapperhaus moeten stellen.

De voorzitter:

Er is nog een vervolgvraag van de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik begrijp dat het raakt aan andere ministeries, maar ik stel de vraag in principe aan het kabinet. Ik weet niet of de Minister die vraag kan doorgeleiden, want dat scheelt mij weer op een ander vlak. Als ik hier een vraag stel, dan stel ik die toch aan het kabinet? Of ben ik nou gek?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, u bent zeker niet gek natuurlijk! Het werkt normaal gesproken niet zo handig als de ene bewindspersoon als postduif voor de andere moet gaan opereren. Maar ik snap dat dit enig raakvlak heeft, dus ik wil voor deze ene keer een uitzondering maken en deze vraag doorgeleiden naar collega Grapperhaus. Ik wil niet flauw doen, maar laten we wel met elkaar afspreken dat we de vragen toch zo veel mogelijk stellen aan de bewinds-

persoon die erover gaat, want anders wordt het allemaal wel heel ingewikkeld.

De heer Paternotte heeft nog vragen gesteld over vliegen over conflictgebieden. U noemde het voorbeeld van Sharm el-Sheikh. Hoe kan het nou dat het per land verschilt? Hoe gaan we dat oplossen? De informatieverspreiding kan per land verschillen. Dat is afhankelijk van waar de luchtvaartmaatschappijen vliegen, de politieke verhouding die er is met het conflictgebied en de beschikbare informatie. Nederland zet zich in om internationaal informatie te delen en berichten verder af te stemmen en te verspreiden. Het Europese DG Home-overleg en de Conflict Zone Information Bulletins van EASA leveren daar een belangrijke bijdrage aan. Nederland blijft bij ICAO en IATA aandringen om ook elders in de wereld die informatie-uitwisseling te stimuleren en berichten over conflictgebieden zo eenduidig mogelijk te maken. We kunnen andere landen niet dwingen, maar de bereidheid tot samenwerking groeit wel. Dat moet ook, want het vraagt toch vertrouwen om soms gevoelige informatie te delen.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

De Minister zegt dat de politieke verhoudingen een reden kunnen zijn voor landen om andere keuzes te maken, maar dat is natuurlijk juist waar het wringt. Het is gevaarlijk boven een bepaald gebied omdat het daar onrustig is en er wapens aanwezig zijn. Het was natuurlijk nooit de bedoeling van de mensen op de grond om de MH17 neer te halen, maar dat is wel gebeurd omdat die daar kon vliegen en aangezien werd voor een Oekraïens toestel, om het maar even zo te interpreteren. Daarom zou je willen dat alle Europese maatschappijen dezelfde keuzes maken en op z'n minst over dezelfde informatie beschikken, maar dat kunnen we inderdaad niet afdwingen. Mijn vraag zou zijn: vindt de Minister wel dat dat het doel zou moeten zijn? En twee: beschikken luchtvaartmaatschappijen binnen Nederland die opstijgen vanaf Schiphol in ieder geval wel over dezelfde informatie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het zeer met u eens dat je natuurlijk zou willen dat iedereen die informatie altijd tot zich kan nemen. Als Nederland spannen we ons daar ook voor in. Dat doen we, zoals ik net al zei, in IATA en alle relevante gremia. Beslissingen om daarop te acteren, berusten uiteindelijk bij de airlines. Dat kun je niet dwingend voorschrijven. De Nederlandse maatschappijen beschikken in ieder geval altijd over die informatie.

De voorzitter:

Nog een vervolgvraag? Dat hoeft niet hoor, maar het mag wel.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik begrijp wel wat de Minister zegt, maar wat we natuurlijk het liefst zouden willen ... De airlines besluiten over die routes, maar als Europa een route niet veilig vindt... Dat geldt voor een aantal. Ik noemde specifiek Sharm el-Sheikh omdat dit een voorbeeld is waar sommige Europese luchtvaartmaatschappijen wel op vliegen en andere niet. Zelfs binnen België zijn er verschillen. Ik doel concreet op dat geval. Is het denkbaar dat de ene Belgische luchtvaartmaatschappij over andere informatie beschikt dan de andere? TUI fly Nederland vliegt er wel op. Beschikken zij dan wel over de juiste informatie om daar een keuze in te kunnen maken? Het is natuurlijk lastig om informatie van de inlichtingendiensten hier te delen, maar we kunnen wel toetsen of de airlines alle informatie hebben en of we er voldoende bovenop zitten om te zorgen dat ze altijd kiezen voor de veiligheid, ook al kost dat geld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er wordt ook in Europees verband juist hard aan gewerkt. De EASA-bulletins worden in heel Europa verspreid en ook het Europees overleg bij DG Home is toegankelijk voor alle Europese lidstaten. Het is uiteindelijk aan de luchtvaartmaatschappijen zelf om daar een afweging in te maken.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij het allerlaatste punt. De heer Graus had het over dr. De Groot en over de vervuiling in de cabine door andere vliegtuigen. Ik moet eerlijk bekennen dat we dat nog niet op de radar hadden, inclusief de heer De Groot zelf niet. Als u daar informatie over heeft, zou het misschien handig zijn als u eerst iets meer inkleuring aan ons kan geven. Ik kan er nu eigenlijk geen zinnig woord over zeggen.

De heer **Graus** (PVV):

Het is trouwens dr. Van de Goot, van de gootsteen. Ik zal alle contactgegevens bij de PA van de Minister neerleggen. Het is een man die de afgelopen jaren niet gehoord is in dezen, terwijl hij de enige ter zake deskundige is en daar veel over kan vertellen. Ik ben blij dat de Minister het oppakt. Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij ben ik erdoorheen.

De **voorzitter**:

Dan komen we bij de tweede termijn van de Kamer. Ik geef ieder lid van de Kamer één minuut en geen interrupties in deze termijn. Als eerste is de heer Laçin aan het woord.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik zal het kort proberen te houden. Ik heb geen andere keus. Ik ben blij met een aantal toezeggingen, met de halfjaarlijkse rapportage die we krijgen over de OVV-aanbevelingen. Wanneer krijgen we de eerste? Kan de Minister daarin ook meenemen wat er al is gebeurd wat die aanbevelingen betreft?

Ik ben ook blij dat de Minister het gesprek aangaat met de VNV. Maak daar genoeg tijd voor vrij, zou ik zeggen. Ik denk dat er ook wat andere onderwerpen zullen passeren tijdens dat gesprek.

Tot slot de roadmap safety met het grondpersoneel. Daar kijk ik ook naar uit. Nogmaals de oproep richting de Minister om waar nodig tijdig bij te sturen.

Tot slot. Er is een VAO-vooraankondiging gedaan door de heer Jan Paternotte. Die wil ik bekrachtigen. Dan vind ik het ook zo netjes dat hij als initiatiefnemer zelf beslist of dat VAO doorgaat en zo ja, dat hij de eerste spreker is.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u, voorzitter. Waar gaat het nou eigenlijk om? Het gaat er uiteindelijk om of het veilig is. Veiligheid staat op nummer één. De OVV schetst met een snoeihard rapport het beeld: om de veiligheid nu en in de toekomst te borgen moeten al die aanbevelingen opgevolgd worden. Daarbij leg ik de nadruk vooral op het nu. Nu wonen er mensen onder die vliegtuigroutes.

Nu stappen er mensen in die vliegtuigen. Dat moet goed geregeld zijn. Toch krijgen we steeds meer het beeld dat de Minister het vooral ziet in het licht van groei. Dat zie je met name in het NLR-rapport, waarin eigenlijk is ingezoomd op een aantal risicofactoren om groei mogelijk te maken. Dat staat haaks op elkaar. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat alle aanbevelingen van de OVV opgevolgd moeten worden. Maar dan gaat het om het nu en niet alleen in het licht van de groei. Dan het punt dat ik maakte over de risicowaarden die verlaagd werden in 2004 toen de MER werd gemaakt. De Minister zegt: ach ja, er woonden al zo veel mensen. Dat is precies de angel van het probleem: dat we gaan schuiven met normen omdat de groei nu eenmaal boven de veiligheid van de mensen lijkt te gaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Er is in onze eerste termijn een vraag gesteld over de tegenkrachten. Dat werd ook in het OVV-rapport aangehaald: hoe organiseer je de tegenkrachten? Dat moet je ook faciliteren. Daar hebben we eigenlijk niks over teruggehoord. Gaat het nou om de piloten die niet gehoord zijn en ook niet meedoen in dat convenant? Daar nog graag een reflectie op. Kan de Minister toezeggen dat zij die tegenkrachten gaat faciliteren? Het gaat over burgerbewegingen.

Het NLR-rapport. Nogmaals, als de aannames waar zijn, zou je de conclusie mogen trekken dat er een beperkte groei zou kunnen zijn van 550.000 vliegbewegingen. Ten opzichte van het moment dat het OVV-rapport werd geschreven betekent dat een groei van 17%. Het is goed om dat even te markeren: 17%.

De voorzitter:

Wilt u afronden?

De heer Van Raan (PvdD):

Zeker. Het groeipercentage tussen het moment van schrijven en hoe de situatie nu is, is 6%, dus het is al met een derde gegroeid, zonder dat al die OVV-aanbevelingen zijn opgevolgd. Het is namelijk heel simpel. Het is geschreven bij 470 en het is nu al 497.

De voorzitter:

U zit al bijna op anderhalve minuut. Ik vind dat niet zo netjes richting de collega's, dus ik wil u echt vragen om af te ronden.

De heer Van Raan (PvdD):

Er is eigenlijk gegroeid zonder dat de OVV-aanbevelingen zijn opgevolgd. Kunt u daarop reflecteren?

Dank u wel.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Dijkstra, VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Heel veel stukken op de agenda. De VVD staat voor veilig vliegen en veilig doen, want die veiligheid is echt een voorwaarde voor groei. Ik maak er geen geheim van dat wij ook voorstander zijn van groei. Daar hebben we afspraken over gemaakt. Waar ik benieuwd naar ben, zeker als we zo meteen naar de Luchtvaartnota gaan kijken, is of we kunnen onderzoeken wat voor groei op korte termijn mogelijk is, in aantallen, voor Schiphol, Eindhoven en Lelystad samen. Dan wil ik als richtjaar 2023 aanhouden, omdat we al

afspraken hebben tot en met 2020, ook rekening houdend met veiligheid en hinderbeperking. Is de Minister bereid om te onderzoeken aan wat voor groei in 2023 we ongeveer zitten te denken?

De rest komt zo meteen bij het AO Luchtvaart. Ik heb nog wel één ding. Ik las net ook die Twitterberichten, waar de heer Graus aan refereerde. Toen zag ik ook een ander bericht: dat gisteravond een drone een helikopter van het Medisch Centrum Leeuwarden ernstig heeft gehinderd, waardoor die niet kon landen en uiteindelijk moest uitwijken en die passagier op een andere manier naar het ziekenhuis moest komen.

De voorzitter:
En uw slotzin is?

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

Dan denk ik: wat voor ongelofelijke stommeling ben je dan, als je met zo'n drone dit soort vliegtuigen zit te hinderen? Wat kunnen we daar nou aan doen, Minister? Daar is echt wat voor nodig.

De voorzitter:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Graus, PVV.

De heer **Graus** (PVV):

Mevrouw de voorzitter. We hebben dat ook meegemaakt rondom Schiphol; dat zij met laserapparaatjes piloten hinderen. Dit soort mensen moeten gewoon keihard worden aangepakt. Die moeten gewoon de bak in, wat mij betreft, en alles in beslag genomen.

Mevrouw de voorzitter. De Minister heeft inderdaad enkele dingen toegezegd. Ze gaat die aanbevelingen overnemen, dat had ik gevraagd. Haar deskundigen gaan met doctor Van de Goot in conclaaf. Ik zal ook zorgen, hopende op steun, dat doctor Van de Goot hier ook bij de Kamerleden mag praten in de toekomst.

Ik had ook gevraagd om het Aldersakkoord volledig ondergeschikt te maken aan veiligheid. Nu zijn er al veel toezeggingen over gedaan, ook in het verleden, nu niet specifiek. Er ligt inderdaad een motie van meneer Dijkstra over dat verhaal. Die wisselingen van banen zijn nog steeds een groot probleem. Wij horen echt van de luchtverkeersleiders dat er extra risico ontstaat, omdat zij vanwege milieueisen, -normen, -afspraken moeten wisselen van banen. Mogelijk kan de Minister daar nog iets op zeggen, dat we dat niet meer gaan doen.

Wat de groei betreft van Schiphol, dat deel ik. Ik heb een motie ingediend tot 600.000. Mogelijk moet ik daar 590.000 van maken, dan kan meneer Dijkstra mijn motie steunen. Het zou mooi zijn als de Minister dat dadelijk even kan toezeggen.

Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van Brenk, van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Ik wil de Minister bedanken dat zij bereid is om in gesprek te gaan met VNV en ook met FNV ground handling. Een convenant met de top is mooi, maar als je echt wil weten hoe het zit, dan moet je altijd met personeel gaan praten. Daarom denk ik dat veiligheid gebaat is bij de informatie van de mensen die iedere dag, dag in, dag uit, op dat platform lopen of in die vliegtuigen moeten stappen. Ik wil haar bedanken en ik zou mij willen aansluiten bij de heer Laçin. Ik ben heel benieuwd wanneer wij de eerste rapportage van het ministerie kunnen verwachten. Dat hoor ik graag.

De voorzitter:

Hartelijk dank, mevrouw Van Brenk. Het woord is aan de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik denk dat er gisteren ook een goede stap is gezet door de zeven sectorpartijen om dat convenant te ondertekenen. Ik herhaal nogmaals – naar alle zeven partijen en niet alleen naar de Minister – dat er inderdaad een cultuurverandering gaat plaatsvinden. Niet dat wij vandaag zeggen dat er niks gebeurt aan veiligheid, want dat kan niet. De luchtvaart is een hele veilige sector. Desondanks hebben de OVV en het NLR duidelijk gemaakt dat dat niet voldoende is. Wat wij vragen, want daar zijn wij nieuwsgierig naar, is of die zeven sectorpartijen inderdaad hun top vijf van grootste gezamenlijke risico's ook elke maand in hun boardrooms voorbij laten komen. Ik ben ook zeer nieuwsgierig of de Minister dat gaat doen in de komende periode, want het komt aan op veiligheid, niet als checkbox maar als cultuurverandering. Wij kijken uit naar de eerste rapportage en naar de roadmap in oktober, zoals de Minister heeft toegezegd.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de Minister voor de antwoorden in eerste termijn. Ja, die roadmap, daar komen al die acties in na het convenant. Wij kijken daar echt naar uit, want het is echt van belang dat het concreet wordt. Goed ook dat die grondafhandeling daar ook een plek in krijgt en de zo veilig mogelijke veiligheidseisen die dan nog nodig zijn. Ik wil ook nog aandacht vragen voor vermoeidheid van piloten, want die blijft terugkomen. Dat zal natuurlijk in het gesprek met de VNV – goed dat de Minister dat gaat voeren – aan de orde komen. Maar de vraag is ook: is daar nou een structureel probleem? Zou je daarvoor ook niets in de roadmap moeten doen?

Ten slotte de handhaafbaarheid. De Minister heeft een convenant gesloten, waaraan partijen zijn gecommitteerd. Maar er zal een moment zijn dat een partij wellicht niet zo enthousiast is. De heer Paternotte verwees er ook naar dat de OVV zegt: je moet wel doorzettingsmacht kunnen hebben. Hoe verhoudt zich dat precies?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Paternotte, D66.

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Goed dat we dit AO hebben gehad. Veiligheid staat voorop. Ik hoorde mevrouw Kröger zeggen dat de Minister nog steeds te veel op het spoor van groei zit. Dat vind ik niet terecht; ik denk dat de Minister heel vaak in de beantwoording duidelijk heeft gemaakt dat zij vindt dat de veiligheid eerst gewaarborgd moet zijn voordat er een besluit over groei genomen kan worden en dat zij wat dat betreft wil dat de aanbevelingen van de OVV uitgevoerd zijn.

Volgens mij hebben we met piloten wel een thema te pakken. Eerder kregen we van de Minister een rapport van de London School of Economics waarin staat dat meer dan de helft van de piloten van low-costcarriers het gevoel heeft dat veiligheidsklachten niet fair en eerlijk worden behandeld. Daar komen alle hier genoemde punten nog bij. Misschien moeten we als commissie daar ook iets mee doen. De heer Dijkstra noemde terecht een drone in Leeuwarden en er is er vandaag of gister ook een tegen een kerncentrale in Frankrijk gevlogen. Daarom komt er op een gegeven moment een situatie waarin echt iets mis gaat.

Dan nog Kronenburg. De plannen voldoen aan de externe veiligheidscontouren. De ggd heeft een positief advies gegeven. Ik denk dat er meer mogelijk moet zijn. Daar komen we vast nog op terug.

Dan ten slotte: het lijkt me inderdaad goed dat we een VAO houden. Ik zou de heer Laçin graag willen voordragen als eerste spreker bij dat VAO, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, dat is toch heel constructief zo tijdens dit debat. De Minister heeft aangegeven dat zij direct kan overgaan tot de beantwoording, dus ik geef haar graag het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor de zeer constructieve inbreng.

Wanneer komt de eerste halfjaarsrapportage? Nou, het actieplan krijgt u natuurlijk pas in oktober. Maar omdat u ook vraagt wat er nu al is gedaan, zeg ik toe om voor de Kerst een eerste halfjaarsrapportage te doen. Dan moet u me op voorhand vergeven dat we over een heleboel acties die in oktober pas worden vastgesteld, niet heel veel melden. Maar goed, ik wil u graag toezeggen om voor de Kerst een eerste stand van zaken met u te delen. Dan nemen we daar precies in mee hoever we zijn.

Mevrouw Kröger zegt: ja, het beeld is dat u toch vooral alleen naar groei kijkt. Nou, dat deel ik ook niet, want ik heb toch heel stevig neergezet dat we dat alleen doen als het ook aantoonbaar veilig kan. Voor de rest respecteer ik alle gemaakte afspraken over 500.000 enzovoorts enzovoorts. Het nu wordt ook in kaart gebracht in de Staat van de Veiligheid van de ILT, wat natuurlijk ook voor de kerst naar u toekomt.

De piloten en het convenant. Ik heb al aangegeven dat de VNV natuurlijk indirect ook wel betrokken is. Ik ga met hen in overleg. Als daaruit dingen voortkomen waarvan ik zeg dat ze nog onvoldoende in de actieagenda zitten, dan zal ik dat zeker ook nog meenemen.

Aan de tegenkrachten heb ik juist uitdrukkelijk aandacht besteed. U hebt onlangs een brief gekregen over het nieuwe participatieproces. Daar noemen we uitdrukkelijk de tegenkrachten, zoals de heer Van Raan het noemt. Ik zie het meer als meedenken dan als tegenkrachten. Ik ben meer van de positieve kant. Veiligheid is natuurlijk een heel belangrijk hoofdstuk, waar denk ik geen sprake is van tegenkrachten, want iedereen wil veiligheid. Dus laten we nou met elkaar daar samen aan trekken om dat zo goed mogelijk op te pakken. Dat zal een belangrijk punt worden in de Luchtvaartnota.

De heer Graus heeft nog een keer aandacht gevraagd voor de problematiek van die baanwisselingen. Ik heb al gezegd dat dat meegenomen wordt in die integrale analyse. Ook in de motie van de heer Dijkstra is daar al aandacht voor gevraagd, ook in relatie tot het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Ik hecht er zeer aan dat deze aanbeveling heel goed wordt opgepakt. Net als alle andere zullen we deze heel goed in de gaten houden.

De heer Amhaouch vroeg of het stevig genoeg op de agenda staat in de diverse boardrooms van die zeven sectorpartijen. Ze geven allemaal aan dat veiligheid voor hen bovenaan staat. Het lijkt mij heel relevant om ook in de boardroom daar heel regelmatig op terug te komen. Dat gebeurt natuurlijk ook in die Safety Action Group. We overleggen vanuit het ministerie ieder kwartaal op directieniveau over de veiligheid. Het gebeurt dus niet alleen op de werkvloer, maar ook in brede zin.

Mevrouw Van Brenk zei: als je echt wilt weten hoe het zit, moet je ook met het personeel spreken. Deels is dat waar, maar om het totaalplaatje te krijgen kan het zeker geen kwaad. Je kunt er altijd weer een hoop van leren, dus ik zal dit graag doen.

De VVD heeft gevraagd of ik kan kijken naar de groeiruimte in 2023. Ook dat is onderdeel van de Luchtvaartnota. We kijken eerst wat er nodig is

voor de veiligheid. Het strategisch beleid voor de lange termijn nemen we uiteraard mee in het traject van de Luchtvaartnota. Daar starten we nu al mee.

Dan de drones. Daar kan ik in ieder geval van melden dat het traject van de Europese regelgeving loopt. Het is heel goed dat we hierbij samen optrekken in Europa. Als er een overtreding wordt geconstateerd, dan probeert de politie of de KMar dat direct te achterhalen. De overtreder waarover daarnet werd gesproken, is bekend bij de politie. Het onderzoek loopt. We zijn het erover eens dat je heel mooie dingen kunt doen met drones, zoals het overvliegen van medicijnen naar Schiermonnikoog, maar drones moeten niet op deze manier worden gebruikt. Dat is niet waar ze voor bedoeld zijn. We trekken er samen in op, ook in het Europese, om er heel heldere regelgeving voor te krijgen. Voorzitter, ik denk dat ik hiermee de vragen beantwoord heb.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de leden en ik zie knikkende gezichten. Daarmee zijn we aan het eind van de tweede termijn gekomen. De Minister heeft een aantal toezeggingen gedaan die ik nu even voorlees.

De Kamer ontvangt voor de kerst en vervolgens ieder halfjaar een voortgangsrapportage over veiligheid in de luchtvaartsector.

De roadmap safety improvement Schiphol komt uiterlijk oktober naar de Kamer.

De Kamer zal een evaluatie ontvangen van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV, het NLR en to70.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb ook nog toegezegd om met de VNV en FNV Ground Handling te spreken.

De voorzitter:

Komt daar dan ook een aparte brief over?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee.

De voorzitter:

De toezegging is gedaan en de Kamer houdt de Minister daar vast aan. Dat gaat goed komen.

De heer Van Raan (PvdD):

Zit er aan de evaluatie geen termijn vast?

De voorzitter:

Voordat tot groei kan worden overgegaan, zegt de Minister buiten de microfoon. De griffier schrijft het er nu bij.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik snap dit antwoord niet. Dit gaat toch ook over de maatregelen om te borgen dat het nú veilig blijft? De tijdlijn moet losstaan van het moment dat een besluit wordt genomen over de groei.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat gaat over de roadmap, maar hier was de vraag specifiek: hoe borgen we dat we allemaal zeker weten dat het is gebeurd voordat tot groei kan worden overgegaan? Dat is een ander traject. In beide gevallen krijgt u een rapportage, maar we gaan natuurlijk eerst evalueren of het goed is gegaan, voordat we de stap tot groei kunnen zetten.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan is het toch wel even van belang om vast te stellen dat sinds het uitkomen van het eerste rapport van de OVV, dat eigenlijk die stelling geponeerd heeft die de Minister onderschrijft, Schiphol met 6% gegroeid is. Dat lijkt me niet onbelangrijk, toch?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan gaat het om groei die niet al was toegezegd ...

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

Dat maakt voor de veiligheid niks uit.

De **voorzitter**:

Zullen we niet door elkaar heen gaan praten?

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

Dank voor het antwoord, Minister. Maar de toezegging tot een bepaald niveau te mogen groeien heeft natuurlijk niks te maken met de fysieke staat van de veiligheid waarvan de OVV gezegd heeft: bij 470.000 moet je maatregelen nemen. Als je bij 470.000 vliegbewegingen maatregelen moet nemen – de OVV beschrijft het en de Minister onderschrijft dat – kun je niet volhouden dat je tot de huidige 496.000 niet al 6% groei hebt gehad. Dat is feitelijk onjuist.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij wordt u meer dan bediend met allerhande rapportages. In dit verband is vooral interessant de eerste Staat van de Veiligheid, die ik u heb toegezegd naar aanleiding van het eerste debat dat we over het OVV-rapport hebben gevoerd. Daarin zoomen we in op de huidige stand van zaken. Dat vindt u in het ILT-rapport terug, want dat gaat over hoe we er nu voorstaan. Voordat we een vervolgstap voor groei zetten, ga je natuurlijk heel andere aspecten meewegen. Daarvoor wil ik de implementatie van alle aanbevelingen evalueren en vervolgens daarover met u spreken.

De **voorzitter**:

Hiermee rond ik dit overleg af. Verdere vragen kunnen worden gesteld in het VAO dat is aangevraagd met als eerste spreker de heer Laçin van de SP. Ik dank de leden voor hun inbreng. Na een korte schorsing gaan we door met de tweede termijn van het AO Luchtvaart, waarmee we vorige week zijn begonnen. Ik dank de Minister voor haar beantwoording. Ik dank iedereen die deze vergadering heeft gevolgd.

Sluiting 20.58 uur.