
20

Vliegveiligheid

Aan de orde is het **VAO Vliegveiligheid (AO d.d. 03/04)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het verslag van het algemeen overleg Vliegveiligheid. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Van de zijde van de Kamer is als eerste het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Ik heb een viertal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat onder andere uit de hoorzitting Vliegveiligheid en vogelaanvaringen is gebleken dat diverse experts geconcludeerd hebben dat het voorliggende onderzoek naar botsingen met vogels rondom Lelystad Airport tekortschiet;

verzoekt de regering om nieuw onderzoek te laten verrichten naar het risico op botsingen met vogels rondom Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 360 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat onder andere uit de hoorzitting Vliegveiligheid en vogelaanvaringen is gebleken dat diverse experts geconcludeerd hebben dat het voorliggende onderzoek naar botsingen met vogels rondom Lelystad Airport tekortschiet;

verzoekt de regering om het voorliggende onderzoek naar botsingen met vogels rondom Lelystad Airport te onderwerpen aan een wetenschappelijke peerreview,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 361 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat rond vliegvelden volop wordt gejaagd;

constaterende dat onder andere uit de hoorzitting Vliegveiligheid en vogelaanvaringen is gebleken dat jacht juist averechts werkt;

verzoekt de regering haar invloed aan te wenden om de jacht rond vliegvelden te stoppen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Van Kooten-Arissen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 362 (29665).

Ik vroeg net even om bevestiging, omdat ik weinig handen zag.

De heer Van Raan (PvdD):

Goed dat u het nog even controleerde, voorzitter.

De laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de landelijke overheid op basis van de MER Lelystad Airport stelt dat er geen verjaging van vogels nodig is in de omgeving van Lelystad Airport, terwijl de provinciale overheid krachtens het Faunabeheerplan Flevoland 2019-2023 dit wel noodzakelijk acht voor de vliegveiligheid;

verzoekt de regering het Faunabeheerplan Flevoland 2019-2023 ongeldig te verklaren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 363 (29665).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Twee fatale ongelukken met een Boeing 737 MAX in nog geen zes maanden tijd, met een trieste afloop: maar liefst 346 overledenen. Het CDA is benieuwd naar de definitieve resultaten van het onderzoek naar de oorzaken. Wat is de laatste stand van zaken?

Voorzitter. Het CDA vindt het goed dat uit voorzorg is ingegrepen door sluiting van het luchtruim voor de Boeing 737 MAX. Het CDA hoort van de minister graag de kaders die het EASA en Nederland zullen toepassen om te bepalen of en wanneer het Europese luchtruim eventueel weer kan worden opengesteld voor dit type vliegtuig.

Voorzitter. Het is goed dat er een Europese evaluatie komt van de besluitvorming over de sluiting van het luchtruim door EASA. Het CDA krijgt hierbij graag een toezegging dat in de evaluatie ook de huidige procedures die gelden voor het toestaan van de zogeheten ferryvluchten, vluchten zonder passagiers, terwijl het Europese en/of nationale luchtruim gesloten is voor een type vliegtuig, tegen het licht worden gehouden. Wil de minister dit toezeggen en de Kamer er hierbij over informeren of deze procedures voldoende veilig en helder zijn? Er is namelijk onduidelijkheid ontstaan omdat EASA en Nederland na het sluiten van het Europese luchtruim voor de Boeing 737 MAX het luchtruim in eerste instantie wel hebben opengesteld voor de ferryvluchten met dit type vliegtuig, terwijl EASA later besloot om het luchtruim alsnog te sluiten, ook voor die ferryvluchten. Het is zo onduidelijk als het maar kan.

Voorzitter. Tot slot maakt het CDA zich grote zorgen over de structurele problemen bij Boeing. Hier hebben we onlangs schriftelijke vragen over gesteld, samen met D66. We wachten de antwoorden daarop af. Voor nu horen we wel graag wat het ministerie en de ILT formeel en informeel weten van de problemen bij Boeing.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Paternotte namens D66.



De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Allereerst kan ik me aansluiten bij de vragen die de heer Amhaouch heeft gesteld over de situatie met de Boeing 737 MAX. Daarover hebben we ook nog een motie, omdat de minister ons heeft geïnformeerd over de certificering van vliegtuigen die buiten de Europese Unie zijn geproduceerd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de EASA vliegtuigtypen toelaat op basis van certificering van vliegveiligheidsinstanties in Brazilië, Canada en de Verenigde Staten;

overwegende dat de EASA de vliegveiligheidsbeoordeling in de handen legt van de autoriteiten van de producerende landen, respectievelijk Brazilië, Canada en de Verenigde Staten;

verzoekt de regering om bij de EASA nieuwe afspraken te maken als het gaat om de certificering van vliegtuigtoestellen die buiten de EU zijn gemaakt, en eerst in overleg met de Tweede Kamer te treden zodra er verkennende stappen worden gezet door de EU voor nieuwe verdragen die de deur kunnen openzetten voor het delegeren, uit handen geven, van vliegveiligheidsbeoordelingen en certificering aan instanties in derde landen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 364 (29665).

De heer **Paternotte** (D66):

De tweede motie is niet een verzoek aan de regering maar een Kameruitspraak.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de OVV in 2017 heeft geconstateerd dat er aanzienlijke maatregelen getroffen moeten worden om de vliegveiligheid op Schiphol te kunnen blijven garanderen en de risico's aanvaardbaar te kunnen houden bij meer vliegbewegingen dan 500.000 per jaar;

constaterende dat de veiligheid in en rondom Schiphol een absolute randvoorwaarde is voor een mogelijke groei van het aantal vliegbewegingen;

constaterende dat de minister heeft aangegeven dat voordat de Kamer een besluit neemt over het nieuwe LVB zij eerst wil dat de uitwerking van alle OVV-aanbevelingen geëvalueerd is in een integrale veiligheidsanalyse;

spreekt uit dat pas een besluit genomen kan worden over de groei van Schiphol voorbij 500.000 als die aanbevelingen van de OVV zijn geëvalueerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 365 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De spraakverwarring die we ook in het debat hadden, komt toch een beetje terug in de motie. Want volgens mij is er aan de ene kant het onderzoek van de OVV met alle aanbevelingen en vervolgens is door de minister een deel van die aanbevelingen in een "integral safety management"-document uitgewerkt door het NLR. Omdat de heer Paternotte wel spreekt over die integrale veiligheidsanalyse, wat de Nederlandse vertaling is van dat Engelse document, is mijn vraag aan hem of de motie uitsprekt dat alle aanbevelingen geëvalueerd moeten worden of alleen de aanbevelingen die in dat nader genoemde document zijn uitgewerkt.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij is het zoals de minister het ook heeft gezegd en gaat het erom dat de OVV heeft aangegeven dat groei boven 500.000 nu niet veilig kan en een aantal aanbevelingen heeft neergelegd. Je wil dat wordt vastgesteld of op basis van die aanbevelingen kan worden vastgesteld dat die groei wel verantwoord kan plaatsvinden. Volgens mij is dat wat we beogen. Of ze ook helemaal zijn geïmplementeerd ... Het gaat er natuurlijk om dat je zeker weet dat er maatregelen genomen zijn op het moment dat de risico's die zich kunnen voordoen, daarmee gemanaged moeten worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Waarbij het dus, nogmaals, gaat om alle aanbevelingen die de OVV over de verschillende onderwerpen heeft gedaan.

De heer **Paternotte** (D66):

De OVV heeft volgens mij separate aanbevelingen gedaan omdat hij een aantal plekken ziet waarvan hij zegt dat je de veiligheid daar moet kunnen waarborgen, zodat je daarna kan groeien. Daar gaat de motie over: je wil dat kan worden vastgesteld dat wat dat betreft in feite sprake is van brand meester.

De **voorzitter**:

Bent u klaar met uw betoog?

De heer **Paternotte** (D66):

Ja.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan het de heer Laçin namens de Socialistische Partij.



De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Tijdens het algemeen overleg gaf de minister aan dat zij het luchthavenbesluit over de toekomst van Schiphol gaat opstellen nadat de veiligheidsanalyse van Schiphol door het NLR een update heeft gekregen. Dat

komt rond de zomer van dit jaar. Het luchthavenbesluit zou dan eind dit jaar komen, terwijl we ook hebben vastgesteld dat de beslissing over wel of geen groei op Schiphol pas genomen kan worden als alle aanbevelingen van de OVV zijn geïmplementeerd en geëvalueerd. Dat is pas eind 2020. De SP vindt het daarom onlogisch om een luchthavenbesluit op te stellen om deze vervolgens een jaar in de ijskast te doen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister na de update van de Veiligheidsanalyse Schiphol, opgesteld door het NLR, een luchthavenbesluit wil opstellen over de toekomst van Schiphol;

constaterende dat de OVV 36 aanbevelingen heeft gedaan over de veiligheid op en rond Schiphol;

overwegende dat deze aanbevelingen uitgebreider en specifiek zijn dan de aanbevelingen van het NLR;

van mening dat veiligheid altijd prioriteit nummer 1 moet zijn;

verzoekt de regering het luchthavenbesluit voor Schiphol op te stellen als alle aanbevelingen van de OVV en het NLR zijn geïmplementeerd en geëvalueerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Kröger en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 366 (29665).

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik heb de minister gevraagd om met Schiphol te praten over het verminderen van het aantal grondafhandelaren op Schiphol. Dat zijn er nu zes, waarvan vier grote. Andere grote luchthavens hebben er twee, wat de concurrentie op arbeidsvoorwaarden vermindert en de veiligheid ten goede komt. De minister schrijft in haar brief van 24 april dat Schiphol de risico's eerst met pooling gaat proberen te verminderen. Pooling leidt tot minder bewegingen van voertuigen en minder geparkeerd materiaal op de platforms. Maar dat heeft natuurlijk niks te maken met de concurrentie op arbeidsvoorwaarden en de race naar beneden. Daarom toch de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat meerdere grote luchthavens twee bagageafhandelaren hebben;

constaterende dat Schiphol er veel meer dan twee heeft;

overwegende dat meer concurrentie in de grondafhandeling tot een race naar beneden op arbeidsvoorwaarden leidt en de veiligheid niet ten goede komt;

verzoekt de regering om met Schiphol samen te komen tot een situatie waarin twee afhandelaren op het vliegveld de grondafhandeling verzorgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 367 (29665).

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. We hebben een intensief en goed algemeen overleg gehad over vliegveiligheid. Het is denk ik belangrijk dat we daar jaarlijks met elkaar over spreken, want het kan nooit veilig genoeg zijn. Ik vind dat we in Nederland moeten zorgen dat we daar top in zijn. Volgens mij zijn we dat ook, maar dat is nooit vanzelfsprekend.

Internationaal gezien zijn er de problemen met de Boeing 737 MAX, in Indonesië en Ethiopië. Dat is heftig, dat maakt indruk en dat drukt je met de neus op de feiten. Hoewel het vliegtuig nog steeds het meest veilige transportmiddel ter wereld is, meer dan de trein, de auto of wat dan ook, zijn dit soort ongelukken natuurlijk vreselijk. Ik denk dat de luchtverkeersleiding in Nederland een heel belangrijke rol speelt om de veiligheid zo goed mogelijk te waarborgen. Daar zitten echt de specialisten.

We hebben met dank aan de Partij voor de Dieren een enorme sessie gehad over vogels en vogeltrek. Dat was heel leerzaam en interessant voor iedereen die daar geweest is. Ik denk dat we bij Lelystad daar ook goede oplossingen voor gevonden hebben.

Ik wil benadrukken dat veiligheid in de lucht één ding is, maar dat we ook voldoende aandacht voor de grond moeten houden, want het is uiteindelijk mensenwerk.

Complimenten voor de rapportage die we gekregen hebben en voor iedereen die daaraan meegewerkt heeft. Ik vond het erg overzichtelijk met die statistieken. Ik wil iedereen daarvoor bedanken. Ik hoop dat het een soort benchmark kan worden voor de toekomst, want dan kunnen we ook de prestaties op een rijtje zetten. Je ziet nu dus al een afname van het aantal incidenten; dat is goed.

Ten slotte wil ik benadrukken dat we als VVD een einde willen aan het anticiperend handhaven, dus aan het handhaven dat we niet goed kunnen doen. We vinden het namelijk van belang dat ook omwonenden, met name in de buurt van Schiphol, recht hebben op rechtszekerheid en moeten weten waar ze aan toe zijn. Als het de veiligheid ten goede kan komen, staat wat ons betreft ook de vierde-

baanregel ter discussie, net zo goed als het minderen van het aantal kruisingen, waarover we het hebben gehad.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me aan bij de moties van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren met betrekking tot het vogelveiligheidsonderzoek en Lelystad Airport. Wij maken ons daar grote zorgen over en willen heel erg graag een second opinion of een peer review om echt zeker te weten dat dat onderzoek goed gedaan is.

Dan heb ik nog de volgende twee moties met betrekking tot de OVV.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de OVV een groot aantal aanbevelingen heeft gedaan over operationele aspecten die verbeterd moeten worden voordat er sprake kan zijn van eventuele groei van het aantal vliegbewegingen;

constaterende dat Schiphol inmiddels diverse maatregelen heeft genomen of werkwijzen heeft aangepast;

overwegende dat de Kamer geen besluiten over de toekomst van de luchtvaart kan nemen totdat de aanbevelingen van de OVV zijn geëvalueerd;

verzoekt de regering onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de voortgang van de implementatie van alle aanbevelingen van de OVV, en dit onderzoek met de Kamer te delen voordat een besluit over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 voorligt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 368 (29665).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De volgende motie gaat specifiek over de verandering van de vliegroutes en het laagvliegen rond Lelystad Airport. Wij maken ons zorgen over het toenemende aantal interferenties. Wat gaat dat doen met vliegveiligheid?

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de OVV waarschuwde voor de veiligheidsrisico's veroorzaakt door drukte en interferenties;

overwegende dat de voorgenomen herindeling van het luchtruim deze interferenties tussen Schipholverkeer en dat van Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport niet wegneemt;

verzoekt de regering om de OVV om een advies te vragen over de mogelijke veiligheidsaspecten van de geplande herindeling van het luchtruim,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 369 (29665).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan zou ik mijn laatste vijftien seconden graag willen gebruiken om tegen de heer Dijkstra te zeggen dat het behoorlijk wrang is om hem te horen spreken over de positie van omwonenden en de noodzaak van het stoppen van anticiperend handhaven en om in dezelfde zin de vierdebaanregel, die eigenlijk de enige waarborg voor omwonenden is, ter discussie te stellen. Maar daarover in een volgend debat vast meer, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de inbreng van de zijde van de Kamer. De minister heeft tien minuten nodig om de beantwoording voor te bereiden en haar oordeel te geven over de tien ingediende moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de beantwoording van de zijde van het kabinet bij het VAO Vliegveiligheid. Het woord is aan de minister. Gaat uw gang.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn tien moties en nog een paar vragen, en daar wil ik graag mee beginnen. De heer Amhaouch vroeg om een toezegging of bij het evalueren van de procedure door EASA ook de ferryvluchten kunnen worden meegenomen. Ik vind dat een goede suggestie en ik zal dat graag in het EASA-proces inbrengen namens Nederland.

De heer Amhaouch vraagt ook nog naar de stand van zaken bij de onderzoeken naar de 737 MAX. Ik heb daar helaas nog geen nieuwe informatie over. De onderzoeken lopen

nog. Zodra we daar wel informatie over hebben, zullen we die uiteraard graag ook meteen met uw Kamer delen.

Dan kom ik bij de moties. De eerste motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 360 verzoekt de regering om nieuw onderzoek te laten verrichten naar het risico op botsingen met vogels rondom Lelystad Airport. Het zal de heer Van Raan niet verbazen, want we hebben er in het AO ook over gesproken, dat ik deze motie ontraad. Het is al uitgebreid onderzocht en we zien de noodzaak niet om dat nog een keer te doen.

Hetzelfde geldt voor de tweede motie van de heer Van Raan en mevrouw Kröger op stuk nr. 361. Deze verzoekt om op hetzelfde onderwerp nog een peerreview te doen. Die wil ik ook ontraden, want het risico is uitgebreid onderzocht en ook Defensie heeft meegekeken, dus we zien hier geen aanleiding toe.

De motie van de heer Van Raan en mevrouw Van Kooten-Arissen op stuk nr. 362 verzoekt de regering haar invloed aan te wenden om de jacht rond vliegvelden te stoppen. Er is heel zorgvuldig naar gekeken en het is functioneel voor het huidige beleid, dus die wil ik ook ontraden.

De motie-Van Raan op stuk nr. 363 verzoekt de regering het Faunabeheerplan Flevoland 2019-2023 ongeldig te verklaren. Dat is gewoon een bevoegdheid van de provincie Flevoland, dus die motie wil ik ook ontraden.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik begrijp dat de minister die ontraadt. Het klopt dat zo'n faunabeheerplan de bevoegdheid is van de provincie Flevoland, maar het faunabeheerplan van Flevoland zegt eigenlijk iets anders dan wat een hogere overheid stelt. Die stelt namelijk dat er geen reden is om aan verjaging te doen en dat er alleen maar gemonitord hoeft te worden. Dat is door de hogere overheid in de MER vastgelegd, maar nou zegt een lagere overheid dat ze wel moet gaan verjagen. Dat is met elkaar in tegenspraak. Het kan niet allebei op hetzelfde moment waar zijn. De landelijke overheid heeft wel degelijk de bevoegdheid om een plan van een lagere overheid dat strijdig is met het plan van de hogere overheid, ongeldig te verklaren. Dat is het verzoek.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, het kan ook aanvullend zijn. Als de provincie zegt: "wij willen toch extra verjagen, we hebben daar met elkaar in de provincie voor gekozen", dan is dat haar goed recht.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, dat klopt feitelijk niet. Jagen op de meeste soorten is helemaal niet toegestaan bij de wet, dus daar moet een ontheffing voor zijn. Er moet een reden voor zijn. De landelijke overheid geeft aan dat die reden er niet is, terwijl een lagere overheid die wel aangeeft. Dan moet één van tweeën kloppen. Kan de minister op z'n minst aangeven welke klopt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan stel ik voor om nog even schriftelijk precies uit de doeken te doen in de richting van de Kamer hoe deze regels zich tot elkaar verhouden, maar in de tussentijd ontraad ik

de motie. Ik ben bereid om dat nog een keer op papier uit te werken.

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

Daar ben ik blij om. Om van tevoren even alle onduidelijkheid weg te nemen: de landelijke overheid zegt dat het niet nodig is en de lagere overheid zegt dat het wel nodig is. Datgene wat nodig is, is bij wet verboden. Dat moet dan worden uitgezocht.

De **voorzitter**:

De minister zegt toe dat in een brief toe te lichten. Houdt u daarmee de motie aan?

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

Daar ga ik even over nadenken. Daar neig ik wel naar, eerlijk gezegd, maar ik weet niet wanneer die brief komt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat kan ik zo ook niet beantwoorden.

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

Dat duurt geen maanden, denk ik.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, die gaat u in ieder geval nog voor de zomer ontvangen.

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

Voor de zomer. Ik overweeg het even.

De **voorzitter**:

U overweegt het en de minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie van de heer Paternotte op stuk nr. 364. Die heeft twee verzoeken. Het ene verzoek is om bij de EASA nieuwe afspraken te maken als het gaat om de certificering van vliegtuigtoestellen die buiten de EU zijn gemaakt. Die motie verzoekt ook de regering — die zin loopt niet helemaal — wel of niet in overleg te treden met de Tweede Kamer. Ik denk dat wordt bedoeld dat u wel overleg wilt. Meestal wilt u wel met ons in overleg. Zodra er verkennende stappen worden gezet door de EU ... Ik zou de heer Paternotte eigenlijk willen vragen deze motie aan te houden, want het is echt te vroeg. We zijn nog in afwachting van het Amerikaanse onderzoek. We gaan het proces van de evaluatie nog in. Ik denk dat dan het daar een element in zou kunnen zijn. Dat is afhankelijk van welke conclusies we trekken uit het Amerikaanse onderzoek en uit onze eigen evaluatie van EASA. Dan kunnen we kijken wat vervolgstappen zouden kunnen zijn, maar op dit moment vind ik het ontijdig, dus ik zou u voorstellen om de motie aan te houden en anders moet ik die ontraden.

De **voorzitter**:

Meneer Paternotte, wilt u daarover nadenken, of wilt u de motie aanhouden? Het gaat dan tevens om het schrappen van het woordje "geen" uit het tweede dictum.

De heer **Paternotte** (D66):

Het schrappen van het woordje "geen" lijkt mij een uitstekend idee, dus dat doe ik sowieso. Ik was al begonnen met nadenken. Ik zou nog een vraag willen stellen aan de minister, namelijk wanneer zij verwacht dat de situatie zich voordoet dat we de uitkomst van het Amerikaanse onderzoek en onze eigen beoordeling daarvan hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In alle eerlijkheid moet ik de heer Paternotte wel aangeven dat het nog wel enige tijd kan duren. Ik weet niet hoe dat bij de Amerikanen zal gaan, maar dat onderzoek moeten we natuurlijk wel eerst hebben voordat de Europese evaluatie plaats gaat vinden, dus dat zal echt nog wel geruime tijd vragen. Ik weet niet precies hoe veel tijd.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik vraag dat natuurlijk omdat er nu bijvoorbeeld nieuwe berichten zijn gekomen over de kennis die Boeing zelf heeft. Daar hebben wij met de heer Amhaouch vragen over gesteld, omdat er maatschappijen zijn die op dit moment de Boeing 787-10 geleverd krijgen, die in de fabriek in Charleston wordt gemaakt en waarover zo veel zorgen zijn. Als je dan zegt dat we inderdaad nog lang gaan wachten voordat wij in Europa vinden dat daar een scherpere check op zou moeten zijn, dan vraag ik mij af of dat verstandig is. Ik zal in ieder geval even nadenken over het verzoek van de minister.

De **voorzitter**:

Oké, dat horen wij op een later moment. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Over de motie op stuk nr. 365 wordt geen oordeel van het kabinet gevraagd. Er wordt een uitspraak van de Kamer gevraagd, dus die motie zal ik ook niet inhoudelijk commentariëren. Ik wil wel aangeven dat de laatste constatering, waarin wordt gezegd "dat de minister heeft aangegeven dat," niet correct is. Daar staat: "dat de uitwerking van alle OVV-aanbevelingen geëvalueerd is in een integrale veiligheidsanalyse". Dat zijn twee aparte dingen. Die integrale veiligheidsanalyse is altijd de onderbouwing van een LVB. Stel dat je een heel nieuw concept op Schiphol voor de toekomst zou willen toepassen, dan heb je natuurlijk niet alles aan de OVV-aanbevelingen die daar nog helemaal geen weet van hadden. Dus het zijn twee aparte zaken. Maar goed, inhoudelijk ga ik verder niets zeggen over deze motie want dat wordt mij ook niet gevraagd.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij heeft de minister in het AO en zeker ook in het AO van vorig jaar juli gezegd dat die OVV-aanbevelingen geëvalueerd dienen te zijn, in de zin dat we weten wat

ermee gaat gebeuren. Hoe zou zij dan die constatering formuleren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is niet aan mij om uw constatering te gaan formuleren, dus daar wil ik ook niet aan beginnen. Het enige wat ik aangeef, is dat er altijd een integrale veiligheidsanalyse noodzakelijk is voor een LVB, gekoppeld aan het concept dat daarbij hoort. Daarnaast loopt er een traject van OVV-aanbevelingen. Daarvan heb ik steeds gezegd dat het heel belangrijk is dat we daar lering uit trekken.

De voorzitter:

Afrondend de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik had de indruk dat deze wijziging wat betreft de verwijzing naar de integrale veiligheidsanalyse er mede in overleg met het ministerie is gekomen. Ik neem aan dat u dan doelt op het werk dat het NLR gaat doen. Ik zal kijken hoe we het anders kunnen formuleren zodat het volledig klopt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan niet anders dan constateren dat deze constatering zoals die hier is opgeschreven, niet klopt.

De voorzitter:

Goed. Dan zien we wel of dat leidt tot een gewijzigde motie, maar op dit moment is het niet aan de minister om er een oordeel over te geven. Ik wil nog even terugkomen op de vorige motie. U had het advies om die aan te houden. Mocht de heer Paternotte die motie toch in stemming brengen, dan is het wel belangrijk dat we weten wat uw oordeel over die motie is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan is het ontraden.

De voorzitter:

Ontraden. Dank u wel. Dan de heer Dijkstra nog over de motie op stuk nr. 365.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Inderdaad. Deze motie betreft inderdaad een uitspraak van de Kamer, waarin het kabinet niets wordt verzocht. Maar als het kabinet wel wat verzocht zou zijn? Als de motie had verzocht om het kabinet een besluit te laten nemen en cetera, wat had het kabinet dan als oordeel gegeven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zou ik de motie ontraden, omdat om te beginnen de constatering al niet klopt.

De heer Laçin (SP):

Het is een beetje apart wat de heer Dijkstra hier nu doet, maar goed. Ik wil graag een onduidelijkheid wegnemen.

De heer Paternotte heeft het in zijn motie over het evalueren van alle OVV-aanbevelingen, maar mij staat bij dat de minister in het AO heeft gezegd dat we pas een besluit gaan nemen over wel of geen groei, als alle OVV-aanbevelingen zijn geïmplementeerd en geëvalueerd. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Je moet je goed rekenschap geven van al die aanbevelingen. Er kan natuurlijk in theorie altijd een tijdsverschil tussen ontstaan. Er kan ook een verschil ontstaan met nieuwe concepten. Stel dat je een heel nieuw vervoersconcept zou hebben. Dan kan een aanbeveling misschien niet meer relevant zijn. Alle relevante aspecten moeten natuurlijk wel op orde zijn, wil je verder kunnen. We moeten echt lering trekken uit wat de OVV ons heeft aangeraden en uit zijn aanbevelingen. Daar geven we ons goed rekenschap van. Daar zitten we ook bovenop. En dat vragen we ook van de sector. Die veiligheid moet gewoon op orde zijn.

De heer Laçin (SP):

Het blijft een beetje een heen-en-weergetrek, net als in het AO. Ik stel een heel simpele vraag. Moeten de aanbevelingen van de OVV voor zover ze nog relevant zijn — nu zijn ze wat mij betreft allemaal nog relevant, maar wat er strak gebeurt weten we niet — uitgevoerd en geëvalueerd zijn voordat we kunnen kijken of we al dan niet kunnen groeien op Schiphol?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor zover ze relevant zijn voor het LVB zoals het dan voorligt, moeten ze natuurlijk op orde zijn.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil het ook nog graag even proberen. Het zijn er 37. Als ze niet zijn doorgevoerd en niet zijn geëvalueerd of een aantal ervan, zegt de OVV heel duidelijk in zijn conclusie dat de veiligheid dan in het geding is. Dat kan dus niet gebeuren, want dat is de belangrijkste randvoorwaarde. Volgt de minister die redenering?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, dat geldt in een bepaalde context voor een bepaald concept. Wij nemen al die aanbevelingen bloedserius. Die moeten opgevolgd worden. En indien die aanbevelingen relevant zijn voor een LVB zoals dat mogelijk wordt voorgelegd — dat weten we nog niet precies, want daar zijn we nog op aan het studeren — zal moeten blijken of ze daar een-op-een bij aansluiten, of niet. Maar u mag ervan overtuigd zijn, en dat heb ik steeds gezegd, dat de veiligheid op één, twee, drie en nog een heel rijtje verder staat. Dat blijft zo.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is goed om te horen. Ik zie dan ook wel dat dat de minister wat ruimte geeft, want de vraag is dan inderdaad: wie bepaalt wat relevant is? En de vraag is dan of de minister bereid is om weer terug te gaan naar de OVV en te zeggen: "Van die 37 hebben we er 36 doorgevoerd — ik noem maar wat — maar er is ook een nieuw concept bijgekomen. Dat nemen we mee bij de integrale veiligheidsbe-

oordeling voor het LVB. OVV, wilt u daar eens naar kijken, want we zijn eigenlijk afgeweken van dat cruciale?" Is de minister daartoe bereid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij kom ik dan ongeveer op de motie van mevrouw Kröger uit, want die vraagt daar zo'n beetje om. Daar kom ik dus zo meteen op. Kijk, alles wat relevant is, gaan we meenemen. Die verzekering kan ik u echt geven.

De voorzitter:

Echt nog één keer dan, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, natuurlijk.

Dat is goed om te horen, maar de vraag was: wie bepaalt dan wat relevant is? Doet de minister dat? Of laten we dat aan de OVV over?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee. Daarom is het natuurlijk belangrijk dat die integrale veiligheidsanalyse plaatsvindt. Die doen wij niet zelf. Die wordt door de experts gedaan. Daar is een internationaal wettelijk kader voor. Dat gaan we heel goed toepassen. Het wordt echt niet door één persoon op een achterkamertje uitgezocht, maar we gaan echt op een transparante manier met u delen hoe dat gebeurt.

De voorzitter:

Als laatste op dit punt, mevrouw Kröger. Ik zeg daarbij dat ik dit heb toegestaan, omdat het een motie is die een spreekt-uit-dictum heeft. Normaliter is het niet de bedoeling dat er geïnterrumpeerd wordt bij verzoeken die gericht zijn aan de regering en die door een ander zijn ingediend.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Hier wreekt zich toch weer wat volgens mij ook de angel van het debat was. Aan de ene kant gaat het namelijk over de integrale veiligheidsanalyse, waarbij verwezen wordt naar de update van dat eerdere NLR-rapport, dat maar een deel van de aanbevelingen van de OVV behelst. En daarnaast heb je in de breedte het hele OVV-rapport. In het debat heeft de minister duidelijk aangegeven dat alle aanbevelingen van het OVV en het hele OVV-rapport geëvalueerd zouden worden. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat gebeurt. Zeker, zeker. Maar je kunt het niet een-op-een koppelen aan het LVB, want we weten nog niet hoe dat eruit gaat zien en we weten nog waarvoor het relevant zal zijn. Maar u kunt ervan overtuigd zijn dat we alle onderwerpen en alle aanbevelingen die de OVV heeft gedaan, zullen blijven volgen — dat hebben we ook steeds in de debatten zo gedaan. We blijven daarover aan u rapporteren. En ze worden natuurlijk ook meegenomen bij de keuze voor de oplossingen in een LVB.

Voorzitter. Dan ben ik bij de motie op stuk nr. 366. Daarbij komen we eigenlijk weer op hetzelfde punt. Daarin worden dingen een beetje door elkaar opgeschreven, want er staat: "als alle aanbevelingen van de OVV en het NLR zijn geïmplementeerd en geëvalueerd". Om dezelfde reden ga ik die ook ontraden.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 377 van de heer Laçin, over de ...

De voorzitter:

Niet in herhaling vallen graag, maar het woord is aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Nee, nee, nee, voorzitter. De motie verzoekt om met het LVB te wachten tot het moment dat alle aanbevelingen van de OVV zijn geïmplementeerd en geëvalueerd. Dat is eind 2020 pas. We gaan eind dit jaar een LVB krijgen over de toekomst van Schiphol, terwijl we de aanbevelingen nog niet hebben geïmplementeerd en geëvalueerd. Dat LVB moeten we dan dus nog gewoon een jaar lang in de ijskast zetten. Dat lijkt mij onlogisch.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, u weet ook dat er heel veel tijd overheen gaat voordat zo'n LVB is vastgesteld. Dus we gaan natuurlijk wel aan de slag om dat voor te bereiden. Dat doen we nu al. Maar we moeten er natuurlijk voor zorgen dat de aanbevelingen van de OVV ... Het zal ook moeten blijken uit die integrale veiligheidsanalyse. Ik ken uw Kamer ook zeker goed genoeg om te weten dat u bij al die aanbevelingen echt wel zult checken of het goed geborgd is, ook in die integrale veiligheidsanalyse. Dus als wij dat LVB gaan aanleveren, kunt mij er echt op aanspreken dat de veiligheid daarbij prioriteit nummer één en verder blijft.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 367, van de hand van de heer Laçin. Hij verzoekt de regering om samen met Schiphol te komen tot een situatie waarin twee afhandelaren op het vliegveld de grondafhandeling verzorgen. Die motie wil ik ontraden. Dat is echt de verantwoordelijkheid van Schiphol zelf. Wij kunnen daar niet in treden en marktpartijen zomaar verbieden om daar ook een aanbidding in te doen. Bovendien is het niet gezegd dat het onveilig wordt als je er meer hebt; dat hoeft niet per se zo te zijn. We hebben dus goede hoop op de maatregelen die nu worden voorgesteld door de sector en door Schiphol zelf, want als er iemand belang heeft bij veilig werken, dan is het wel die sector zelf.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 368, van de hand van mevrouw Kröger. Die verzoekt de regering om een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de voortgang van de implementatie van alle aanbevelingen. Die motie wil ik ook ontraden, omdat die evaluatie vanzelf een rol gaat spelen bij de behandeling van het LVB. We hebben immers

een integrale veiligheidsanalyse nodig. Daar zullen alle relevante onderdelen bij worden betrokken, zoals ik net al heb aangegeven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het gegoochel met de verschillende veiligheidsanalyses speelde ook al in het debat. Dat blijkt bij meerdere partijen in de Kamer te leiden tot heel veel ... Nou, ik kies even andere woorden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat de minister ons als Kamer nog eens even heel goed uitlegt hoe dit proces nou zit. Hoe verhoudt de aanbeveling van de OVV zich tot de integrale veiligheidsanalyse, waarin echt maar een beperkt aantal aanbevelingen van de OVV nader zijn uitgewerkt, en hoe verhoudt die zich tot de gehele evaluatie? Wanneer komt die? Hoe verhoudt dat zich tot het LVB?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hoe het precies in de tijd gaat lopen, kan ik u nu nog niet zeggen. Dat heb ik zo niet precies in mijn hoofd. Het allerbelangrijkste is dat u bij het LVB — dat is namelijk een nieuw besluit dat u moet nemen — die integrale veiligheidsanalyse krijgt, waar alle elementen die van belang zijn en in het wettelijk kader zitten, in zitten. Daarnaast kunt u natuurlijk ook de aanbevelingen van de OVV die hiermee verband houden, eraan toevoegen. Die zullen we natuurlijk ook meenemen en we zullen laten zien wat daarvan uitgevoerd is. Want natuurlijk moeten die aanbevelingen, waar ze relevant zijn, worden uitgevoerd. Daar zijn we het met elkaar over eens. Ik heb ook gezegd dat er geen licht en lucht zit tussen de opvattingen van de OVV en wat wij van plan zijn te gaan doen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, afrondend.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het probleem is alleen dat in die integrale veiligheidsanalyse ingezoomd wordt op een beperkt aantal risico's die door de OVV zijn geïdentificeerd en dat een heel groot deel van de risico's en aanbevelingen van de OVV daar niet in terugkomt. Vandaar dat wij er met verschillende partijen heel erg de nadruk op leggen dat al die aanbevelingen moeten worden geëvalueerd. Dat is een voorwaarde om te kunnen spreken over eventuele verdere ontwikkelingen op Schiphol. Dat heeft de minister in het debat ook beaamd. Beamt ze dat nog steeds?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik verval een beetje in herhaling. Ik heb destijds ook gezegd dat veiligheid op een, twee, drie en verder staat. Veiligheid staat voorop. Er zit geen licht en lucht tussen wat de OVV aanbeveelt en wat wij willen. Ik heb u ook een zorgvuldige evaluatie — natuurlijk niet van alle onderdelen zelf — en implementatie toegezegd. Voor het LVB, waarvan we nog niet precies weten hoe het eruit gaat zien, doen we natuurlijk ook alles wat nodig is voor een zorgvuldig proces. We willen aan alle wet- en regelgeving voldoen. We weten nog niet hoe het eruit gaat zien, maar het zal misschien nog niet op alle onderdelen aansluiten of dat zal misschien niet op alle onderdelen hoeven volgens het wettelijk kader, maar

die onderdelen van het OVV-rapport gaan we dan uiteraard toch met u bespreken. We zullen dan laten zien hoe ermee omgegaan wordt en hoe het uitgevoerd wordt.

De voorzitter:

Ik zie de heer Van Raan staan, maar dit ging over een motie van mevrouw Kröger. Als ik u een interruptie toesta, blijft de discussie doorgaan. We gaan verder met de laatste motie.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, deze vraag zou wel in één klap alle onduidelijkheid wegnemen.

De voorzitter:

Ja, maar volgens mij heeft u dat in het AO al geprobeerd en probeert u het nu in het VAO. U heeft er moties over ingediend en dit is wat de minister te zeggen heeft.

We krijgen nog een oordeel over de laatste motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat klopt, voorzitter. Die is ook van de hand van mevrouw Kröger en die verzoekt de regering om de OVV om een advies te vragen over de mogelijke veiligheidsaspecten van de geplande herindeling van het luchtruim. Die motie wil ik ook ontraden, want veiligheid is uiteraard een randvoorwaarde. Dat is waarschijnlijk zelfs het belangrijkste onderdeel van de hele analyse. Dat doen we gewoon binnen de huidige internationale regels. Daar kijkt de LVNL naar. Daar kijkt de CLSK naar. En daar kijkt ook het MUAC naar. Daar hebben we dus alle experts aan boord.

Voorzitter. Dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van het VAO Vliegveiligheid

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik stel voor om meteen door te gaan met het VAO Duurzame luchtvaart.