

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

25 295

Infectieziektenbestrijding

Nr. 793

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 7 juli 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 18 juni 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2020 inzake perspectief voor de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 741);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2020 inzake kabinetsreactie advies over stikstof en de luchtvaartsector (Kamerstuk 35 334, nr. 81);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2020 inzake reactie op het verzoek van het lid Kröger, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 11 februari 2020, over het bericht «Ministerie sjoemelde met stikstofcijfers om Lelystad Airport snel te openen» (Kamerstuk 31 936, nr. 791);**
- **de brief van vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2020 inzake zienswijzen handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming met betrekking tot nationale luchthavens (Kamerstuk 35 334, nr. 83);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 april 2020 inzake financiële effecten van COVID-19 voor luchtverkeersleiding (Kamerstuk 31 936, nr. 737);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2020 inzake verlenging vliegverboden BES-eilanden (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 129);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2020 inzake uitbreiding vliegverboden BES-eilanden (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 132);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 mei 2020 inzake verlenging vliegverboden BES-eilanden (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 131);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2020 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van meerdere organisaties over het artikel «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht» van Follow The Money (FTM) (Kamerstuk 29 665, nr. 386);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 januari 2020 inzake drie economische studies op het gebied van luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 710);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2020 inzake antwoord op vragen commissie over drie economische studies op het gebied van luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 736);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2020 inzake handhavingsrapportages Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 782);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 mei 2020 inzake uitvoering van de gewijzigde motie van de leden Van Otterloo en Van Raan over het belasten van vliegtuigbrandstof (Kamerstuk 29 232, nr. 36) (Kamerstuk 31 936, nr. 743);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2020 inzake handhaving verordening (EG) nr. 261/2004 in relatie tot vouchers in de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 783);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2020 inzake verlengingsbesluit interim-voorzitter ORS (Kamerstuk 31 936, nr. 776);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2020 inzake beantwoording vragen commissie over onder andere besluitvorming over Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 732) (Kamerstuk 31 936, nr. 784);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over diverse luchtvaartonderwerpen (Kamerstuk 29 665, nr. 385) (Kamerstuk 31 936, nr. 785);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2020 inzake COVID-19 en luchtvaart (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 134);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2020 inzake beantwoording vragen commissie over het perspectief voor de Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 786);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2020 inzake stand van staken uitvoering motie van de leden Sneller en Stoffer over een Europese inzet voor vergroening van de luchtvaartsector (Kamerstuk 29 232, nr. 40).

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, Bruins, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Kuiken, Laçin, Agnes Mulder, Paternotte en Van Raan,

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

Aanvang 9.31 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Hartelijk welkom bij het debat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We spreken vandaag met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Nieuwenhuizen, over luchtvaart en corona. Hartelijk welkom ook aan de leden natuurlijk. U heeft maximaal zes minuten spreektijd. We hebben het daar gisteren nog over gehad in de procedurevergadering. U heeft allemaal de gelegenheid om vier vragen te stellen. Ik hoop dat u dat een beetje kort en bondig richting elkaar kan doen, geen hele betogen. Dan zou ik als eerste het woord willen geven aan de heer Paternotte van de D66-fractie.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. De Aalsmeerbaan als parkeerplaats van blauwe Boeings, hele pieren van Schiphol, die wekenlang leegstaan en jaren van herstel voor de boeg. Ik had niet gedacht dat we dat ooit zouden meemaken. Natuurlijk heeft dat consequenties gehad voor de groei van Schiphol en de opening van Lelystad. Dingen zullen nooit meer hetzelfde worden. Maar ook al blijven we meer thuiswerken, ook al gaan we steeds meer videobellen, luchtvaart blijft noodzakelijk voor talloze bedrijven en ondernemers in Nederland als een pijler van onze economie met tienduizenden mensen die elke dag in de luchtvaart hun brood verdienen, of het nou als cateraar is of als steward of stewardess. Als KLM failliet gaat, is dat het grootste faillissement in de hele Nederlandse geschiedenis. Je hoeft geen doorleefd gevoel van blauwe trots te hebben om dat belang te zien.

Maar de laatste jaren is ook de andere kant steeds scherper in ons vizier gekomen: tienduizenden bewoners die vaak wakker liggen, buiten spelende kinderen die fijnstof in de longen krijgen, de forse impact van de luchtvaart op het klimaat en de luchtvaart als sector die sommige mensen prima betaalt, maar waar de directeur van de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa, Ryanair, een ploert is die vindt dat je op luchthavens alleen moslims hoeft te fouilleren en die het normaal vindt om zijn eigen mensen maandenlang onbetaald thuis te laten zitten.

Die problemen zijn er nog steeds. Laten we deze crisis gebruiken om ervoor te zorgen dat we nooit meer op hetzelfde punt komen, nooit meer zo veel uitstoot en overlast als in 2019, voor corona, en wel een gezonde luchtvaartsector met een eerlijke prijs voor vliegen en een netwerk dat ons banen oplevert. Laten we vandaag daarmee een begin maken.

Voorzitter. Ik zou daarvoor vier voorstellen willen doen. Allereerst klimaatgrenzen. Het is mooi dat de Minister in de Luchtvaartnota vastlegt dat groei nooit meer gratis mag zijn en dat we een CO₂-emissieplafond gaan krijgen, maar om echt binnen de grenzen van klimaat en milieu te komen, maakt het wel uit hoe dat plafond wordt uitgewerkt. Ik vraag me daarom af welk plafond de Minister voor zich ziet. Worden de doelstellingen van het Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart hier een-op-een in vastgelegd? Wanneer moet het onderzoek volgens de Minister afgerond zijn? Wanneer wil de Minister met het voorstel komen? Gaat het hier om

echte reductie of gaat het om compensatie waardoor groei kan worden afgekocht? Hierop graag antwoord.

Als het aan D66 ligt, zeggen we dat 2019 het piekjaar van de CO₂-uitstoot was. Nooit meer mag er op Schiphol zo veel worden uitgestoten als in dat jaar en vanaf nu gaat het alleen maar omlaag. Dat is goed voor het klimaat en het milieu, maar het is ook goed voor de luchtvaartsector zelf, want keiharde milieugrenzen in bepaalde landen en Amerikaanse staten hebben een revolutie in de auto-industrie opgeleverd die ertoe leidde dat er veel meer zuinige hybride en elektrische auto's werden gemaakt. Ik gun de luchtvaart hetzelfde.

Voorzitter. Dan een andere milieugrens. De Minister heeft een nachtje in Aalsmeer geslapen, waarvoor veel dank. Zij had de pech dat het die nacht rustig was. Evengoed hoorde ze daar van bewoners wat het betekent als je wekelijks uit je remslaap getrapt wordt door denderende Boeing 747's die in het holst van de nacht met een volle lading vracht over je huis razen. Al een jaar geleden werd een motie-De Groot/Bruins hierover aangenomen, dus ik was erover verheugd dat de Minister minder nachtvluchten noemde als voorwaarde voor de steun aan KLM en Transavia, ook al is dit iets waar alle luchtvaartmaatschappijen aan moeten bijdragen.

Ik zie dat de voorzitter aan het gebaren is.

De voorzitter:

Ja, hahaha. Dan wacht je op die punt in de zin en die komt dan niet. Maar mevrouw Kröger heeft een vraag aan u, meneer Paternotte.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, ik heb een vraag aan de heer Paternotte. Wij omarmen allebei het idee van een CO₂-plafond. Dat is belangrijk, ook dat het wettelijk geankerd wordt. Maar is D66 het met GroenLinks eens dat de doelen die de sector zelf heeft gesteld en die de Minister nu heeft omarmd, niet genoeg zijn en dat we een ambitieuzer CO₂-reductiepad moeten hebben?

De heer **Paternotte** (D66):

Die zijn niet genoeg als je het Klimaatakkoord van Parijs een-op-een op de luchtvaart wil leggen, maar ik vind het op dit moment niet genoeg dat ze vrijblijvend zijn, dat ze überhaupt nog niet zijn vastgelegd. 12,2 megaton CO₂ was de uitstoot in 2019. Het doel, ook van de sector zelf, is om dat te verlagen. Alleen is dat als een doel gesteld, maar de vraag is of we dat doel op z'n minst gaan vastleggen, zodat we steeds duidelijkere doelen kunnen stellen waar de sector naartoe kan bewegen. Ik zou het liefst de luchtvaartsector binnen Parijs brengen, alleen vraagt dat ook iets van de overheid, want dat kan alleen maar als synthetische kerosine tegen 2050 breed inzetbaar is als duurzame brandstof. Anders kan het niet.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger en daarna de heer Van Raan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toen wij het debat hadden over het sectorplan Slim én duurzaam was D66 vrij kritisch en zeiden ze: die doelen zijn absoluut niet hard genoeg. Nu omarmt de Minister precies dezelfde doelen en zegt D66: nou ja, dan gaan we het daar maar mee doen. Dat is toch gewoon niet goed genoeg? Dan moeten we de Minister, net als de Commissie voor de m.e.r. zegt, toch uitdagen om met een ambitieuzer reductiepad te komen?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij zei ik net letterlijk dat wij een hard reductiepad willen. Dat was inderdaad mijn kritiek op Slim én duurzaam. Het zijn mooie teksten, waarvan CE Delft bijvoorbeeld zei: er is geen luchtvaartsector ambitieuzer

in de wereld. Maar wat mij betreft is het nog steeds niet genoeg en is het vooral te zacht, want als je het inderdaad niet hard vastlegt, dan is het ook geen doel waar echt naartoe gewerkt gaat worden. Daarom is dat CO₂-plafond zo ontzettend belangrijk.

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

De heer Paternotte zegt dat er in de nota nog geen plafond zit, maar op pagina 60 zet de grafiek van het duurzameluchtvaartakkoord het op ongeveer 11 megaton. Verderop schrijft ze: het voorstel is om te besluiten om dit ontwerpakkoord om te zetten in een definitief akkoord. Ze zegt dus wel degelijk dat er een CO₂-plafond is van ongeveer 11 megaton. Het gaat dus van 12,9 naar 11 ...

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

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

De heer Paternotte stelt vast dat dat niet genoeg is. Wij zijn dat met de heer Paternotte eens. De heer Paternotte stelt ook dat we het naar Parijs moeten brengen. Dat ben ik ook met de heer Paternotte eens. Dat betekent ongeveer een CO₂-budget van 3,5 megaton in 2030. Is de heer Paternotte het met de Partij voor de Dieren eens dat dat het plafond moet zijn waar de sector naar moet streven en dat we dat ook hard moeten afspreken?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk dat behalve u ook GroenLinks zal erkennen dat als je dat wilt, je meer dan 100.000 mensen hun baan moet afnemen en de luchtvaart in Nederland meer dan zal moeten halveren. Dat gaat niet lukken. Maar een ander doel van Parijs is om in 2050 op 95% reductie te zitten. En dat kan misschien wel. Alleen, daarvoor moeten we echt hele forse stappen zetten, ook als overheid, om ervoor te zorgen dat duurzame brandstof mogelijk is. We kunnen met elektrisch vliegen en met treinen heel veel dingen doen om de uitstoot omlaag te brengen. We kunnen vloten gaan vernieuwen. Ook dat zal ongetwijfeld helpen. Er zijn heel veel mogelijkheden voor de moderne techniek, maar je kunt alleen met duurzame brandstof de luchtvaart bijna CO₂-neutraal maken.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan heeft een vervolgvraag.

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

De heer Paternotte spreekt zichzelf op een verschrikkelijke manier tegen. D66 heeft – overigens samen met het kabinet – gezegd: wij onderschrijven Parijs. Als je de Parijsovereenkomst goed leest, zeker de artikelen 2 en 4, dan schrijft die een maximale inspanning voor om steeds te kijken wat je moet doen om de temperatuurstijging zo veel mogelijk te beperken. Dat is een. Twee. De Minister heeft gezegd: we maken er een normale beroeps ...

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, ik wil niet heel erg vervelend zijn, maar ...

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

Nou, dat bent u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

... u komt pas in de tweede helft van uw vraag ...

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

Ik wil dit even afmaken.

De voorzitter:

Ja, maar u heeft een minuut nodig voor uw vraag en dat is best wel lang. Ik wil toch vragen of het iets bondiger kan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vind dat de mensen er recht op hebben om dit te zien. D66 belijdt aan de ene kant mooie woorden, maar als het gaat om het nakomen van datgene wat internationaal afgesproken is en de budgetten die daarbij horen in 2030, dan wordt dat doorgeschoven naar 2050. Nogmaals, mijn vraag is: is de heer Paternotte bereid om samen met de Partij voor de Dieren vast te stellen dat het plafond in 2030 maximaal rond de 3,5 megaton zit? Want anders is het gewoon kiezersbedrog dat hier plaatsvindt.

De heer Paternotte (D66):

Dit is natuurlijk flauwekul, want de luchtvaart zit nu niet in Parijs. Wij willen de luchtvaart juist binnen de kaders van Parijs gaan brengen. U bent altijd heel duidelijk geweest. U wilt de luchtvaart in Nederland halveren naar 300.000 op Schiphol en nog veel minder op andere luchthavens. Dat is hartstikke helder. Wij denken dat dat niet gaat gebeuren. Wat wij willen, is dat de luchtvaart toe gaat werken naar verduurzaming en dat we daar nu alvast doelen voor gaan stellen, namelijk dat de CO₂-uitstoot vanaf nu alleen maar omlaag mag. Ik denk dat dat een heel duidelijke manier is om ervoor te zorgen dat de luchtvaart steeds gaat verduurzamen. Dat betekent inderdaad dat de 12,2 megaton die tot nu toe in 2018 is berekend, de piek is. Het mag nooit meer naar datzelfde punt; het mag alleen maar omlaag. Dat u de luchtvaart in Nederland wil halveren, is duidelijk; dat heeft u vaak gezegd. Maar met de suggestie dat wij niet aan verduurzaming zouden doen, doet u volgens mij niet echt recht aan alle dingen die wij hier in de afgelopen jaren hebben ingezet, waardoor er nu voor het eerst in Nederland – en misschien wel als eerste land van de wereld – een CO₂-plafond voor de luchtvaart zal komen.

De voorzitter:

Nog een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, voorzitter, het is geen vraag. Het is even een punt van orde, want de heer Paternotte doet nu net alsof de Partij voor de Dieren het wil of dat ik het persoonlijk wil. Dat is helemaal niet waar. Dat is onzin. Dat moet u ook niet doen. We nemen wetenschappelijke rapporten als uitgangspunt. We nemen de internationale verdragen als uitgangspunt. En daar volgt ongeveer de consequentie uit die ik u net noem. Dat is niet iets wat ik wil. Ik maak er bezwaar tegen ...

De voorzitter:

Maar daarvoor heeft u een tweede termijn.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, punt van orde. Punt van orde.

De voorzitter:

Maar dit is niet helemaal een punt van orde.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik maak er bezwaar tegen dat dit een soort persoonlijke wens zou zijn. Dat is niet zo.

De voorzitter:

We hebben gelukkig allemaal een eigen termijn om duidelijk te maken wat wij allemaal vinden. U heeft gisteren de voorzitter de opdracht gegeven om een beetje streng te zijn. Dus ik ben dat. Dan zou ik het ook fijn vinden als u daar een beetje naar zou luisteren. Ik geef het woord voor een antwoord ...

De heer Paternotte (D66):

Mag ik nog even een korte reactie ...

De voorzitter:

... aan de heer Paternotte, maar eerst geef ik het woord en dan mag u spreken. Dank u wel.

De heer Paternotte (D66):

Ja, maar dan gaat mijn spreektijd ook weer in.

De voorzitter:

Nee, die is op dit moment nog niet ingegaan.

De heer Paternotte (D66):

Oké. Volgens mij heeft de heer Van Raan zelf gezegd: 300.000. Hij heeft de Minister een mooi bord overhandigd met: dat moet de totale omvang van de luchtvaart in Nederland zijn. Ja, dat is een halvering. U zegt: internationale verdragen. Maar de luchtvaart zit niet in het Parijsakkoord. Als u dat suggereert, dan is dat niet zo. Het moet wel gaan gebeuren.

De voorzitter:

De heer Paternotte vervolgt zijn betoog. Nee, nog niet. Ik zie de heer Graus nog, PVV.

De heer Graus (PVV):

Ik begrijp dat de heer Paternotte wil verduurzamen, maar dat vind ik nou juist zo triest, want als er een luchtvaartmaatschappij en een luchtvaartbedrijf zijn die iets aan verduurzaming hebben gedaan, dan zijn het wel KLM, onze nationale trots, en Schiphol. Ze lopen echt voorop. KLM zit al jarenlang in de top drie en krijgt prijzen. Vindt u het niet een beetje triest dat juist de mensen die wereldwijd vooroplopen, de teams van Schiphol en KLM, nu misschien extra worden gestraft en gekort – want zo voel ik het wel – terwijl ze zo hun best hebben gedaan voor die verduurzaming waar u om vraagt?

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij is dat echt niet aan de hand. KLM heeft inderdaad in de Dow Jones Sustainability Indices een hele mooie reputatie, maar ik heb ook weleens gezegd: daarmee zijn ze het schoonste jongetje in een verder behoorlijk vieze klas. En KLM maakt zelf heel goed gebruik van die reputatie, want zodra je KLM bovenaan ziet staan in zo'n ranglijst, dan krijg je meteen een e-mail in de bus met: kijk, wij zijn de meest duurzame luchtvaartmaatschappij. Afgelopen zomer zag ik zelfs dat Pieter Elbers mensen opriep om minder te vliegen en vaker de trein te pakken. Dat vind ik hartstikke goed. Ik denk dan alleen: je vliegt zelf wel vier keer per dag naar Brussel met een KLM-vliegtuig. Dat wordt dan heel lastig om uit te leggen. Het lijkt me dan ook goed dat je ook aan KLM vraagt om mee te helpen aan een verduurzaming waar we allemaal in Nederland aan mee moeten doen.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Graus. Wil de heer Paternotte dan even zijn microfoon uitdoen? Want dan is de camera gericht op de heer Graus ...

De heer **Graus** (PVV):
Nou, dat hoeft niet per se, hoor.

De **voorzitter**:
... en kunnen de mensen het thuis volgen.

De heer **Paternotte** (D66):
Dat wil ik zeker niet voorkomen.

De heer **Graus** (PVV):
Tickettaks, minimumticketprijs en noem allemaal maar op; wij leggen Schiphol en KLM zo veel extra lasten op terwijl ze al zo goed hun best doen. Het is een internationaal speelveld en dat is een ongelijk speelveld internationaal. Sommige landen hebben kerosinevoordeel. Dat weet de heer Paternotte. Andere geven staatssteun. U weet hoe onze luchtvaartmaatschappij en ons Schiphol het moeten doen, maar met alles wat u ze verder oplegt, benadeelt u ze, zeker in dat ongelijke internationale speelveld.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik denk dat we afstand moeten nemen van het beeld dat we de luchtvaartsector heel veel opleggen. Ja, we leggen een beperking op aan de groei van Schiphol, maar als een vliegtuig wordt volgetankt, dan hoeft er nog steeds geen kerosineaccijns te worden afgerekend. Dat moet wel gebeuren, maar het gebeurt nog steeds niet. Er is in Nederland nog steeds geen vliegtaks. Hopelijk wordt die volgend jaar ingevoerd. Geen vliegtaks, geen kerosineaccijns. Dat zijn andere regels dan die gelden als u gaat tanken bij het tankstation, als een touringcar die diesel moet tanken of als je een treinkaartje koopt. Dus ik denk dat het wel meevalt met wat wij de luchtvaartsector opleggen. En inderdaad, we gaan KLM staatssteun geven – terecht denk ik – maar daar mag echt wel iets tegenover staan.

De heer **Graus** (PVV):
Mevrouw de voorzitter, mag ik mijn derde interruptie hieraan besteden?

De **voorzitter**:
Ja, dat mag.

De heer **Graus** (PVV):
Ik vind dit een heel belangrijk punt, want eigenlijk geeft de heer Paternotte mij meteen gelijk. Hij zegt: ik hoop dat die vliegtaks er komt. Dat noemde ik dus: vliegtaks, minimumticketprijs. Het gaat er allemaal aankomen, dus we gaan ze nekslagen geven terwijl ze zo hun best hebben gedaan om de meest duurzame luchthaven en de meest duurzame luchtvaartmaatschappij te zijn. Eigenlijk bevestigt u alles wat ik heb gezegd, want het gaat inderdaad gebeuren. Daar doet u wel aan mee. Ik zal dat nooit doen. We moeten ook aan ons nationaal belang denken. Het zijn ook grote particuliere werkgevers. Ze zijn op financieel-economisch en sociaal-maatschappelijk gebied een Siamese tweeling.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Graus** (PVV):
Nou nee, ik ben echt blij – daar wil ik mijn derde interruptie graag voor opofferen – dat u bevestigt: dat komt eraan en ik hoop dat dat er aankomt. Dus dan geeft u eigenlijk toe wat ik precies zei. U gaat ze nekslagen toedienen en dat verdienen ze niet, zeker niet in dat internationale ongelijke speelveld.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb groot respect voor Dion Graus, maar ik vind wel dat hij minder moet luisteren naar de luchtvaartlobbyisten. U noemt de vliegtaks. Duitsland heeft al een vliegtaks. Frankrijk heeft al een vliegtaks. In Engeland hebben ze een international air passenger duty. Als je een businessclassticket koopt van Engeland naar een andere bestemming, bijvoorbeeld in Amerika, betaal je € 80 aan vliegtaks. € 80! Dat is ongeveer vier zo veel als wat we in Nederland volgend jaar gaan invoeren. Dus ik denk dat het echt wel meevalt met de mate waarin de luchtvaart in Nederland wordt achtergesteld met belastingen en heffingen, zoals u zegt.

De **voorzitter**:

De heer Graus heeft vier interrupties en ik denk dat hij zijn vierde hiervoor wil gebruiken.

De heer **Graus** (PVV):

Ik voorspel meteen alles. Nu wordt er gezegd: luchtvaartlobbyisten. Ik had die lijn altijd al. Ik ben een van de langst zittende woordvoerders luchtvaart. Ik heb altijd die lijn gehad. In het begin werd de PVV zelfs helemaal genegeerd door lobbyisten. Er komen helemaal geen lobbyisten bij ons. Toen hadden we die lijn al. We hebben altijd eenzelfde consequente, consistente lijn gehad. Dus het heeft helemaal niks met luchtvaartlobbyisten te maken. Maar wij houden wel rekening met het nationale belang, het financieel-economische belang en het sociaal-maatschappelijke belang, en ook met het plezier van mensen. Want dat wilt u ook afnemen, via die minimumticketprijs. Mensen, minima, sparen zich het hele jaar rot om op vakantie te gaan. Een paar tientjes meer per persoon kan voor die minima betekenen dat ze dadelijk niet meer op vakantie kunnen met het vliegtuig. Gun ze dat gewoon. Laat ze dat zelf beslissen, meneer Paternotte! Zeg ik via mevrouw de voorzitter.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk dat het helemaal klopt dat de heer Graus misschien wel de meest rechtlijnige is op luchtvaart. Dat moet ik zeker erkennen. Ik hoorde net alleen een argument dat ik heel vaak van lobbyisten hoor, namelijk dat de vliegtaks Nederland op achterstand plaatst, terwijl dat volgens mij niet zo is. Maar u heeft het over minimumprijzen. Ik hoorde dat gisteren ook van een aantal mensen. De minimumprijs is alleen maar een optelsom van alle verplichte heffingen die sowieso in dat ticket zitten. Alles wat je daaronder verkoopt, is dumpen. Dat is onder de kostprijs verkopen. Dat is dus in feite de markt frustreren. Ik hoorde gisteren ook iemand zeggen: als we een minimumprijs van € 35 of € 40 hebben, wordt vliegen dan iets wat alleen voor de rijken is? Het idee dat een ticket, een enkele reis naar Barcelona, minstens € 40 moet kosten, is denk ik niet de reden waarom je kunt zeggen dat vliegen een exclusief goed wordt dat alleen maar beschikbaar is voor de allerrijksten van Nederland.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Paternotte zijn betoog. Hij heeft 3 minuten en 8 seconden volgemaakt, dus hij heeft nog even.

De heer **Paternotte** (D66):

Over de nachtvluchten, voorzitter. De Luchtvaartnota staat nu nog steeds alleen toe dat onderzocht moet worden hoe snel het aantal nachtvluchten kan afnemen en wat de gevolgen daarvan zijn, terwijl we met een motie al hebben gevraagd om uit te werken hoe we tot een substantiële reductie kunnen komen en hoe lessen uit het buitenland hierin kunnen worden meegenomen. Dus mijn vraag is: waarom is dit nog niet gebeurd? Moeten we in de Luchtvaartnota nog steeds gissen naar hoe dit probleem wordt

opgelost? Waarom komen we niet met meer concrete doelstellingen? Wanneer gaat dit wel gebeuren? Hoe ziet de Minister dit voor zich? Voorzitter. Dan een belangrijke les van de vorige crisis, namelijk slot hamsteren. Dit sluit aan bij wat ik net met de heer Graus besprak. Het loont om ruimte op een luchthaven te pakken wanneer je kunt. Wanneer je die maar vol vliegt, komt de concurrentie er niet meer tussen. Dit geldt zeker in een vol gevlogen land als Nederland. Dat betekent dat we de komende jaren dumping van vliegtickets zullen zien. Vliegende kiloknallers, gericht op toekomstige winsten. Zo kunnen concurrenten uit de markt worden geduwd, of het nu treinen, touringcars of luchtvaartmaatschappijen zijn die hun mensen wel een pensioen laten opbouwen. Oostenrijk heeft het voortouw genomen en durft te zeggen: we moeten dumping stoppen en een minimumprijs instellen, de optelsom van alle verplichte heffingen. Ik heb vanuit veel hoeken gehoord dat mensen vinden dat dit idee uitwerking verdient. Wil de Minister dit samen met Oostenrijk onderzoeken en Oostenrijk in Brussel helpen bij de gesprekken hierover? Nederland is dankzij onze gebarentolk al bekend komen te staan om het hamsteren; laten wij dan ook het land zijn dat het slot hamsteren als eerste aanpakt.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het is een beetje vervelend dat ik nu tegen de rug van de heer Paternotte aankijk. Ik begrijp de manier van denken: we moeten een eerlijke bodemprijs hebben zodat we niet gaan dumpen. Dat begrijp ik heel goed. Maar als ik denk aan een eerlijke prijs voor een vliegticket, denk ik aan veel meer dan alleen de luchthavengelden en de belastingen die luchtvaartmaatschappijen moeten afdragen. Dan denk ik aan milieu-impact, klimaatimpact, leefomgevingsimpact en als laatste aan de sociale voorwaarden en de vestigingseisen. Waarom nemen we die niet allemaal mee, nu we toch vragen om een onderzoek, om echt te kijken wat een eerlijke prijs voor een vliegticket is? Juist dan kunnen die werknemers, die we allebei hebben horen spreken tijdens een onlinepetitieaanbieding, een goed salaris en een vaste baan krijgen. Waarom kiest D66 er samen met de ChristenUnie voor om alleen naar de luchthavengelden te kijken maar niet naar voorwaarden die bijvoorbeeld ook de werknemers goed zouden doen?

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij hebben de heer Laçin en ik ongeveer dezelfde mening over Ryanair, die ik net aanhaalde. Gisteren noemde Ryanair dit voorstel Noord-Koreaans. Ik denk dat je aan sommige tegenliggers de juiste weg herkent. Ik ben het met u eens dat het einddoel een eerlijke prijs voor vliegen moet zijn. Dan heb je heel veel andere maatregelen niet meer nodig. Ik zou ook willen dat we de Nederlandse vliegtaks straks niet nodig hebben omdat we het Europees hebben geregeld, met kerosineaccijns, of het liefst zelfs wereldwijd. Dat is het allerbeste. Dan heb je een compleet gelijk speelveld. We moeten naar beprijzing van de uitstoot via de brandstof toe. Maar ik denk dat we op korte termijn het probleem hebben dat er slots gehamsterd gaan worden om de capaciteit op Schiphol en andere luchthavens alvast te pakken en vast te houden en dat daarnaast tickets gedumpt gaan worden. Dat is slecht voor de trein en slecht voor maatschappijen die wél een normale prijs willen vragen, zoals KLM. Dat is waarom deze maatregel volgens mij heel goed zou kunnen zijn en waarom ik heel goed snap dat Oostenrijk daarmee is gekomen. Want laten we wel even eren wie ere toekomt: het zijn de zusterpartijen van Groen-Links en het CDA in Oostenrijk die dit samen hebben opgebracht.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft een vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Inderdaad, de heer Paternotte en ik trekken samen op als het gaat om het aanpakken van Ryanair. We hebben ook wat voorstellen gedaan aan de Minister, waar ze wat mij betreft wat te weinig mee bezig is geweest. Maar goed, daar kom ik straks op terug. De vraag blijft wel de volgende. Een eerste stap is prima, maar ik zou die eerste stap niet willen richten op de luchthavengelden die luchtvaartmaatschappijen moeten betalen, want eerlijk gezegd is dat niet echt mijn probleem. Ik zit er vooral mee dat het milieu wordt belast, dat het klimaat wordt belast, en dat werknemers steeds meer werkdruk ervaren en steeds meer flexibiliteit in hun banen moeten opbrengen. Dat zou ik graag willen aanpakken. Dus ik zou de heer Paternotte willen vragen: als we dit onderzoek gaan doen of erom gaan vragen, wat D66 nu met de ChristenUnie doet, moeten al die andere effecten dan niet ook worden meegenomen, zodat we straks een eerlijke prijs voor het vliegen hebben, waar ook het klimaat, het milieu, omwonenden én werknemers heel veel aan hebben?

De heer **Paternotte** (D66):

Wat betreft die eerlijke prijs is de Nederlandse inzet natuurlijk die Europese kerosineaccijns. We hebben zelf eerder samen gevraagd hoe we sociale vestigingseisen kunnen vormgeven. Ik zal nog even kort noemen hoe we op deze minimumprijs komen. Ik vraag me eerlijk gezegd af of we zelf, als Nederland, alle punten die u noemt in een minimumprijs zouden kunnen vastleggen. Wat dat betreft kijk ik ook naar wat Oostenrijk heeft gedaan, omdat ze het onderzocht hebben. Neem bijvoorbeeld een Airbus A330 met een maximum startgewicht van 242 ton. Die valt in de S2-categorie van de luchthavengelden op Schiphol. Dus je betaalt per passagier een land- en starttarief van € 5,72, een passagierstaks van € 14,36, een security charge van € 12,61 en dan nog een parkeertarief. Ga uit van 85% bezetting. Dan kom je ongeveer uit op € 36. Dat zou dan, op basis van het model dat Oostenrijk heeft, een geloofwaardige minimumprijs zijn. Vind ik dat een normale prijs voor een ticket naar de Canarische Eilanden? Nou, eerlijk gezegd nog steeds niet. Maar dit is waarschijnlijk wel iets wat we kunnen doen en wat in ieder geval het extreme gestunt dat we de komende jaren zouden kunnen gaan zien, kan voorkomen. Dus wat dat betreft denk ik dat dat een stap is in de richting die wij blijkbaar voor een groot deel delen.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de heer Paternotte zijn betoog. Hij heeft nog anderhalve minuut.

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Dan nog het RIVM-advies van afgelopen vrijdag. Er is veel scepsis over het feit dat afstand houden in vliegtuigen niet hoeft. Ik snap dat, want ook ik kan dat niet uitleggen aan de directeur van een noodlijdend theater, aan een schoolleider die pubers op afstand van elkaar moet houden of aan de cafébaas die constant verlies draait door te weinig tafeltjes. Maar ik snap het RIVM-advies inhoudelijk wel. Er worden namelijk wel veel andere eisen aan vliegen gesteld, van mondkapjes tot temperatuurchecks. Ik vind het een probleem dat het RIVM schrijft dat het effect van de ventilatiesystemen in vliegtuigen op de overdracht van ziekten nog niet wetenschappelijk onderzocht is. Ze vinden het plausibel dat het goed werkt, maar ze weten het niet. Dan denk ik: dat moet je toch willen onderzoeken? Dat moet je niet alleen willen om zeker te weten dat vliegen veilig kan, maar ook om te leren wat je met die ventilatie en filters kunt doen in cafés, theaters en kerken. Ik heb twee vragen. Gaat de

Minister met haar collega De Jonge het RIVM vragen om dit snel te onderzoeken, zoals ook is gebeurd met besmettingskansen bij kinderen op scholen? Twee. Het RIVM wijst op die moderne HEPA-filters bij onder andere KLM. Komen er ook passagiersvluchten naar Schiphol die zo'n filter niet hebben? Dan denk ik bijvoorbeeld aan zo'n Boeing 737-300 van Air China, waarin in 2003 een patiënt zat met een ander coronavirus, SARS 1, die 22 mensen besmette. Daar is een studie naar gedaan. In dat vliegtuig was dat risico er wel. Dus wat is het reisadvies voor dit soort oudere vliegtuigen?

Voorzitter. Ik had nog een mooie afsluiting, maar ik geloof niet dat daar tijd voor is. Ik hoop in ieder geval dat de Minister ons vandaag gaat overtuigen van haar visie op een duurzame toekomst voor de luchtvaart.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Strakblauwe luchten, stille nachten, 74% minder stikstof en 72% minder CO₂-uitstoot; de coronacrisis heeft ons laten zien wat de prijs van luchtvaart is. Het biedt ons ook de kans om de luchtvaart opnieuw vorm te geven. De Minister had die kans met haar Luchtvaartnota, maar helaas stelt die poging teleur, ondanks de mooie uitgangspunten. Durft de Minister geen afscheid te nemen van het groeimantra van haar voorgangers? Het is een laffe nota, zonder keuzes. De Minister schrijft dat ze veel heeft opgestoken van mijn initiatiefnota Luchtvaart op de rails. Ik zie ook dat het luchtvaartdebat langzaam maar zeker kantelt, maar deze nota leest als een mammoettanker die tergend langzaam de bocht neemt. Daar hebben we simpelweg de tijd niet voor. Waar zijn de concrete plannen om korteafstandsvluchten te vervangen door snelle treinen? Waar zijn de concrete stappen en afspraken om omwonenden, de natuur en het klimaat te beschermen? Vorig jaar erkende de Minister nog dat de klimaatdoelen van de sector zelf niet ambitieus genoeg waren. Dat was in deze zaal en ze zei: daar kan nog wel een schepje bij. Nu omarmt ze die doelen alsof we daarmee opeens koploper zijn.

Voorzitter. Dit is een conceptnota. Komt de Minister in de definitieve nota met een ambitieus en concreet reductiepad voor CO₂, stikstof, geluid en ultrafijnstof? Dat hoop ik echt van harte. Ook de Commissie voor de m.e.r. adviseerde om een scenario in lijn met het klimaatverdrag van Parijs op te nemen in de Luchtvaartnota. Is de Minister bereid om dat advies van de Commissie voor de m.e.r. uit te voeren?

Als we serieus de impact op omgeving en klimaat willen terugdringen, dan moeten we toe naar een kleiner Schiphol. Door corona vindt die krimp natuurlijk ook al plaats. Er is bijvoorbeeld een terugloop van de zakenvluchten, maar er zijn ook minder vakantievluchten. We zien het gebeuren. Hoe grijpen we de krimp die nu plaatsvindt eigenlijk aan om de luchtvaart die Nederland echt nodig heeft, te behouden, dus de bestemmingen met een hoge maatschappelijke waarde? Hoe gaan we via slotcoördinatie sturen op die luchtvaart die Nederland echt nodig heeft? Kan de Minister schetsen hoe zij zich in Europa inzet voor de herijking van het slotbeleid? Want wat we nodig hebben aan luchtvaart, is echt iets anders dan de vraag naar vliegen die nu onnatuurlijk wordt aangejaagd met spotprijzen. Wat mij betreft is het laatste wat we nu willen, dat luchtvaartmaatschappijen met ploftickets gaan stunten om de vliegtuigen weer zo vol mogelijk te krijgen. Ik ben geïnspireerd door de maatregelen in Oostenrijk om dumprijzen tegen te gaan. Is de Minister bereid om met haar Oostenrijkse collega in gesprek te gaan over hoe we dit verder kunnen uithollen?

In deze tijd van minder vliegen is het evident dat een nieuw vliegveld in ieder geval het laatste is wat we nodig hebben. Het past niet in ons

luchtruim, waardoor vijf provincies gaan lijden onder de laagvliegroutes, onze natuur kan die extra stikstofuitstoot niet verdragen en ons klimaat mogen we niet belasten met de CO₂-uitstoot van een kleine kolencentrale. Het is een plan uit lang vervlogen tijden, toen groei en groot, groter, grootst nog de maatstaf waren voor succes. Maar die tijd is voorbij. Wat ons betreft is het tijd om politieke moed te tonen en te zorgen dat Lelystad Airport niet de marinierskazerne wordt van het volgende kabinet. Dat is naar niemand eerlijk, niet naar de regio, niet naar de sector, naar niemand.

Het simpelste punt dat de Minister in de nota had kunnen regelen, was de afbouw van nachtvluchten, het kleine percentage vluchten dat verreweg voor de meeste overlast zorgt. Maar zelfs die belofte aan de Kamer en aan omwonenden maakt zij niet waar. Na jaren wachten op concrete maatregelen kondigt de Minister verder economisch onderzoek aan. Daar koopt die moeder met twee kleine kinderen, die nu weer elke nacht wakker ligt, niets voor. Na een wekenlange goede nachtrust door corona schrikt ze nu weer elke nacht wakker. Die moeder koopt daar helemaal niets voor. Daarom zullen wij zelf met een wetsvoorstel komen om een nachtsluiting van de Nederlandse vliegvelden te organiseren.

Voorzitter. Dan het hier en nu. Er mag weer gevlogen worden, met soepele regels waarvan het ov en de theaters alleen maar kunnen dromen.

Wederom krijgt de luchtvaart dus een voorkeursbehandeling. Begrijpt de Minister dat de luchtvaart hiermee echt het laatste krediet verspeelt dat ze nog had? Het RIVM-advies is helder en heel gelijklopend aan het advies voor het ov. Het uitgangspunt van de 1,5 meter afstand aan boord van vliegtuigen dient te worden nagestreefd. Dat is het advies. Het kabinet laat dit advies los, want er zijn geen capaciteitsrestricties. Op basis waarvan neemt het kabinet dit risico, want dat is het? Omdat vliegen anders niet rendabel is? Is dat de reden? Hoe is dit uit te leggen aan ov-reizigers, aan de theaters, aan de horeca? Hoe leggen we dit uit? Wat doet dit met het draagvlak voor de coronamaatregelen?

De regels voor de luchtvaart lijken stevig te leunen op de eigen verantwoordelijkheid van mensen met ziekteverschijnselen om thuis te blijven, maar moeten mensen dan niet ook veel makkelijker hun geld kunnen terugkrijgen? Dat is natuurlijk wel het grote verschil tussen het ov en de luchtvaart. Als je een ticket hebt van in ieder geval € 34, blijf je minder snel thuis dan als je een tramkaartje hebt. Moeten mensen niet makkelijker hun geld terugkrijgen? Dit loopt tot nu toe moeizaam, wat de drempel voor mensen om hun reis te laten schieten natuurlijk verhoogt. Wat gaat de Minister hieraan doen?

Voorzitter, tot slot. Wat GroenLinks betreft is het tijd voor een reset van de luchtvaart, waarbij klimaat, natuur en de gezondheid van mensen centraal staan. Wij dagen de Minister uit om met een visie daarop te komen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD, maar voordat ik hem het woord geef, is er nog een vraag van de heer Paternotte van D66.

De heer Paternotte (D66):

Dat klopt, voorzitter. In deze crisis heeft GroenLinks eigenlijk een nieuw standpunt ingenomen. Tot nu toe zei u altijd dat u geen groei wilde van de luchtvaart, maar u zei niet dat u krimp wilde. Dat zegt u nu wel heel duidelijk, ook in dit betoog. Mijn vraag is eigenlijk hoe dat er moet uitzien. De heer Van Raan heeft wat dat betreft altijd heel duidelijk gezegd: Schiphol 300.000. Dat is zijn doel en het is nog steeds zijn doel. Wat is uw doel? Hoe groot mag Schiphol nog zijn?

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

De heer **Paternotte** (D66):
Sorry, 300.000 voor de hele luchtvaart. De heer Van Raan is altijd heel duidelijk. Hij zei: maximaal 300.000 voor de hele luchtvaartsector in heel Nederland. Op dit moment is het zo'n 570.000, 580.000. Waar wil GroenLinks uitkomen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Volgens mij zijn wij altijd duidelijk geweest en hebben we gezegd: krimp is waarschijnlijker dan groei. De noodzaak tot krimp wordt alleen maar groter. Dat zie je op het stikstofdossier, waar je die spanning ziet bij de veiligheid en de geluidsregels. Als je het OVV-advies over veiligheid goed bekijkt en je kijkt naar de vierdebaanregel, dan zijn we eigenlijk al voorbij een optimum geschoten. Dat ligt gewoon een stuk lager. Als je naar het klimaat kijkt, dan dringt de tijd. Er is een klimaatcrisis en we moeten maatregelen nemen. Als je al die factoren samenneemt en je kijkt waar we nu staan met de technologische innovaties in de luchtvaart, hoezeer ik ook hoop dat die innovaties richting 2050 oplossingen gaan bieden, dan hebben we op korte termijn een kleiner Schiphol nodig. Hoe klein of hoeveel kleiner is eigenlijk een vraag die ik ook bij de Minister neerleg, door het advies van de Commissie voor de m.e.r. voor te leggen om een pad te schetsen van een luchtvaart binnen het klimaatverdrag van Parijs.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik stel de vraag natuurlijk ook om de volgende reden. Toen KLM besloot om tijdelijke contracten niet te verlengen, waren veel partijen kritisch, waaronder de onze. Ook GroenLinks zei: dit kan absoluut niet, dit is schandalig, die mensen moeten gewoon in dienst blijven. Tegelijkertijd pleit u voor krimp. De vraag is dus eventjes: als je een kleinere luchtvaartsector wilt waar wel iedereen aan het werk blijft, hoe kan dat dan? De heer Van Raan is heel duidelijk: halveren. Wij zeggen over sommige dingen ook weleens dat ze gehalveerd moeten worden. De vraag is: wat wil GroenLinks? U kunt zeggen dat u dat graag van de Minister wilt horen, maar ja, het is dan wel ingewikkeld om te weten waar GroenLinks staat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De uitdaging waar we voor staan is dat er een stikstofadvies ligt, waardoor we sowieso op 480.000 gaan uitkomen en misschien wel lager, want de Minister beroept zich op stikstofruimte die ooit gebaseerd is op geluidsruimte. Er is in 2008 nooit onderzocht hoeveel stikstof Schiphol eigenlijk mag uitstoten. Je moet dus de stikstofruimte bepalen, je moet een klimaatpad maken, je moet het OVV-onderzoek serieus nemen, je moet ultrafijnstof naar beneden brengen en je moet geluidsmaatregelen nemen. Eigenlijk heb je al die parameters nodig. Vervolgens moet je kijken waar je dan landt met het aantal vliegbewegingen voor Schiphol. Dat is precies de opdracht die er wat ons betreft ligt voor deze Luchtvaartnota. Dus ja, 480.000 sowieso, maar het kan ook een stuk lager. Ik denk ook dat we echt goed moeten kijken hoe we de korteafstandsvluchten vervangen door treinen en welke kansen daar liggen. Daar wil ik ook een ambitieus plan voor. Eigenlijk ontbreekt dat alles, dus volgens mij is de heer Paternotte het met mij eens dat daar nog een schone taak voor het kabinet ligt.

De **voorzitter**:
De heer Dijkstra, VVD.

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

Dank, voorzitter. Ik begin met een SOS of, in luchtvaarttermen, mayday, mayday, zoals dat geloof ik heet. We hopen dat binnenkort het pakket van KLM naar buiten komt, maar meerdere luchtvaartmaatschappijen zitten in de problemen. Ik heb het ook over de aanverwante sectoren, denk aan de reissector. Daar gaat deze Minister weliswaar niet over, maar reisbureaus en touroperators zijn natuurlijk de eerste die de gevolgen ondervonden en de laatste die weer kunnen herstellen. Alleen de grenzen open is niet voldoende, dus ik hoop dat er nog naar de steunpakketten kan worden gekeken door de Minister. Er werken 24.000 mensen alleen al in die sector. Een op de drie dreigt zijn baan te verliezen. Gisteren hoorden we over faillissementen. Dat is gewoon zonde; dat willen we niet.

Voorzitter. Je kunt nog zoveel willen met de luchtvaart, maar de maakbaarheid kent zijn grenzen. Dat geldt dus ook voor mijn oproep net. Luchtvaart is een wereldwijde bedrijfstak. De VVD vindt dat je daar dus ook rekening mee moet houden. De luchtvaart zit ook vol met regels over veiligheid, over mededinging en over Europese, nationale en internationale afspraken over milieu, arbeidsrecht en aanvliegroutes. Er is hevige concurrentie en er is zelfs geopolitiek in het geding. Daarnaast zijn er allerlei wensen, juist vanuit de Nederlandse politiek, soms heel erg op detailniveau. Over het algemeen geldt dat hoe meer eisen je stelt, hoe lastiger het wordt voor een ondernemer om te ondernemen. Als je een gezonde bedrijfsvoering wilt, moet je wel enige ruimte hebben om te manoeuvreren.

Als ik dan kijk naar de mensen voor wie we het doen, de Nederlandse reiziger, dan zie ik dat die graag steeds vaker en regelmatig vliegt, voor vakantie of voor andere doeleinden zoals familiebezoek. Ook de buitenlandse reizigers, vooral zakenreizigers, vinden Schiphol een goede luchthaven. We scoren daar altijd goed en daar mogen we best trots op zijn. Deze reizigers, de transferreizigers, zorgen ook voor de instandhouding van vele directe verbindingen. Dat maakt de luchtvaart voor ons land zo essentieel: voor de banen en voor de verbindingen. Dat is eigenlijk al zo sinds Fokker over de St. Bavo in Haarlem vloog en de eerste vluchten naar Batavia, Curaçao en Paramaribo plaatsvonden. We moeten de directe verbindingen met de rest van de wereld koesteren.

Helaas zit de luchtvaart nu in zwaar weer in verband met corona. Ik zei al eerder dat wat in 100 jaar luchtvaart is opgebouwd, zo verloren kan gaan. Ik zei dat al voor de coronacrisis en het blijkt ook maar weer, want niks is vanzelfsprekend en banen staan nu, vandaag, op het spel. Ik zei al dat de VVD het belang ziet van de vele transferreizigers die via Nederland vliegen voor de directe verbindingen, maar zij ziet ook het belang van luchtvracht. We hadden binnen no time medische apparatuur in Nederland, maar ook andere waardevolle producten en goederen kunnen via luchtvracht naar ons land komen. Hoewel dat maar 3% is van het volume aan vliegbewegingen, is het wel goed voor 25.000 banen. Mijn vraag is dus hoe we de luchtvracht meer waardering en vooral voldoende slots geven.

De VVD wil Schiphol als voorname wereldwijde hub behouden. Schiphol moet de concurrentie kunnen aangaan voor intercontinentaal verkeer. Daar is dus speelruimte voor nodig, want naast de connectiviteit met de rest van de wereld kun je ook koploper worden als het gaat om duurzaamheid, een veel gekoesterde wens. Die duurzaamheid kan uitgebouwd worden, maar de voorwaarde is wel dat er geld verdiend moet kunnen worden, want investeren in voorzieningen op en rond het vliegveld, in innovatie, in bereikbaarheid, in passagiersgemak, in nieuwe vliegtuigen en in technologie is allemaal niet gratis.

De VVD pleit ook voor een betere inpassing van Schiphol in zijn omgeving, met meer fysiek groen, een betere landzijdige bereikbaarheid en meer kwaliteit van leven en voorzieningen voor de direct omwonenden, inclusief slimmere woningbouw. Kan de Minister daarnaar kijken? De VVD wil vooral sturen op hinderbeperking en een spoedig

herstel van 500.000 vliegbewegingen. De VVD is voorstander van minder hinder overdag en een betere nachtrust voor omwonenden, maar we zien dus ook het belang van de vrachtluchten en vooral het intercontinentale verkeer. Dat heeft die nachturen gewoon af en toe nodig. Kan de Minister hierop ingaan? Hoe maken we die afweging? Hoe kan de groei worden verdiend?

We willen graag dat de beschikbare slots zo veel mogelijk worden ingezet voor het intercontinentale verkeer, voor versterking van de hub. Kan de Minister hier iets over zeggen? Hoewel er nu natuurlijk minder vluchten zijn – we komen dit jaar waarschijnlijk niet eens op de helft uit – is er wel schaarste van slots. Welke sturing op slots is verder nog mogelijk? Zijn er nationaal ook verbeteringen denkbaar in de aanvliegroutes, in de hoogte met minder geluid of juist in een soort glijvlucht met een standaardmotorvermogen, dus dat je standaard idle loopt?

Dan de vliegverboden in bepaalde landen en regio's. We zien dat dat nodig is in verband met corona. We vragen wel om de periode zo kort mogelijk te houden om verdere schade te voorkomen. Tegelijkertijd leven er ook zorgen over nieuwe bestemmingshaarden, nu het in Peking en in Zuid-Amerika oplaait. De mondkapjes en de protocollen die zijn afgesproken, ogen verstandig. Ik ben geen specialist daarin, dus daar moet ik van uitgaan, maar ik vraag me af of er op Schiphol wel strafrechtelijk kan worden gehandhaafd. Wilt u daar eens naar kijken? Het OM geeft namelijk aan echt een aanwijzing nodig te hebben. Zal ik even stoppen?

De voorzitter:

Ja, we stoppen even. Dan heeft u straks nog een minuut, meneer Dijkstra. De bel voor de plenaire vergadering is aan het rinkelen en dat duurt altijd een minuut. Ik wil u daar niet doorheen laten praten, want dat is jammer voor uw betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De VVD wil groei van Schiphol in stapjes. Die moet dus verdiend worden. Dat is echt een opvallende koerswijziging die dit kabinet, deze Minister, invoert in de sector. Met de herziening van het luchtruim en de maatregelen ter bevordering van de veiligheid kan dat ook. Ik stel echter vraagtekens bij nieuwe belemmeringen of regels die opnieuw tot discussie kunnen gaan leiden. Een objectieve bepaling is hierbij van belang.

De VVD ziet veel in één luchtruim in Europa, de Single European Sky. Dat levert meteen economische voordelen en milieuwinst op. Dit moet spoedig Europees geregeld worden. Ik vraag de volle inzet van de Minister hierop.

Voorzitter, ten slotte. Wij zien een belangrijke rol voor de regionale luchthavens, in samenhang met Schiphol. We hebben nu in totaal zes vliegvelden. In de Luchtvaartnota wordt weliswaar een aanzet gedaan, maar het mag van ons concreter. De regionale vliegvelden zijn bij uitstek geschikt voor de vakantiereiziger. Vliegvelden als Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport mogen niet verloren gaan. Graag een reactie van de Minister op de vraag hoe we deze infrastructuur behouden. En Lelystad – die moet even genoemd worden – zien we, ten slotte, als een welkome aanvulling op deze infrastructuur: die is ideaal voor de vakantiereiziger. Hoe kunnen we Lelystad aantrekkelijker maken voor de toekomstige gebruikers?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan komen we bij de heer Amhaouch van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. In het luchtvaartdebat is het midden steeds meer aan het verdwijnen. De polarisatie tussen voor- en tegenstanders van vliegen lijkt steeds groter te worden. Het debat verschuift ook in de politieke arena steeds verder naar de flanken. Aan de ene kant zijn er linkse partijen, waaronder nu ook de ChristenUnie, die ervoor pleiten dat de overheid actief stuurt op krimp. Aan de rechterkant toonde de VVD zich vorig jaar voorstander van ver boven de 540.000 vliegbewegingen per jaar. De PVV ging zelfs richting de 800.000. De tijd van onvoorwaardelijke en ongeremde groei is echt voorbij en de luchtvaart moet schoner worden. Het CDA vindt daarom een middenpositie verstandig, waarbij de groei in de toekomst alleen nog maar verdiend kan worden door vermindering van de negatieve effecten voor de leefomgeving en het klimaat.

Voorzitter. Het CDA heeft de ontwerp-Luchtvaartnota getoetst op de aspecten «concurrerend», «duurzaam» en «oog voor de omgeving». Ik loop ze even langs. Eerst: concurrerend. Het CDA vindt het positief dat er in de ontwerpnota oog is voor de economische waarde en voor werkgelegenheid, nationaal en in de regionale omgeving. Dit is zeker van belang in tijden dat de Nederlandse economie, en daarmee duizenden banen in de mkb- en familiebedrijven, flinke klappen krijgt. Ook is het CDA blij dat er meer regie komt en meer samenwerking tussen de verschillende luchthavens in het land. Hoe gaat dit proces eruitzien? Hoe worden naast de Schiphol Group-vliegvelden ook de vliegvelden Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport hierbij betrokken, en voor groot onderhoud ook Twente Airport?

Dan: duurzaamheid. Het CDA is van mening dat een mooie toekomst voor de luchtvaart staat of valt met de noodzaak tot versnelde verduurzaming. Het CDA is positief over de ambitieuze inzet op duurzame brandstoffen als biokerosine en synthetische kerosine, ofwel Power to Liquid, elektrisch taxiën, Europese bijmengverplichtingen, met duurzame brandstoffen, en de borging van de klimaatdoelen uit het Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart. Ook ben ik als technologieoptimist zeer blij met de innovatiestrategie. Wie heeft hierbij de regie om via de sterke kennispositie die Nederland heeft, de luchtvaart via innovaties stiller, schoner en zuiniger te maken?

Voorzitter. Dan: oog voor de omgeving. Ofwel «de mensen achter de cijfers», zoals een oud-wethouder uit Aalsmeer het noemde. Het CDA vindt het positief dat in de ontwerpnota handreikingen worden gedaan naar de omgeving. Zo komt er een eind aan ongeclausuleerde groei, vermindert het aantal nachtvluchten, wordt gestuurd op kwaliteitsvluchten en komt er een onderzoek naar rustmomenten. Ons inziens blijft Nederland een land van polderen en compromissen. De interim-voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), Pieter van Geel, komt mede na het stuklopen van de onderhandelingen over de ontwikkelingen na 2020 met een eindadvies voor een toekomstig model voor overleg met de omgeving van Schiphol. Wanneer verwacht de Minister dit?

Voorzitter. Wat betreft Lelystad Airport is het voor het CDA heel helder. De Minister is eerst aan zet om alle voorbereidingen naar de Kamer te sturen. Daarna volgt de integrale toets over het geheel, met een oordeel van de Kamer. Graag een update over de voortgang. De Minister heeft eerder herhaaldelijk aangegeven dat uiterlijk in de winter van 2021–2022 de gevreesde laagvliegroutes zullen verdwijnen. Deze belangrijke inzet van het CDA staat niet expliciet in de Luchtvaartnota. Kan de Minister toezeggen dat deze eerder herhaaldelijk gedane toezegging nog steeds staat en dat die in de definitieve Luchtvaartnota zal worden opgenomen? Tot slot kom ik op vliegen en corona. Dat onderwerp is ook door mijn collega's al aangehaald. Het RIVM kwam met een advies over vliegen en COVID-19. Het voelt van nature gek dat in men in vliegtuigen wel dicht op elkaar kan zitten en op andere plekken, zoals trein en touringcar, niet. Kan

de Minister dit nader onderbouwen? Kan de Minister aangeven wat het ventilatiesysteem in een vliegtuig zo uniek maakt en of er een frequente controle is op de werking van de ventilatiesystemen? Klopt het dat de Europese richtlijnen, onder andere van het ECDC, strenger zijn dan wat Nederland heeft afgesproken?

Voorzitter. Ten slotte vraagt het CDA zich af of de Minister het met het CDA eens is dat de coronaperiode met minder vluchten een uitgelezen kans biedt om echte praktijkervaring op te doen met hoger aanvliegen in combinatie met gelijkmatig dalen (Continuous Descent Approach; CDA). Bij positieve ervaringen kan dit zo snel mogelijk worden ingevoerd. Dit zou kunnen leiden tot minder hinder, minder brandstofgebruik en minder uitstoot voor de mensen achter de cijfers.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Paternotte en de heer Laçin.

De heer Paternotte (D66):

Niet over dat laatste CDA-punt, want daarover ben ik het volledig eens met de heer Amhaouch. Overigens zei hij wel meer mooie dingen, maar ik wil even ingaan op het onderzoek naar de werking van besmettingsrisico's in vliegtuigen. Ik deel met u dat het gek aanvoelt met heel veel mensen dicht op elkaar. Aan de andere kant heeft het RIVM er wel een duidelijke redenering bij over het ventilatiesysteem. Het RIVM zegt dat het niet wetenschappelijk is onderzocht. Vindt u met mij dat dat wel moet gebeuren, dat men moet bekijken hoe dat besmettingsrisico in de praktijk werkt, ook om te zien wat kerken, cafés en horeca daarvan zouden kunnen leren?

De heer Amhaouch (CDA):

Of dat een apart onderzoek moet worden, weet ik niet. Het ECDC is de Europese gezondheidsorganisatie. Er zijn maar weinig vliegtuigbouwers als Airbus en Boeing die aan bepaalde certificeringen moeten voldoen. Daar moeten gegevens beschikbaar zijn. We hebben ook SARS en andere virussen gehad. Het is denk ik moeilijk aan heel veel mensen uit te leggen hoe de HEPA-filters in vliegtuigen precies functioneren. Daar zitten strenge eisen aan vast. Leg die informatie als die er is op tafel, maar ga niet als Nederland alleen een eigen onderzoekje starten. Laten we samen met het ECDC in Europa optrekken. Het zijn dezelfde vliegtuigbouwers en dezelfde vliegtuigen waar we het over hebben. Je vliegt van Nederland naar Zuid-Spanje of andersom. Informatie is zeer welkom, zeker ook om de mensen in dezen gerust te stellen, maar niet als Nederland alleen een onderzoek starten.

De voorzitter:

De heer Paternotte, laatste vraag.

De heer Paternotte (D66):

We hebben voordat de scholen opengingen wel zelf onderzoek gedaan naar besmettingsrisico's onder kinderen. Op 1 juli is het mogelijk dat de grenzen naar landen als Mexico en Brazilië en Amerika, waar nu 50 à 100 keer zoveel besmettingen zijn als in West-Europa, opengaan. Voordat we dat soort stappen zetten, wil ik echt meer weten, wil ik echt een wetenschappelijke onderbouwing hebben. Het maakt mij niet uit of dat nationaal of Europees is. Deelt u dat gevoel dat we, los van de gedachte dat het plausibel is dat het besmettingsrisico meevalt, daar meer zekerheid over moeten hebben? Daar kunnen we wat van leren.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij zijn het dezelfde vliegtuigen die naar Mexico vliegen. Ik ben het met de heer Paternotte eens dat informatie op tafel moet komen als

die nog ontbreekt. Ik wacht graag de antwoorden van de Minister af. De heer Paternotte heeft vaker in luchtvaartdebatten gepleit om dingen Europees te doen. Ik noem het vliegen over conflictgebieden en er zijn andere voorbeelden geweest. Laten we nou niet in ons uppie iets gaan doen in een industrie, in een sector, die mondiaal of Europees is. Dus ik zeg ja tegen de inzet van de heer Paternotte. Ik ben zeer benieuwd wat de Minister dadelijk gaat antwoorden hoe we dat op de beste manier kunnen doen. Lopen er al zaken?

De heer **Laçin** (SP):

Ik ga even door op dit punt. Ik maak mij zorgen als ik het te vaak met de heer Paternotte eens ben. Los van het ongemakkelijke, vind ik het ook heel moeilijk uit te leggen dat de luchtvaart ook tijdens corona wederom een uitzonderingspositie krijgt. Bij scholen is eerst onderzoek gedaan en pas daarna een stap gezet. Ik ben het helemaal eens met de heer Paternotte dat we onderzoek moeten doen. Of dat Europees gebeurt of dat Nederland het zelf doet, maakt mij op zich niet zo veel uit. Er moet gedegen wetenschappelijk onderzoek komen, zodat we kunnen vaststellen of het besmettingsrisico in vliegtuigen groter is, ja of nee. De vervolgvraag aan de heer Amhaouch is: gaan we in de tussentijd, als we het dus eigenlijk niet zeker weten, toestaan dat vliegtuigen volgepakt urenlang vliegen? Wat mij betreft is dat erg onverantwoord. Ik zal in tweede termijn daarover een motie indienen. Vindt het CDA het verantwoord om, terwijl er geen wetenschappelijk onderzoek is, vliegtuigen volgepakt rond te laten vliegen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij is hierover twee weken geleden in het coronadebat op donderdag uitgebreid over gesproken. De Minister van Volksgezondheid heeft toegezegd – dat is ook in een brief opgenomen – dat het RIVM heeft meegekeken. Er is filtering en er worden vooraf en achteraf maatregelen genomen, niet alleen in het vliegtuig. Daar zijn strenge regels voor. Het risico zal nooit nul zijn – dat is het nergens – maar wel minimaal. Dus ik verwacht dadelijk ook nog ... Daarom vraag ik ook aan de Minister hoe we dit kunnen uitleggen en wat het verhaal daarachter is. U schiet uit de losse heup en zegt nu al dat het onverantwoord is, maar laten we ook luisteren naar de experts. Anders hoef je ook geen wetenschappelijk onderzoek te doen. Als het RIVM zegt dat het risico minimaal is, kunt u als SP-Kamerlid wel zeggen dat u het allemaal onverantwoord vindt en kunt u maar wat roepen, maar laten we het heel zorgvuldig ...

Ik ben het met u eens dat heel veel mensen niet het verschil zien tussen de touringcar, de trein en het vliegtuig. Maar er is ook discussie over de vraag of we de komende tijd meer mensen in de trein kunnen zetten, want die capaciteit van 40% is ook te laag. Kunnen wij meer? Gisteren stonden de mensen van de touringcars op het Malieveld. Zij zeiden: met twaalf man kunnen wij het niet. Kunnen wij meer? Is het verantwoord om dadelijk, in een bepaalde situatie, onder strenge voorwaarden, naar 30 mensen in een touringcar te gaan? Laten we het stap voor stap doorlopen. Het risico is nooit nul, maar laten we ook naar de experts luisteren.

De **voorzitter**:

De laatste vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is precies wat ik doe, naar de experts luisteren. In zijn rapport stelt het RIVM drie dingen. 1, de 1,5 meter zo veel mogelijk nastreven. 2, als dat niet gaat, restricties stellen aan de bezettingsgraad, net als bij het ov. En 3, het RIVM stelt dat er geen wetenschappelijk onderzoek is gedaan. Dat zijn de woorden van het RIVM, niet van een SP-Kamerlid. Daarop baseer ik mijn stelling dat het op dit moment onverantwoord is om vliegtuigen

volgepakt rond te laten vliegen. Dan kunnen we inderdaad een onderzoek eisen. Dat zal ik straks ook doen, heb ik al aangekondigd. Maar het gaat mij om het volgende. De heer Amhaouch haalde het voorbeeld van de touringcars aan. Die rijden nu ook niet, ook niet met twaalf, of met 30. Waarom laten we dan wel vliegtuigen volgepakt rondvliegen, terwijl het RIVM drie dingen stelt waar dit kabinet en de luchtvaartsector zich niet aan houden? Dat is wat mij betreft onverantwoord. Ik hoop dat het CDA de volksgezondheid hoger heeft zitten dan de economische opbrengsten van de luchtvaartmaatschappijen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij heeft de heer Laçin de stukken niet goed gelezen. Het RIVM heeft in zijn laatste advies, ook via de Minister van Volksgezondheid, gezegd dat het risico met die maatregelen heel klein is. Het heeft niet gezegd dat het niet kan. Het uitleggen bij touringcarbedrijven is inderdaad nog veel moeilijker. Als een touringcar een klas schoolkinderen moet vervoeren, mogen er twaalf in, maar als ze de NS moeten helpen, mogen er 30 in, ook vandaag de dag. Daar zit ook nog een groter verschil. Ook daar zijn die discussies. Ook daar zijn er onduidelijkheden. Ik ben het met de heer Paternotte eens: laten we kijken hoe we dat goed kunnen uitleggen. De risico's zullen nooit nul zijn, maar ik ben er wel voor, ook het CDA is daarvoor, om niet alles op slot te gooien, want de economie heeft het ook nodig. Als het kan, moeten we het doen, of dat nu voor de luchtvaart is, voor de touringcars of voor het ov, want met lege treinen, met 30%, 40% bezetting, gaan we het in het komende jaar niet trekken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik sla even aan op dat de heer Amhaouch zegt dat het RIVM zou zeggen dat het risico minimaal is. Dat lees ik echt niet in het advies. In het advies lees je heel duidelijk dat de 1,5 meter afstand aan boord van vliegtuigen dient te worden nagestreefd. Vervolgens worden er in het hele advies allemaal andere dingen gezegd. En de conclusie van het kabinet is dan dat restricties aan de capaciteit aan boord niet nodig worden geacht. Door wie niet? Het RIVM heeft advies gegeven, maar het OMT niet. Is de heer Amhaouch het met me eens dat het opvallend is dat bij andere protocollen altijd het OMT in zijn geheel, met allerlei infectiedeskundigen ... Ik hoor de heer Paternotte zeggen dat het OMT niet meer bestaat. Nou goed, het lijkt me dat je hier een brede groep advies op wilt laten geven, verder dan het RIVM. Dank aan de heer Paternotte voor het souffleren. Mijn vraag aan de heer Amhaouch is dus: vindt hij dat het RIVM-advies dat die 1,5 meter dient te worden nagestreefd, door het kabinet adequaat is vertaald in een beleidsvoornemen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is frappant dat een aantal partijen altijd aan cherrypicking doet, zelfs bij kennisinstituten. Als het RIVM nu iets zegt, is het niet goed, want het brede OMT moet er iets van vinden. Het RIVM heeft gezegd dat er omstandigheden zijn waarbij die 1,5 meter niet handhaafbaar is. Dat is in de luchtvaart, maar je ziet het ook in de trein gebeuren. Ik zit ook in de trein van Limburg naar Den Haag. Daar is het niet houdbaar en dan zijn er extra maatregelen. Dan moet je mondkapjes op doen of moet je andere zaken doen. Als je nu alleen vasthoudt aan die 1,5 meter, ook in de treinen en de bussen, gaat er niks lopen. Dan vallen alle touringcars die gisteren op het Malieveld stonden, om. Dan vallen alle vliegmaatschappijen om. Als dat het doel is van mevrouw Kröger, moet ze blijven vasthouden aan dit standpunt. Anders moet ze luisteren naar het RIVM. We horen dadelijk graag van de Minister welke ontwikkelingen er nog meer zijn, in lijn met de terechte vraag van de heer Paternotte.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het echt absurd dat de heer Amhaouch suggereert dat het mij erom te doen is om luchtvaartmaatschappijen om te laten vallen. Waar het mij om te doen is, is het volgende. Het kabinet zegt: er zijn redenen waarom de luchtvaart minder risicovol is, bijvoorbeeld die luchtfilters en de ventilatie. Maar er zijn ook redenen waarom de luchtvaart meer risicovol is, bijvoorbeeld het feit dat we naar brandhaarden vliegen waar we veel minder zicht op hebben dan op een trein richting Groningen. Als je een ticket hebt van een paar honderd euro, zal je met milde klachten niet zo heel snel thuisblijven. Dat zijn extra risicofactoren. Je zit uren achtereen naast elkaar in een vliegtuig. Dus de vraag is: als het RIVM zo helder zegt dat ook aan boord van vliegtuigen dient te worden nagestreefd ... De heer Amhaouch heeft helemaal gelijk als hij zegt «ze zeggen ook dat dat niet altijd mogelijk is», maar dat is toch iets totaal anders dan wat het kabinet zegt. Dat zegt gewoon: restricties op de capaciteit aan boord worden niet nodig geacht. Dan is mijn vraag: door wie? Door het kabinet? En met welke reden? De heer Amhaouch geeft het antwoord eigenlijk al: om te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen niet omvallen. Vindt de heer Amhaouch dat verantwoord?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij legt mevrouw Kröger verbanden die ik niet benoem. Ik zeg alleen dat je ernaar moet kijken. In elke sector kijken we wat mogelijk is binnen de anderhalvemeter economie. In sommige sectoren plaatsen we een plaat ertussen. Als de 1,5 meter niet vol te houden is, doen we er een plexiglasplaat tussen. Tegen een andere sector zeggen we: doe mondkapjes op. Tegen een andere sector zeggen we dit en tegen een andere sector zeggen we dat. Mevrouw Kröger heeft het over vliegen naar brandhaarden. We hebben het tot nu toe voornamelijk over Europa gehad. Het ECDC heeft samen met EASA richtlijnen gemaakt. Het RIVM en de Minister hebben daarop gereageerd. Als u zegt «moeten we willekeurig te allen tijde naar brandhaarden?», dan verwacht ik dat het Ministerie van VWS zegt: dat is wel of niet verantwoord. Daar zijn wij niet blind voor. Maar zeg nou niet dat het allemaal niet kan. Nogmaals, dan hoor ik graag wat er speelt.

De **voorzitter**:

Volgens mij komt de heer Amhaouch daarmee aan het einde van zijn betoog. We gaan door naar de volgende spreker en dat is de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Paternotte gaat ervoor zitten.

Voorzitter. In elk debat over de luchtvaart komen de uitzonderingen die deze sector geniet, weer langs: geen btw op tickets, geen accijns op kerosine, geen natuurvergunning voor luchthavens, al jaren geen handhaving van de vierdebaanregel op Schiphol, een klimaatplan dat veel zwakker is dan de eisen die we stellen aan andere sectoren ... De voorbeelden zijn legio. Ondanks verschillende rapporten waarin wordt gesteld dat Schiphol en de luchtvaart allang niet meer de motor van onze economie zijn en er bijna Kamerbreed wordt gezegd dat de luchtvaart als een normale sector behandeld moet worden, zien we ook in coronatijd de uitzonderingspositie die het kabinet toekent aan de luchtvaart. Schiphol nam het niet zo nauw met de coronamaatregelen. Terwijl de horeca moest sluiten, bleven lounges waar eten en drinken werd geserveerd gewoon open. Beveiligers en werknemers aan de incheckbalie hadden geen beschermingsmiddelen en voor hen was het ook onmogelijk om 1,5 meter afstand te houden. Ook moesten zij bij klachten gewoon komen werken. Reizigers stonden schouder aan schouder bij de bagageband op hun koffers te wachten. Terwijl KLM aan het begin van de

crisis zonder pardon 2.000 mensen op straat zette, kreeg KLM binnen no time wel een toezegging van 2 tot 4 miljard voor elkaar. De Minister ging zelfs zover dat ze de wet niet meer handhaafde en reizigers van wie de reis was geannuleerd, geen geld terugkregen maar vouchers. Kennelijk zijn luchtvaartmaatschappijen voor deze Minister belangrijker dan de wet. Na druk en vragen, van onder meer de SP, is de Minister teruggekomen op dit besluit en krijgen mensen waar ze recht op hebben: hun geld. Toch krijg ik nog steeds mailtjes van mensen die gedwongen worden om een voucher aan te nemen. Ik wil dat de Minister zich in dit debat duidelijk uitspreekt. Zijn luchtvaartmaatschappijen verplicht om geld terug te betalen? Kunnen eerder uitgegeven vouchers ingeleverd worden voor de betaalde reissom? En wat gaat de Minister doen tegen maatschappijen die zich niet aan de wet houden?

Voorzitter. Sinds deze week heeft het kabinet het reisadvies voor het Schengengebied versoepeld, waardoor er weer meer vliegbewegingen plaatsvinden. En dat terwijl er nog dagelijks nieuwe coronabesmettingen zijn in heel veel landen. Waarom neemt het kabinet het risico dat het virus weer wordt geïmporteerd, met alle gevolgen van dien? En waarom zijn de maatregelen niet verlengd nu we in Nederland goed op weg zijn om het virus te stoppen?

En dan het punt waarover we enorm veel vragen en mails hebben gekregen: hoe is het mogelijk dat het kabinet toestaat dat honderden mensen volgepakt in een vliegtuig urenlang naast elkaar zitten, zonder bewijs dat dit veilig kan? Het effect van de ventilatiesystemen op het virus is niet onderzocht, zegt het RIVM zelf. Ik stelde al dat de Minister luchtvaartmaatschappijen hoger heeft staan dan de wet, maar de vraag is of dit kabinet de luchtvaartmaatschappijen ook belangrijker vindt dan de volksgezondheid en het uitroeien van het coronavirus. Hoe is dit uit te leggen aan horecaondernemers, aan musea en aan theaters, die wel de anderhalvemeterregel toepassen, zelfs in de buitenlucht? Terwijl voor het openbaar vervoer wordt opgeroepen om alleen noodzakelijke reizen te maken, krijgt de luchtvaart wederom alle ruimte. Dus je mag niet de trein pakken naar Schiphol, maar je mag wel vanaf Schiphol vliegen naar Barcelona. Dat is waar het eigenlijk op neerkomt. Is de Minister bereid om dit besluit terug te draaien en om ook aan boord van vliegtuigen de 1,5 meter afstand te eisen?

De voorzitter:

Er is een interruptie voor u van de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Als ik een blinddoek op zou doen en zou moeten raden wie er spreekt, dan zou ik zeggen: die spreker zal passen bij GroenLinks, of in ieder geval in die hoek. Dat meen ik oprecht. Het is een SP'er. Iemand van de SP houdt hier een betoog over alles wat fout gaat in de luchtvaartsector, of waarvan hij suggereert dat het fout gaat in de luchtvaartsector, en werpt allerlei barrières op om de sector alleen nog maar stringenter te behandelen. Maar ik hoor niks over banen en daar is de SP wel altijd van aan het einde van het traject. Als we het over ontslagen hebben bij Tata Steel, bij Apollo Vredestein of de ALDI, dan staat de SP naast het CDA. Dan zie ik de heer Laçin. Maar aan de voorkant zie ik ze nooit. Als ik kijk naar de banen op Schiphol – 31.000 bij de luchtvaartmaatschappijen en 13.000 in de afhandeling – dan zijn dat inderdaad niet altijd de best betaalde banen, maar ik hoor de SP never nooit over hoe we die banen kunnen garanderen naar de toekomst toe en over hoe we die banen kunnen vasthouden, zodat ze niet naar België of Duitsland gaan.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dus mijn vraag is als volgt. Als ik mijn blinddoek afdoe en naar rechts kijk, zie ik dan een rasechte SP'er, die zegt: «We hebben het moeilijk. Ja, we moeten verduurzamen, maar we moeten ook opkomen voor de banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt»? Het gaat niet alleen over de topbanen van de piloten.

De heer **Laçin** (SP):

Als we het over de luchtvaart hebben, dan heb ik het idee dat de heer Amhaouch altijd een blinddoek op heeft en zijn ogen sluit voor de realiteit. Ik zal niet uitweiden, voorzitter. Ik zal bij dit punt blijven: de banen. Wat ik echt adviseer aan de heer Amhaouch, is om een keer met de werknemers op Schiphol te gaan praten. Groei van de luchtvaart betekent niet per se dat er meer banen bij komen. Ga eens een keer met die mensen praten. De heer Paternotte heeft dat gedaan, mevrouw Kröger doet dat en de heer Gijs van Dijk van de PvdA doet dat. De heer Van Raan doet dat ook af en toe, maar misschien iets minder. Doe dat een keer! Want dan hoor je de echte verhalen. Zij zeggen steeds: «Schiphol is enorm gegroeid in de afgelopen jaren, maar wij voelen daar niks van. Als Schiphol wellicht een klein beetje gaat krimpen, dan gaat dat niet ten koste van onze baan. Dan hebben wij misschien een normale werkdruk en dat zouden wij heel graag willen.» Dat zeggen die werknemers op Schiphol. Ik kom daar zo nog op terug. Het mantra dat hier een GroenLinkser zou zitten, vind ik zeker geen vervelende associatie. Maar het gaat om de banen, om de echte banen. Het gaat niet alleen om de cijfers, zoals het CDA continu pretendeert als het zegt: 30.000 en 20.000! Kijk ook eens een keer naar de kwaliteit van die banen, naar hoe die mensen leven en naar hoe die mensen het hebben. Daar is het CDA blind voor. U heeft waarschijnlijk nooit een gesprek gevoerd met een werknemer op Schiphol, maar u heeft hier wel grote woorden richting een rasechte socialist. Dat accepteer ik niet.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is wel de kracht van de SP: die kunnen veel roepoeteren. Als het over spreken gaat, dan spreek ik met iedereen: gisteren met de FNV, met Spoor hier aan de overkant, maar ook op Schiphol en ook met andere bonden. Wij weten heel goed wat er speelt. Het gaat juist over banen. Als je nu met mensen rondom Schiphol spreekt, ook met mkb-bedrijven, dan zien ze het aantal banen en het werk inderdaad drastisch afnemen. U bent daar weer blind voor. U noemt wel elke keer ... Natuurlijk moeten we het over de sociale voorwaarden hebben en moeten ze eerlijke lonen krijgen, maar ga niet zeggen dat dat geen eerlijke banen zijn! Ga tegen die taxichauffeurs die nu niet bij Schiphol staan, die allemaal gebruik hebben moeten maken van de regelingen omdat ze niet konden rijden, maar zeggen dat het geen echte banen zijn. Ga tegen de afhandelaars, die nu allemaal thuiszitten, zeggen dat het geen echte banen zijn. Ze weten niet wat ze horen. Laten we dus zorgen voor echte banen in Nederland, gewoon voor die gezinnen. Er zijn duizenden gezinnen die brood op de plank moeten krijgen. Laten we het hier niet polariseren alsof er niet geluisterd wordt. Het zijn echte banen die we moeten behouden, meneer Laçin. Als we dat niet doen, dan gaan ze over de grens, dan gaan ze weg. Dan kunt u daarna weer bij de poort staan met een rood hesje.

De heer **Laçin** (SP):

Ik sta niet alleen naast werknemers als er ontslagen vallen. De SP staat altijd naast de werknemers. Daarom stond ik er vorige week dinsdag ook. Daar zal ik straks het een en ander over zeggen. De heer Amhaouch houdt hier een vurig betoog voor echte banen en sociale arbeidsvoorwaarden. Ik ga daar een motie over indienen en ik reken er dan, samen met de werknemers op Schiphol, ook op dat hij die gaat steunen. Het is goed dat u hier allemaal loze woorden spreekt over echte banen. Die afhandelaars

hebben echte banen, maar juist zij zeggen dat ze er de afgelopen jaren keihard op achteruit zijn gegaan omdat Schiphol de race naar beneden heeft ingezet. Dat probeer ik, dat probeert de SP tegen te houden. Alle voorstellen die wij daarover doen, worden geblokkeerd door het CDA. Ik kan er allemaal stemmingsuitslagen bij gaan halen en daar wordt u niet gelukkig van. Ik zou uw woorden dus een beetje aanpassen aan uw inbreng en aan uw stemgedrag in de Kamer, want u bent er niet voor die mensen en de SP is er wel.

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

De heer Laçin sluit af met «u bent er niet voor die mensen en de SP wel». Want vindt de SP van het plan dat gisteren werd gelanceerd door D66, ChristenUnie en GroenLinks om het vliegen duurder te maken?

De heer **Laçin** (SP):

Vliegen duurder maken, dat moet sowieso gebeuren. De SP staat altijd voor een eerlijke prijs voor vliegen, waarin milieueffecten, klimaateffecten en de sociale arbeidsvoorwaarden zijn verwerkt. Dat heb ik volgens mij ook duidelijk gemaakt in mijn interruptie richting de heer Paternotte. Juist dan – dan kom ik terug op de interruptie daarna – krijg je echte banen, krijg je eerlijke banen, krijg je dat mensen een normale werkdruk hebben, dat ze vaste banen krijgen en dat ze € 14 per uur verdienen. Daarom ben ik ook kritisch over het plan van de heer Paternotte. Ik begrijp de intentie, maar ik vind 'm nog niet compleet genoeg. Om mensen wat meer ruimte te geven – ik weet niet of u het debat over de vliegbelasting heeft gevolgd – zijn er andere maatregelen nodig, maar als het om luchtvaart gaat, natuurlijk. Natuurlijk moet vliegen een eerlijke prijs krijgen.

De **voorzitter**:

Ik zie geen vervolgvraag. Dan kan de heer Laçin verder met zijn betoog. Hij heeft nog drie minuten.

De heer **Laçin** (SP):

Ja. Mijn vorige alinea ging over de 1,5 meter afstand. Is de Minister bereid om dat terug te draaien en onderzoek te gaan doen? De zoveelste uitzondering voor de luchtvaart is wat de SP betreft niet te accepteren en ook niet uit te leggen aan al die mensen die ik net heb genoemd.

Voorzitter. Na maanden vertraging hebben we de Luchtvaartnota opgestuurd gekregen van de Minister. Ik had de hoop dat de coronacrisis en de gevolgen daarvan de Minister hadden doen inzien dat de luchtvaart niet op dezelfde voet verder kan, maar niets is minder waar. De Luchtvaartnota is niets meer dan oude wijn in nieuwe zakken. Schiphol kan groeien, Lelystad Airport moet open, nul ambitie op klimaat of aanpakken van de overlast en geen maatregelen voor betere arbeidsvoorwaarden en sociale vestigingseisen. Hierover wilden verschillende partijen, waaronder de SP, een rondetafel organiseren met de sector, bewoners, onderzoekers en vakbonden, maar de VVD, het CDA en de PVV hebben dat tweemaal geblokkeerd. Ik vind dat heel belangrijk en daarom wil ik dat ook benoemen in dit debat. Blijkbaar is inspraak niet zo heel erg belangrijk voor de drie partijen die ik noemde.

Voorzitter. Corona heeft andermaal bewezen dat de luchtvaart en Schiphol niet kunnen groeien en dat uitbreiding van Lelystad Airport compleet nutteloos zal zijn. Wanneer gaat de Minister dit inzien en erkennen?

Hoeveel rapporten en onderzoeken heeft zij nog nodig?

Voorzitter. Ik wil vandaag aandacht vragen voor de werknemers op Schiphol, die ik net al noemde. Ook zij hebben doorgewerkt in coronatijd: beveiligers, bagage-afhandelaars, schoonmakers, baliemedewerkers et cetera. Op 9 juni hielden zij samen met de FNV een indrukwekkende bedrijvenactie op Schiphol. Sylvia, die beveiligers is, Emilio, die passagiers begeleidt, en anderen riepen Schiphol op om verantwoordelijkheid te

nemen, zodat zij hun werk veilig en goed kunnen doen. Geen race naar beneden met onnodige concurrentie tussen bedrijven. Vaste banen. Voldoende beschermingsmiddelen. Snelle maatregelen tegen blootstelling aan ultrafijnstof. Een eerlijke beloning van € 14 per uur. Niet alleen applaus, maar ook echte waardering van arbeid die we als cruciaal en vitaal aanmerken. Zij eisen dat Schiphol stopt met jojoën met hun werk en toekomst. Daarom wil ik via de bode, namens hen, deze jojo aanbieden aan de Minister, opdat zij die meeneemt in haar gesprekken met de heer Dick Benschop. Er moet nu echt werk worden gemaakt van de sociale vestigingseisen en de sociale arbeidsvoorwaarden. Ook hij heeft een jojo ontvangen, dus ik zie de foto's en de gemaakte afspraken tussen de Minister en de heer Benschop tegemoet. Gaat de Minister luisteren naar de Schipholwerknemers en hun eisen op tafel leggen bij Schiphol? Graag een reactie. Ik wil graag dat de bode de jojo straks aan de Minister overhandigt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik hoor de Minister opmerken dat de jojo dan wel ontsmet moet zijn. Ik denk dat we dat ook voor elkaar gaan krijgen. Als volgende is de heer Bruins van de ChristenUnie aan het woord.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. De coronacrisis heeft het land en ook de luchtvaartsector stilgezet. De eerste vliegreizen worden nu weliswaar weer gemaakt, maar het duurt nog jaren voordat de luchtvaart weer op het oude niveau is. Dat biedt een goede gelegenheid om nu na te denken over wat voor luchtvaart wij terug willen na de crisis. Wat de ChristenUnie betreft is dat een luchtvaart die dienstbaar is aan de samenleving. De last die drukt op de schepping en de leefomgeving moet minder.

Mobiliteit is mooi en goed, maar de overtuiging dat meer vliegbewegingen een-op-een meer economische groei en werkgelegenheid met zich mee zouden brengen, is wel ontkracht. De uitzonderingsposities voor de luchtvaart op het gebied van klimaatmaatregelen zijn dan ook niet meer uit te leggen. Het is logisch dat de negatieve effecten van vliegreizen op termijn terug te zien zijn in de prijs van het ticket. Andere landen geven daarin altijd het goede voorbeeld. In Oostenrijk wil men het stunten met prijzen van vliegtickets verbieden. Wij vragen de Minister vandaag of zij ook de mogelijkheden wil onderzoeken van een minimumprijs voor een vliegticket, waarmee de prijs nooit lager mag liggen dan de som van de heffingen en belastingen. Dit is natuurlijk nog geen prijs waarin alle maatschappelijke kosten zijn verwerkt. Het doel is in eerste instantie om het dumpen van ticketprijzen te voorkomen en de reis met de trein een reëel alternatief te maken, zoals de heer Paternotte zojuist al uitgebreid heeft toegelicht.

Voorzitter. De coronacrisis en het stilvallen van de luchtvaart zijn niet alleen het moment om te reflecteren op de toekomst, maar ook om te kijken naar de positie die de luchtvaart op dit moment al heeft en ook naar de merkwaardige uitzonderingen voor de luchtvaart. Er is geen 1,5 meter afstand in de vliegtuigen nodig. Het kabinet stelt dat dit veilig kan, omdat er vooraf gecontroleerd wordt of iemand klachten heeft. Het kabinet wijst op de bijzondere ventilatie in vliegtuigen, maar daarbij wordt verwezen naar IATA en EASA. Maar hun richtlijnen achten 1,5 meter afstand niet mogelijk, omdat er dan geen winst meer kan worden gemaakt. Ze erkennen dat zelf. Het is dan niet meer rendabel en dat is de reden waarom er geen 1,5 meter afstand wordt gehandhaafd. En dit in een tijd waarin duizenden bedrijven in zwaar weer verkeren, omdat ze zich wel aan de 1,5 meter moeten houden. Dat is niet uit te leggen. Bij de luchtvaart wordt dus andersom geredeneerd. De vliegreis moet rendabel blijven. Waarom deze omgekeerde aanpak voor de luchtvaart?

Dan over die aanvullende maatregelen, zoals de klachtentest. Op 1 juni is een vlucht vertrokken uit Doha naar Athene met 91 passagiers. Bij aankomst bleken twaalf passagiers besmet met het coronavirus. Alle 91 passagiers waren voor vertrek getest op koortsverschijnselen, maar niemand had klachten. Hoe kan dat? En hoe zit het met de bijzondere ventilatie waardoor nauwelijks besmettingen mogelijk zouden zijn tussen passagiers? KLM zelf erkent op een website, in een blog uit 2018, dat het dicht op elkaar zitten en vooral de droge lucht een bijdrage kunnen leveren aan het krijgen van griep aan boord van een vliegtuig. De blog is een paar dagen geleden opeens verwijderd van de website. Kan de Minister bevestigen dat de auteur van deze blog die deelneemt aan het OMT, zich verschoont van een mening bij het adviseren van het kabinetsbeleid op het gebied van luchtvaart? Daarnaast zijn er veel onderzoeken gedaan naar besmettingen, zoals een reëel besmettingsgevaar bij SARS en de Mexicaanse griep. De kans om ziek te worden in een vliegtuig is dus zeker niet klein.

Vaker vliegen betekent ook meer bewegingen en meer risico. Heeft de Minister scherp of er op dit moment ook niet-noodzakelijke vluchten plaatsvinden tussen landen waar het reisadvies op oranje staat? Hoe houdt de Minister dit in de gaten? Wat zijn gevolgen voor maatschappijen die zich hier niet aan houden?

Tot slot. Het is niet uit te leggen dat zulke risico's acceptabel gevonden worden voor vluchtmaatschappijen, maar dat kerkdiensten nog altijd met niet meer dan 30 mensen mogen worden gehouden. Ik denk ook aan de horeca, evenementen, touringcars en de cultuursector. Is het kabinet bereid om andere sectoren ook de kans te geven om plannen te maken om weer rendabel en veilig te kunnen functioneren, zonder social distancing, maar wel met extra maatregelen? Social distancing is immers niet het nieuwe normaal, maar blijft wat de ChristenUnie betreft het tijdelijke abnormaal.

De voorzitter:

U krijgt een vraag daarover van de heer Amhaouch, maar misschien niet specifiek over dit punt.

De heer Amhaouch (CDA):

Het is heel goed dat de heer Bruins meer ruimte vraagt voor andere sectoren, voor de horeca, de touringcarbedrijven en zelfs het openbaar vervoer, dus om daar, als dat kan en veilig kan, meer mensen toe te laten. Want de economie moet op gang komen, maar wel zorgvuldig. Mijn vraag gaat meer over de stelling die de heer Bruins twee weken geleden naar voren bracht tijdens het congres. Ik meen dat oprecht en ik heb die stelling ook geretweet. De heer Bruins zei toen: de luchtvaart moet dienstbaar zijn aan de samenleving en we moeten in dat verband ook zorg hebben voor de aardbol, voor de schepping. Dat vond ik wel een heel mooi punt. Want we moeten naar de toekomst toe wel duurzaam en concurrerend kunnen zijn, maar als we het punt delen dat de luchtvaart dienstbaar moet zijn en dat we zorg moeten hebben voor deze aardbol, moeten we meer aan de bronkant gaan zitten. Gisteren kwam het voorstel om de ticketprijs € 35 of € 40 te maken. Ik weet niet hoeveel stoelen in die reclame vaak worden aangeboden. Meestal ga je voor € 40 heen en kom je voor € 250 terug. Maar bent u het niet met mij eens dat als we aan de bron zitten, aan de innovatie zitten, als we er inderdaad in slagen om duurzame brandstoffen uit de uitlaten van die vliegtuigen te krijgen, we inderdaad een belangrijke bijdrage leveren aan deze schepping, aan deze aardbol? Kunt u daarop reflecteren?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik ben net als de heer Amhouach een innovatieoptimist. Dat ben ik niet zomaar, maar dat ben ik omdat ik naar de geschiedenis van de afgelopen

eeuwen kijk. Dat leidt in de luchtvaartvisie die de ChristenUnie inderdaad op haar partijbijeenkoms heeft gepresenteerd, niet tot het nemen van een voorschot op de toekomst, op komende generaties. Wij nemen in onze luchtvaartvisie niks aan als het gaat om innovatie in de toekomst, gewoon omdat dat niet te voorspellen is. Maar we zeggen wel: de uitstoot moet omlaag en de hinder voor omwonende moet omlaag. De snelheid van innovatie, de snelheid van de ontwikkeling van technologie bepaalt dan dus de omvang van de luchtvaart. Dat kan groei zijn, dat kan krimp zijn, maar dat kan niet sneller dan dat de technologie dat mogelijk maakt, omdat de krimp van uitstoot en de krimp van hinder voor ons het uitgangspunt is. In de nota neemt de Minister aan dat groei mogelijk is. Zij neemt aan dat er minder uitstoot moet komen. Dat stelt eigenlijk eisen aan de innovatie die je nodig hebt. Dat is in zekere zin een voorschot nemen op de toekomst. Dat is een innovatieoptimisme waarbij ik mij afvraag of die wel gebaseerd is op een technologieassessment dat realistisch is. Als je kijkt naar het opschalen van batterijen en het gewicht, als je misschien moet denken aan waterstof in plaats van batterijen – wat nog helemaal niet ontwikkeld is – en het maken van synthetische brandstof, wat enorm veel energie kost en wat je dan duurzaam moet maken en waarvan je je moet afvragen hoeveel zonnepanelen dat gaat kosten, dan denk ik dat daarvoor een technologieassessment nodig is, dat nog veel dieper gaat, om te kijken hoe realistisch de grafieken zijn die de Minister in de conceptversie van haar nota gebruikt.

De voorzitter:

Een vervolgvraag, laatste vraag. Zou u die vraag iets puntiger kunnen stellen en misschien ook de beantwoording wat puntiger kunnen doen? Want iedereen neemt heerlijk de tijd. Nou zijn we ook wel goed bezig met elkaar, maar laten we daar allemaal even op letten.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik houd de laatste vraag even vast. Maar ik ben het wel eens met de heer Bruins qua richting. We denken in dezelfde richting.

De voorzitter:

U smokkelt. Meneer Bruins, gaat u door. Of is er eerst een vraag van de heer Van Raan?

De heer Van Raan (PvdD):

Als de heer Bruins klaar is, heb ik inderdaad een vraag aan hem. De ChristenUnie heeft een paar weken geleden een dapper standpunt ingenomen over Lelystad Airport, gegeven de afspraken in de coalitie. De ChristenUnie heeft gezegd: aan de drie voorwaarden waaronder Lelystad open zou kunnen, is niet voldaan; laten we daarvan afzien in de komende periode en laten we daar ook geen besluit over nemen. Dat is op zich natuurlijk een dappere en goede uitspraak van de ChristenUnie geweest. De vraag is als volgt. De formulering van de ChristenUnie was dat niet is voldaan aan de drie voorwaarden en Lelystad Airport dus niet open kan. De vraag is natuurlijk: op het moment dat wél aan die drie voorwaarden zou worden voldaan, vindt de ChristenUnie – ik vraag dit mede namens heel veel ChristenUniestemmers, die heel graag willen weten hoe de vlag er straks bij hangt – dan dat Lelystad Airport wel open kan? Of zegt de heer Bruins inmiddels: in de loop van de tijd zijn er door voortschrijdend inzicht nog wel wat andere voorwaarden bij gekomen, dus die drie voorwaarden zijn sowieso niet meer voldoende? Dat is mijn eerste vraag.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Nu moet ik zeker korter zijn dan in mijn antwoord aan Amhaouch? Ik probeer wel heel inhoudelijk te antwoorden, voorzitter. We hebben in dit regeerakkoord inderdaad drie voorwaarden afgesproken. Alle getallen

moeten kloppen. Lelystad moet een functie krijgen als overloopluchthaven. We moeten ook zekerheid hebben dat die laagvliegroutes weg zijn. In de laatste tijd zijn er natuurlijk nog wel wat hobbels bij gekomen. We hebben de stikstofproblemen, de PAS is afgeschaft, we hebben nu de coronacrisis, waarbij je dus ook vragen kunt stellen over slotschaarste en de noodzaak van een overloopluchthaven. Ik heb inderdaad, volgens mij vorige week, gezegd dat ik me niet kan voorstellen dat dit allemaal in deze kabinetsperiode opgelost wordt. We hebben in dit regeerakkoord afgesproken dat Lelystad open kan onder de voorwaarden die we met elkaar hebben afgesproken. De heer Van Raan kijkt nog puzzled. Hij vroeg ook nog naar de toekomst na dit kabinet, meen ik?

De voorzitter:

Hij knikt van ja, dus die vraag mag u beantwoorden.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik weet helemaal nog niet of ik na de verkiezingen nog in de Tweede Kamer zit. Maar de verkiezingsprogramma commissie is op dit moment bezig met het schrijven van het verkiezingsprogramma. We hebben die luchtvaartvisie op de partijbijeenkomst aan het landelijk bestuur aangeboden. Het landelijk bestuur heeft het stuk doorgegeven aan de verkiezingsprogramma commissie. Dus ik ben er met mijn hele hart van overtuigd dat die prachtige luchtvaartvisie de inspiratie zal zijn voor het standpunt van de ChristenUnie na 17 maart 2021.

De voorzitter:

Laatste vraag van de heer Van Raan. En het liefst iets korter dan een minuut.

De heer Van Raan (PvdD):

Een heel glibberig antwoord van bijna een rasechte politicus. Ik weet dat ik de heer Bruins daarmee beledig, maar zo is het niet bedoeld. Laat ik de laatste vraag dan anders stellen. Is de heer Bruins het met de Partij voor de Dieren eens dat er een CO₂-budget moet komen voor de luchtvaart, het liefst al in die nota neergelegd? En vindt de Partij voor de Dieren de ChristenUnie aan haar zijde als de Partij voor de Dieren zegt dat die uitstoot in lijn moet zijn met Parijs: in 2030 ongeveer maximaal 3,5 megaton? Met andere woorden, vind ik de ChristenUnie aan onze zijde als het gaat om de krimp van de luchtvaart ...

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Van Raan (PvdD):

... waar de heer Amhaouch overigens op hintte?

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik denk dat de heer Van Raan en ik elkaar vinden. De luchtvaartsector is voor ons niet een bijzondere sector die een uitzonderingspositie zou moeten hebben. Alle CO₂ die we uitstoten op deze aarde, hoort binnen het budget te passen dat we met elkaar afspreken. Er wordt binnen mijn partij zelfs gepraat over een CO₂-budget per persoon. Dat is een heel radicaal idee. Maar ik hecht er wel aan te zeggen dat mobiliteit niet iets slechts is. Luchtvaart is mooi. Ik vind ook dat als je kleinkinderen in Australië wonen, je ze moeten kunnen bezoeken. Maar zoals ik gisteren nog heb gezegd: vijf keer per jaar naar Ibiza vliegen, gewoon omdat je het leuk vindt om daar op een terrasje een cappuccino te drinken en dan weer terugvliegen, vind

ik niet normaal, vindt de ChristenUnie niet normaal. Met onze luchtvaartvisie – en dat zult u hopelijk ook zien in ons verkiezingsprogramma – verbinden wij een morele component aan mobiliteit en dus ook een morele component aan luchtvaart.

De voorzitter:

Daarmee komen we bij de heer Graus van de PVV-fractie voor zijn inbreng in eerste termijn.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Allereerst wil ik de Minister een gezegend nieuw levensjaar toewensen, want ze was onlangs jarig. Ik vind het overigens een lekker sfeertje binnen de coalitie. Ik ben benieuwd hoe die coalitieborrels eruitzien, want die lijken me niet zo gezellig op dit moment. Hoe meer ruzie, hoe meer er geborrel wordt, hoor ik hier iemand uit ervaring spreken. Toen wij gedoogpartner waren, werd ik ook altijd uitgenodigd voor die borrels, maar ik heb een schurftikel aan die borrels, dus ik ben er nooit naartoe gegaan. Ik kan er dus niet over meepraten.

Tegen collega Laçin van de Socialistische Partij wil ik het volgende zeggen. Hij had het over het blokkeren van inspraak van mensen. Dat is echt niet waar. Ik heb de inspraak van omwonenden keer op keer genoemd, ook hoe dat geborgd wordt. Dat zal ik ook nu doen. Ik heb ook naar die mensen geluisterd. Dat laatste rondetafelgesprek heb ik niet meer gesteund, omdat ik gewoon tabak had van al die rondetafelgesprekken. Het brengt niks nieuws. Bovendien behoort een goed Kamerlid zelf al zijn voorwerk te doen. Daar is geen hoorzitting of rondetafelgesprek voor nodig. Dat is de reden. Het heeft er niets mee te maken dat ik iets wil frustreren of blokkeren, want zo zit ik totaal niet in elkaar, meneer Laçin. Als u mij een beetje kent, weet u dat ook wel.

Ik heb gisteren bij Nieuwsuur al gereageerd op de minimale ticketprijs. Dus kijk allemaal maar naar de uitzending van Nieuwsuur, dan weten jullie wat mijn standpunt is. Dan kan ik die minuten weer sparen. Daar zijn wij natuurlijk tegen. Ik vind het echt belachelijk wat er allemaal gebeurt met die tickettaks. Net Schiphol en KLM, die wereldwijd zo vooroplopen! KLM valt iedere keer in de prijzen als het om duurzaamheid gaat. Laat die mensen nou alsjeblieft met rust. Ga hufters aanpakken, maar niet mensen die al zo goed hun best doen en zo veel investeren. Ik vind dat echt oneerlijk. Bovendien vind ik die Siamese tweeling Schiphol en KLM gevaarlijk, gelet op het nationaal belang en de financieel-economische en sociaal-maatschappelijke aspecten. Ik blijf dat herhalen. Is de inspraak van omwonenden inmiddels beter geregeld en geborgd? De Minister heeft dat de vorige keer al toegezegd maar ik vraag het hier nogmaals. Wellicht zegt meer Laçin dadelijk dat ik iets wil blokkeren of zo, maar dat is echt niet waar.

Veder vraag ik de Minister om zo snel mogelijk het luchthavenverkeersbesluit naar de Kamer te sturen. Ook willen we een plan van aanpak over naar en na het herstel. Het staat allemaal wel op papier in de Luchtvaartnota maar nu moet het allemaal nog uitgevoerd worden. Ook ben ik benieuwd van de Minister te horen wanneer de uitvoeringsagenda komt. Mij is bekend dat er bepaalde adviezen van het RIVM worden opgevolgd. Mijn vraag is evenwel of alle genomen maatregelen wel virusproof zijn. Ik meen dat het de heer Amhaouch was die zei dat 100% veiligheid of zekerheid niet bestaat. In Duitsland zetten ze het zelfs op alle hygiëne- en ontsmettingsdoekjes. Ik geloof dat het dan gaat om maximaal 99,95% omdat 100% niet bestaat, maar we moeten besmetting wel zo veel mogelijk proberen te voorkomen. Schiphol heeft maatregelen getroffen, zoals ten aanzien van belijning, spatschermen en hygiënische faciliteiten. Ik weet dat er in de cabines van vliegtuigen elke drie minuten verticale luchtverversing is. Overigens denk ik dat een besmetting sneller kan

plaatsvinden dan in drie minuten. Dat is dan ook meteen een vraag die ik heb. Ik vind het eigenlijk best een sympathiek voorstel van mijn collega «pater Fraternalotte», zoals ik hem altijd noem; ik heb voor alle Kamerleden bijnamen. Het aardige van mijn collega Paternalotte is dat we soms botsen maar dat we ons ook altijd weer vinden op een bepaald punt. Dus ik wil hem hier zeker in steunen, want het betreft hier echt de volksgezondheid. Ik denk ook dat ik namens alle Kamerleden spreek als ik hier zeg dat, of je nou voor of tegen de luchtvaart bent, volksgezondheid bij iedereen voorop moet staan. Dat geldt voor ieder fatsoenlijk Kamerlid volgens mij. Wat betreft de HEPA-filters heb ik begrepen dat die juist niet voldoen. Een van de collega's vroeg hier of die wel in alle vliegtuigen zitten, maar naar ik heb begrepen, voldoen ze totaal niet aan de norm. Verder wil ik nog wijzen op de motie-Van Dijk/Graus. Mogelijk kan de Minister er al iets over zeggen. Na jarenlange strijd om te onderzoeken hoe KLM losgeweekt kan worden van Air France, is die motie aangenomen. Hoeveel spreektijd heb ik overigens nog, mevrouw de voorzitter?

De voorzitter:

U heeft nog iets meer dan een minuut.

De heer Graus (PVV):

Dan moet ik heel snel zijn. Er zijn al veel vragen gesteld, zodat ik die kan overslaan.

Bij Delta houden ze een stoeltje vrij in het midden. Maar al houd je een stoeltje vrij, dan is het nog geen 1,5 meter. Bovendien krijgt die vliegtuig-maatschappij staatssteun. Covid houdt zich niet aan grenzen. Dus ik zou daar graag wel een reactie op krijgen.

Daarnaast is mijn vraag of er niet met twee maten wordt gemeten als het gaat om bijvoorbeeld internationale treinen. Daarin zit je vaker naast of tegenover – wat nog gevaarlijker schijnt te zijn – andere mensen die ook vaker wisselen. In een vliegtuig zit je allemaal in één richting. Uitgaande van die verticale luchtverversing, is mijn vraag of er dan niet met twee maten wordt gemeten. Is het niet gevaarlijker als je in een trein tegenover elkaar zit? Kan dat dan niet ook worden meegenomen in het onderzoek? De heer Paternalotte heeft het punt van de SARS-besmetting aangehaald. Ik heb de beelden daarvan ook gezien. Dat was verschrikkelijk maar toen werd er nog niet met mondkapjes gewerkt en dergelijke. Vandaar dat dit allemaal vragen zijn. Ik ben ook geen deskundige op dit gebied en zou dat ook niet willen zijn, want het zijn meestal heel saaie mensen, maar we hebben ze wel keihard nodig.

De voorzitter:

En uw slotopmerking?

De heer Graus (PVV):

Ik denk dat ik het hierbij laat. Het is inderdaad zoals ik al zei: 100% zekerheid en veiligheid kan niemand bieden maar we moeten wel proberen naar die 99,95% te gaan.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kuiken van de PvdA.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik zit hier namens collega Gijs van Dijk, omdat hij vandaag bij een ander debat aanwezig moet zijn. De heer Graus noemt mij overigens Wiske. Of dat nou een terechte benaming is, weet ik niet maar bij de borrel hoor ik graag wat de betiteling is van de andere collega's.

Voorzitter. Nu serieus. De coronacrisis heeft een enorme impact gehad op de luchtvaart. Stille nachten, blauwe luchten – mevrouw Kröger zei het al – en tegelijkertijd een grote klap voor onze economie en voor al die mensen die via hun werk, direct of indirect, afhankelijk zijn van de luchtvaart.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het is daarom terecht dat het kabinet heeft besloten om staatssteun te geven aan KLM, maar het is ook terecht dat daar heel harde voorwaarden aan worden gesteld: geen bonussen voor de top, geen dividend voor de aandeelhouders, behoud van werkgelegenheid, einde aan al die kleine flex- en tijdelijke contractjes, aandeelhouders die mee gaan betalen, maar ook inzetten op een duurzame toekomst. Veel woordvoerders in deze zaal gaven daar al heel concrete aanzetten toe. Het is dus ook belangrijk dat de Minister hier werkelijk op in gaat zetten. Dit kan geen lege huls blijven, terwijl je wel een heel fors en vol pakket geeft. Ik wil graag nogmaals de bevestiging dat dat ook daadwerkelijk gaat gebeuren.

Voorzitter. Het tweede onderwerp betreft de mondkapjes in vliegtuigen. Ik denk dat er twijfel en ook wantrouwen over het RIVM-advies is ontstaan, omdat onder anderen de heer Van Dissel zich liet ontvallen dat ook economische belangen gewoon een rol spelen. Als dat het argument is, dan mag dat wel, maar kunnen we daar dan in ieder geval transparant over zijn? Een van de problemen is natuurlijk ook dat het OMT beslist, zonder dat wij precies weten wat daar nu aan ten grondslag ligt. Ik zou graag een reactie van de Minister willen op de uitspraak die de heer Van Dissel hierover heeft gedaan. Ten tweede sluit ik mij ook aan bij de vragen die zijn gesteld over de ventilatiesystemen, want dat zijn aannames en geen wetenschappelijke onderzoeken, maar dat lijkt mij wel heel erg belangrijk.

Voorzitter, ten slotte. Als economische belangen een rol mogen spelen, mogen ze dan ook een rol spelen bij het openstellen van bijvoorbeeld middelbare scholen? Dat gaat namelijk ook over onze economische toekomst. Dat gaat ook over waarden en over de omgang in onze samenleving, over waar we niet alleen direct, maar ook indirect waarde aan mogen toekennen. Wat dat betreft: gelijke monniken, gelijke kappen, of mondkapjes in dit geval. Ik hoor graag een reactie daarop van de Minister.

Voorzitter. Mijn laatste onderwerp voor dit debat betreft de veiligheid van vliegen, heel specifiek de veiligheid van de grondafhandeling en de grondoperaties. De afgelopen vijftien jaar zijn er heel veel onderzoeken verschenen dat die grondoperaties indirect een gevaar vormen voor het vliegen en daarmee dus een direct gevaar voor de vliegveiligheid. Dat komt onder andere door slechte arbeidsvoorwaarden, het feit dat er te veel flexcontracten zijn, dat het personeelsverloop te hoog is, dat er te veel concurrentie is tussen afhandelaars. Dat zorgt voor grote problemen en we hebben dan ook een aantal heel ernstige incidenten gezien. Daar komt nog bij dat ondermijning een groot probleem vormt op Schiphol, zoals ook recente onderzoeken hebben laten zien. Dat laat ook zien hoe belangrijk het is dat we daarin gaan investeren.

Het kan niet bij mooie woorden blijven. Ik zag onder andere dat de VVD heel hard riep «schandalig en we moeten wat doen», terwijl we eigenlijk blind lijken voor een trend die zich al heel lang voordoet in die sector. Ik heb een concrete vraag aan de Minister. Er zijn een aantal onderzoeken aangekondigd, er zijn een aantal acties afgekondigd, maar feitelijk staan we nog steeds met lege handen. Is de Minister bereid om sociale vestigingseisen te stellen aan de grondoperaties en de afhandelaars? Heel veel landen om ons heen kennen namelijk afspraken over bijvoorbeeld hoeveel afhandelaars je überhaupt mag hebben. Ik denk dat het, als je heel duidelijke sociale vestigingseisen stelt – Hoe ga je om met werknemers? Wat is de veiligheidscultuur? Hoe ga je om met vast

personeel? Hoe behoud je personeel? – een heel goede selectie mogelijk maakt om het kaf van het koren te scheiden en ervoor te zorgen dat de veiligheid, die op zich in de luchtvaart heel goed is, ook op de grond gegarandeerd blijft en dat we hier op een sociale en verstandige manier mee omgaan.

Daarmee sluit ik af, voorzitter. Ik heb geen idee hoelang ik heb gesproken, maar ik hoop dat ik binnen de tijd bleef.

De voorzitter:

Ja hoor, bijna vijf minuten, dus keurig, dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Amhaouch, maar was die nog aan mevrouw Kuiken?

De heer Amhaouch (CDA):

Ja.

De voorzitter:

Dan gaan we nog even terug naar mevrouw Kuiken, met uw goedkeuring, meneer Van Raan. Meneer Amhaouch, de laatste vraag volgens mij.

De heer Amhaouch (CDA):

Fijn dat mevrouw Kuiken vandaag meneer Van Dijk vervangt, maar ik zal mijn vraag een beetje algemeen houden. De belangrijkste vraag aan de PvdA betreft arbeid, werkgelegenheid en serieuze banen, echte banen op Schiphol. Ziet u de luchtvaartsector naar de toekomst toe als een banengenerator, ook voor de mensen die we net gesproken hebben in het debat met de heer Laçin? Vindt u de luchtvaartsector belangrijk? Bent u het eens met de heer Benschop, die zegt dat we groei eerst moeten verdienen en dat we, als we dat op een duurzame manier doen, zoals u zelf ook aangeeft, inderdaad wel ruimte krijgen voor duurzame groei en dus ook weer voor extra banen? Hoe kijkt de PvdA daarnaar?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Wij hebben volgens mij altijd gezegd dat Schiphol en ook KLM alleen maar kunnen overleven als wij Schiphol echt als een hub blijven beschouwen. Dat vraagt om verantwoorde groei, maar wel binnen de kaders die we daarvoor afspraken. Zolang het verantwoorde groei is en je dus eerst iets bereikt op het gebied van duurzaamheid en vervolgens daarbinnen pas groei faciliteert, kun je volgens mij een heel eind komen. Maar de heer Benschop heeft ook gezegd dat er voorlopig tot 2023 sowieso geen sprake is van groei. En je zult voortdurend in contact moeten blijven met de omwonenden. Groei kan alleen als er kan worden voldaan aan de duurzaamheids- en CO₂-afspraken. Maar er moet wel alles op alles worden gezet om die hubfunctie van Schiphol te behouden.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de heer Van Raan, want daar gaan we nu naar luisteren.

De heer Van Raan (PvdD):

Keurig, het kabinetsstandpunt van de PvdA, dus dat is goed om te weten. Voorzitter. Met de tram alleen als het noodzakelijk is. Dat motto hangt hier in Den Haag, en logisch, want we moeten geen onnodige reizen maken om de 1,5 meter afstand zo goed mogelijk te kunnen volhouden. De Partij

voor de Dieren wil dat de Minister het vliegen gaat ontmoedigen op minstens dezelfde wijze. Is zij daartoe bereid? Ik overweeg een motie op dit punt.

Voorzitter. Om onbegrijpelijke redenen kan niet worden uitgesloten dat een arts van de KLM is aangeschoven bij het OMT om luchtvaartadviezen te geven. Kan de Minister voor ons nagaan en ons laten weten of dat wel uitgesloten kan worden? Want ineens horen we zelfs Jaap van Dissel spreken over het belang van volle vliegtuigen. Het is ingewikkeld om in vliegtuigen 1,5 meter afstand te houden en toch nog tegen redelijke tarieven te kunnen vliegen. Opeens staat de volksgezondheid niet meer op één en sindsdien mag je in de luchtvaart wat je in andere vormen van vervoer niet mag: hutjemutje in een afgesloten ruimte, van en naar landen waar het coronavirus nog actief is. Ondertussen moet de culturele sector nog wachten, totdat ze eindelijk wat meer publiek mogen ontvangen. Ziet de Minister dat zij en haar sector de anderhalvemeterdiscipline op deze manier ondergraven?

De volksgezondheid komt door de uitzonderingen voor de luchtvaart inmiddels nadrukkelijk in gevaar en de Minister van IenW kiest consequent voor geld boven gezondheid. Daarom pleit de Partij voor de Dieren ook voor doorzettingsmacht van het Ministerie van Volksgezondheid in het huidige luchtvaartbeleid. Of, zo vraag ik de Minister, is dat al het geval, naar aanleiding van de aangenomen motie-Ouwehand? Kan de Minister van VWS nu ook de Minister van IenW overrulen? Zo niet, dan overweeg ik een motie op dit punt, want de gezondheid is helaas niet in goede handen bij deze Minister van IenW.

Voorzitter. Dat brengt mij op de Luchtvaartnota. We moesten er lang op wachten, maar dan heb je ook niks. Zo maakt de Minister wederom geen serieus werk van het terugdringen van ultrafijnstof. De luchtkwaliteit rond Schiphol is letterlijk ziekmakend, en dat valt niet te verdedigen. Als het aan deze Minister ligt, vliegen we rechtstreeks naar een driegradenwereld, want het uitgangspunt van deze nota is: minimaal het aantal vluchten van 2019. Dat wil ze vastleggen in het luchtvaartbesluit en de belofte is groei. De Luchtvaartnota blijft zo de nagel aan de doodskist van het klimaat, en de Minister blijft ook in de Luchtvaartnota angstvallig weg van het onvermijdelijke: krimp van de luchtvaartsector.

De Minister doet met deze nota voorkomen alsof ze iets nieuws presenteert, maar ze zwakt de beloftes al af, terwijl de inkt nog niet droog is. «De luchtvaartsector gaan we behandelen als een gewone sector», zei ze een jaar geleden. Nu schrijft ze in die nota: «Ook is gezien of het mogelijk is, de luchtvaart meer als een gewone sector te behandelen». Maar waar staat dan hoe dat handen en voeten krijgt? De Minister doet alsof ze alle opties openlaat, maar sorteert voor op groei. Ze beschrijft dat er sprake is van een CO₂-emissieplafond. Dat is winst, voorzitter. Maar het is een plafond dat door de sector bedacht is. De groene organisaties stapten immers terecht uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, want dat is buiten elke werkelijkheid.

Als je vraagt hoe hoog dan dat plafond is, dan schrijft de Minister op pagina 60 «ongeveer 11 megaton in 2030». De uitstoot, pre-corona, is nu 12 megaton. Van 12 naar 11: hoe duurzaam is dat? Het zou, als je kijkt naar wat de afspraak zou moeten zijn, fair share naar rato, maximaal 3,5 megaton mogen en kunnen zijn. Als ze dan schrijft «in 2050 6 megaton», terwijl het gewoon al bijna 0 moet zijn als we Parijs volgen, dan zie je het enorme zelfbedrog in deze nota. Maar dat gaat nog een beetje door, want in één keer presenteert ze op pagina 71 een optimistisch scenario uit het plan-MER, dat 650.000 vluchten in 2030 voorspiegelt en 800.000 in 2050. Maar de Minister schrijft dan: ik wil niet langer sturen op het aantal vluchten, maar op heldere randvoorwaarden vanuit de publieke belangen. Daar komt weer de Minister van list om de hoek kijken. Het spijt me dat ik het moet zeggen. Want de sector heeft namelijk het plafond gesteld en niet vanuit het publieke belang. Dat plafond deugt van geen kant. Zou de

Minister kunnen aangeven, ook in het kader van het verdienmodel dat moet worden gevonden voor de luchtvaart, ook gezien de lening die de Staat gaat verstrekken aan de KLM, hoe zij in die 3,5 megaton ruimte KLM de lening wil laten terugbetalen die ze gaat krijgen?

Voorzitter. Er staat één woord over vogels in de nota en dat is indicatief voor hoe de Minister ermee bezig is. Ik noem één voorbeeld. We kregen onlangs antwoord op Kamervragen over een nieuw onderzoek naar risico's op botsingen met vogels rondom Lelystad. Dat geeft alle aanleiding om het vogelonderzoek uit de MER te heroverwegen. Is zij bereid om de bevindingen van experts serieus te nemen, die keer op keer aantonen dat relevante en aanvullende innovatieve informatie bestaat? En is zij bereid die informatie op te nemen in de nota? Of wil zij op dit punt gewoon niet innoveren?

Voorzitter. De Luchtvaartnota is op zijn slechtst een fantasieverhaal, dat het goed doet voor een andere tijd of een andere planeet. Persoonlijk komt bij mij de planeet Venus op, met zijn oververhitte oppervlakte. Op zijn best is het een soort PAS-verhaal, vol beloftes om van alles en nog wat uit te werken of uit te zoeken, zodat er maar vooral gegroeid kan worden. En we weten allemaal hoe het met de PAS afgelopen is. Klimaat, leefomgeving en veiligheid. De Minister doet alsof haar beleid erop gericht is om de economie van de luchtvaart binnen die grenzen te brengen, maar het gebeurt niet. Daarmee laat ze iedereen in de steek, behalve de sector zelf. Ik kijk uit naar de antwoorden.
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan gaan we nu schorsen. We gaan twintig minuten schorsen, dus tot vijf over half schors ik deze vergadering en dan gaan we verder.

De vergadering wordt van 11.15 uur tot 11.43 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister in dit notaoverleg voor de beantwoording van de vragen over de Luchtvaartnota. Ik vraag de Minister welke blokjes zij gaat hanteren, in verband met de vragen die de leden nog kunnen stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ik denk dat het verstandig is te beginnen met een blokje over de luchtvaart in relatie tot de huidige COVID-19-crisis, dan een blokje over de Luchtvaartnota in brede zin, dan wat onderwerpen die allemaal Schiphol-gerelateerd zijn en dan een blokje waarin ik alle overige onderwerpen behandel. Dat zijn er best veel, maar het heeft geen zin om voor ieder onderwerp een apart blok te doen.

De voorzitter:

Prima. De leden hebben de gelegenheid tot het stellen van vier vragen. Het zijn dus vier blokken: het eerste blok is corona, het tweede blok is de Luchtvaartnota, het derde blok is Schiphol en het vierde blok is overig. Dan weten de leden in welk blok ze hun vragen kunnen stellen. U mag dat allemaal achter elkaar doen. Dat is aan u. U heeft in totaal vier vragen. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de leden voor de diverse inbrengen. Er zijn vragen gesteld over allerlei onderwerpen gerelateerd aan de luchtvaart. Dat is ook logisch als je ziet welke stukken er allemaal geagendeerd stonden voor dit overleg.

Ik begin met de coronagerelateerde onderwerpen. Uiteraard – dat zeggen we steeds – staat veiligheid voorop in de luchtvaart en dat geldt natuurlijk ook breder. De luchtvaart is internationaal en opereert ook op basis van internationale richtlijnen. Het RIVM – dat hebt u eigenlijk allemaal genoemd – heeft op ons verzoek advies gegeven over de veiligheid aan boord van de vliegtuigen, ook in verband met de COVID-19-risico's. Daarnaast heeft het RIVM advies gegeven over de protocollen van de Nederlandse luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen. Die protocollen zijn gebaseerd op EASA- en ICAO-richtlijnen. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hebben hun protocollen in lijn gebracht met het RIVM-advies.

Het begint natuurlijk altijd – sommigen van u zeiden dat al – met de eigen verantwoordelijkheid van mensen. We hebben er als kabinet op aangedrongen vooral goed na te denken bij iedere reis die je wilt gaan maken toen we het over het toerisme hadden. Denk goed na of je nu wel moet gaan. Het advies om drukte te mijden blijft in alle omstandigheden gelden. Dus als je buiten het seizoen kunt gaan, is het misschien verstandiger om wat later in het jaar te vertrekken, et cetera. Mensen met klachten mogen uiteraard niet aan boord van een vliegtuig en zijn natuurlijk ook niet welkom op de luchthavens. Luchthavens en luchtvaartmaatschappijen geven daar ook voorlichting over, om mensen met klachten ervan te weerhouden om naar het vliegveld te komen. Om daar houvast bij te hebben en op te kunnen controleren, is dus ook een gezondheidsverklaring voor zowel de in- als de uitgaande reizigers verplicht. Daarnaast dient bij het inchecken, bij het boarden en bij de veiligheidspoortjes een mondkapje gedragen te worden. Er wordt ook een gezondheidscheck uitgevoerd door luchtvaartpersoneel.

In lijn met het RIVM-advies zetten de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen aan boord natuurlijk ook een combinatie van maatregelen in. Er is – het is al meerdere keren besproken – het unieke ventilatiesysteem dat in vliegtuigen aanwezig is. Passagiers worden waar mogelijk – dat wordt nagestreefd – zo ver mogelijk uit elkaar geplaatst in vliegtuigen, want die zitten natuurlijk lang niet allemaal vol. Als het mogelijk is, worden ze natuurlijk zo goed mogelijk verspreid over het vliegtuig. Cateringbewegingen in de cabine worden tot een minimum beperkt. Conform de internationale richtlijnen wordt ook het dragen van een niet-medisch mondkapje verplicht voor de passagiers tijdens de hele reis. Daarnaast voeren de luchtvaartmaatschappijen adequate reiniging, desinfectie, van de cabine uit.

Ook op de luchthavens is de 1,5 meter dus de norm.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat met de luchthavens, is er een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Ik probeerde non-verbaal aan te geven dat ik aan het eind van dit blokje een vraag heb.

De voorzitter:

Keurig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is fijn, want dan kan ik meteen het hele plaatje even schetsen. Anders missen we daar straks misschien zaken van.

Dus ook op de luchthavens is 1,5 meter de norm. Daar wordt ook op gehandhaafd. Op piekmomenten en vanwege de veiligheidseisen op de luchthaven – ik gaf het net ook al aan – kan die norm van 1,5 meter niet overal gegarandeerd worden. Dat zit 'm vooral in het boarden, het inchecken en de veiligheidsfilters. Dus daarom het mondkapje. De

luchtvaartsector en de veiligheidsregio's houden natuurlijk ook de vinger aan de pols, zodat desgewenst extra maatregelen kunnen worden genomen, als het weer drukker wordt. Er zijn een heleboel vragen hierover gesteld. Die zal ik maar in willekeurige volgorde, zoals ik het hier voor me zie, proberen te beantwoorden.

De voorzitter:

Minister, ik onderbreek u even. De heer Van Raan wil wachten tot helemaal aan het einde van het blokje, maar ik zie ook collega's die nu al vragen hebben. Meneer Dijkstra, wilt u nu eerst uw vraag stellen, of aan het einde van het blokje?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb het idee dat het antwoord nu gaat komen, met name over de handhaving. Daar had u het wel over, maar het gaat erom of je ook boetes kunt uitdelen.

De voorzitter:

Dan spreken we nu af dat we aan het eind van dit blokje vragen stellen aan de Minister, als die nog niet zijn beantwoord. Dus de Minister is aan het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Prima voorstel. Het zal vast in mijn setje voorbijkomen. Ik begin met de vraag van mevrouw Kuiken, over het verschil tussen het OMT en het RIVM. Het gaat hier om een vraagstuk waarover de deskundigheid juist bij het RIVM zit. Het RIVM heeft op 27 maart en op 9 juni geadviseerd over de luchtvaart en veilig vliegen. Daarnaast hebben EASA en het ECDC op 21 mei gezamenlijke richtlijnen gepubliceerd. Als je ECDC op zijn Engels uitspreekt, raakt men al gauw in verwarring. Bij sommige mensen roept dat allerlei associaties op. Voor alle volledigheid: het is het European Centre for Disease Prevention and Control.

De heer Van Raan heeft een heel specifieke vraag gesteld: waarom heeft een medewerker van KLM Health Services een OMT-vergadering bijgewoond? U had het toch over de KLM, een arts en het OMT? Daar heb ik echt een vraag over gehoord.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat klopt. Voorzitter, ik hoop niet dat u dit als vraag rekent, maar hierbij is het wel van belang hoe het geformuleerd is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Of was het de heer Bruins? Er is in ieder geval een vraag gesteld over ... Die antwoorden op die schriftelijke vragen kunnen bij wijze van spreken elk moment bij u komen, maar er is ook afstemming met een ander ministerie voor nodig. Ik verwacht dat die zeer snel bij u komen, maar wellicht kan ik hier op hoofdlijnen vast het antwoord geven, voordat u dat op schrift krijgt, natuurlijk meer en detail. Laat ik de feiten dan vast met u delen. Een arts van KML Health Services is eenmalig, vanuit zijn expertise over gezondheid in relatie tot luchtvaart, met name kennis over Oost-Azië, aanwezig geweest op de eerste vergadering van het OMT, op 24 januari 2020. De betreffende arts heeft in lijn met de werkwijze bij het OMT de code ter voorkoming van oneigenlijke beïnvloeding door belangenverstremming ondertekend. Volgens het RIVM is er verder geen betrokkenheid geweest van deze arts of van andere commerciële partijen bij het recente advies van het RIVM over luchtvaart. Ik heb ook begrepen dat deze arts die eerste keer vooral erbij gevraagd is omdat het toen, in het begin, in de regio Wuhan speelde. Omdat KLM daarop vloog, was die specifieke expertise over luchtvaart belangrijk. Als het goed is, krijgt u hier vandaag of morgen nog de exacte beantwoording over.

Dan heeft de heer Bruins – nu kijk ik wel de goede kant op – ook nog vragen gesteld over een blog. Kan ik bevestigen dat de auteur van de blog waar de heer Bruins naar verwijst, die arts is? Ik heb net aangegeven dat de betreffende arts die code ter voorkoming van beïnvloeding door belangenverstrengeling heeft ondertekend.

Allerlei Kamerleden hebben heel veel en specifieke vragen gesteld over het ventilatiesysteem. Wat maakt dit zo uniek dat de 1,5 meter dan niet geldt? De heer Paternotte vroeg of er ook vliegtuigen zijn zonder HEPA-filters en vroeg wat ik daar dan mee doe. Al vanaf de jaren negentig zijn de meeste vliegtuigen uitgerust met de zogenaamde HEPA-filters. Vliegtuigen van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben allemaal een HEPA-filtersysteem. Het gebruik van een HEPA-filter is niet verplicht gesteld door luchtvaartautoriteiten, maar Airbus en Boeing gebruiken als standaard voor hun HEPA-filters dat ze minstens 99,97% effectief zijn in het filteren van deeltjes van 0,3 micrometer. Voor het onderhoud van de filters is een eis dat deze periodiek worden vervangen, te vergelijken met aircofilters in auto's. Schiphol wordt bezocht door een mix van vooral moderne en geavanceerde vliegtuigen van recente makelij. Een eerste inschatting is dat de kans erg klein is dat vliegtuigen zonder een filter op Schiphol landen. Maar ik begrijp u heel goed en ik vond zelf ook dat dat antwoord niet bevredigend is, dus wij hebben inmiddels ook al in gang gezet dat het NLR, dat daartoe het meest geëquipeerd is, een onderzoek doet naar de exacte feiten. Zodra we dat hebben, zal ik uw Kamer daarover informeren. Het NLR brengt dus precies in kaart hoe het zit met vliegtuigen die mogelijk geen HEPA-filter hebben. We kunnen ons allemaal voorstellen dat de historische vliegtuigen daaronder vallen, maar we laten het precies in kaart brengen.

Gaat de Minister aan boord van een vliegtuig 1,5 meter eisen? In het protocol van de luchtvaart gaat het natuurlijk om een combinatie van maatregelen. Het begint al thuis bij de gezondheidscheck, de «fit to fly»-verklaring, dus de triage die je doet om te zorgen dat mensen die klachten hebben, niet aan boord komen. We hebben het al gehad over de unieke specifieke ventilatiesystemen aan boord van de vliegtuigen. Uiteraard zal men in het vliegtuig waar mogelijk spreiden. Vliegtuigen zullen voorlopig nog lang niet allemaal vol zitten, dus er wordt maximale spreiding in acht genomen. Net gaf ik ook al aan dat niet-medische mondkapjes verplicht zijn tijdens de hele vlucht, dat er wordt gedesinfecteerd, enzovoort. En natuurlijk speelt in een vliegtuig ook nog dat er een gerichte mogelijkheid is voor onderzoek, omdat iedereen precies te herleiden is naar de plek in het vliegtuig waar hij heeft gezeten, mocht er toch iets gebeuren. Ik geloof dat het de heer Graus was die zei dat je het nooit honderd procent kan uitsluiten, in geen enkele situatie. Maar in dit geval zou je, mocht zich toch iets voordoen, heel snel gericht bron- en contactonderzoek kunnen doen.

Wordt nu de EASA/ECDC-richtlijn gevolgd of is Nederland soepeler? In Nederland worden de richtlijnen van EASA gevolgd. Die zijn dus ook verwerkt in de protocollen van de luchtvaartmaatschappijen. Die zijn, nogmaals, gezien door het RIVM en de aanbevelingen van het RIVM zijn verwerkt.

Het wetenschappelijk onderzoek. We hebben het net gehad over de vraag of er nog vliegtuigen zonder HEPA-filters zijn. Dat is één kant van de zaak, maar meerdere leden hebben ook aandacht gevraagd voor het wetenschappelijk onderzoek naar de verspreiding van corona in vliegtuigen. Er vindt al lange tijd onderzoek plaats naar verspreiding van virussen in vliegtuigen. U noemde daar een aantal voorbeelden van in het verleden. Dat gebeurt onder andere in het kader van het Europese RAGIDA-project van het EU-gezondheidsagentschap ECDC. Ik zal in het EU-verband en ook in het ICAO-verband graag pleiten voor uitgebreid wetenschappelijk onderzoek. Ik denk overigens dat ik daar niet heel erg veel tegenstand zal ondervinden, want wereldwijd is iedereen op zoek naar hoe we dit virus

zo goed mogelijk kunnen bestrijden. Er loopt dus al een project om onderzoek te doen naar virussen. Ik zal daar natuurlijk graag bepleiten dat specifiek dit COVID-19-probleem – mocht het niet al op de agenda staan, maar dat ga ik voor u na – met voorrang wordt opgepakt.

Dan wordt er nog gevraagd hoe verstandig het is dat wordt gevlogen naar oranje gebieden of, erger nog, naar rode gebieden. Het advies van Buitenlandse Zaken is heel duidelijk. Voor code oranje geldt dat er ernstige veiligheidsrisico's worden gezien voor reizigers. Er kan in principe naar oranje gebieden gevlogen worden als dit echt noodzakelijk is. Dan gaat het om bepaalde medische zorg of repatriëring. Een goede voorbereiding is dan zeer belangrijk. Bij code rood wordt überhaupt niet naar een land gevlogen.

Dan werd er nog gesproken over een vlucht vertrokken uit Doha, waar twaalf mensen besmet zijn en alle inzittenden voor vertrek waren getest op klachten. Hoe kan het dan dat toch iemand ziek was? In dit geval ging het over een temperatuurmeting. Daar sprak de heer Bruins ook over. De deskundigen van het RIVM in Nederland stellen geen temperatuurchecks voor omdat je ook besmettelijk kunt zijn zonder dat je koorts hebt. Mensen kunnen met paracetamol ook koorts onderdrukken. Met andere woorden: temperatuurmeting geeft een soort schijnzekerheid. Dat neemt niet weg dat in bepaalde landen die eis toch wordt gesteld. Als je dan met een vliegmaatschappij van zo'n ander land mee wilt en daar wordt die eis gesteld, dan zul je die temperatuurcheck moeten accepteren. Maar dit is niet iets wat het RIVM adviseert, omdat het een soort schijnveiligheid geeft.

Er is gevraagd of ik het vliegen zou willen ontmoedigen op dezelfde manier waarop het gebruik van het openbaar vervoer op dit moment wordt ontmoedigd. Wij volgen de internationale richtlijnen voor verantwoord vliegen en de maatregelen die daarbij genomen moeten worden. Het reisadvies van Buitenlandse Zaken is natuurlijk al de eerste ontmoediging van het reizen per vliegtuig. Het kabinet heeft ook steeds gezegd: denk goed na voor je op reis gaat. «Wijs op reis» herhaalde de Minister-President. Ga niet op reis in het hoogseizoen, mijd drukte, denk goed na en check ook de site van Buitenlandse Zaken. Bekijk niet alleen de situatie in Nederland en in het vliegtuig, maar kijk ook hoe de situatie is in het land van aankomst. En het is altijd een eigen afweging of je dan toch besluit om in het vliegtuig te stappen, of misschien om in Nederland te blijven voor je vakantie. Dus burgers hebben zelf de verantwoordelijkheid om daar een goede keuze in te maken.

Kan de Minister van VWS de Minister van IenW overrulen? Dat is wat mij betreft helemaal niet aan de orde, want wij stemmen in dit soort zaken natuurlijk juist alles heel goed af met het Ministerie van VWS. U hebt dat ook gezien bij de vliegverboden. Daarvoor krijg ik een aanwijzing middels een blauwe brief van collega De Jonge, die natuurlijk de keuzes maakt op het gebied van gezondheid. Ik pas het dan luchtvaarttechnisch aan op die keuzes. Dus we stemmen dat heel goed af.

Kan er gehandhaafd worden op vliegverboden? We hebben geen vliegverboden meer, dus dit is op dit moment niet aan de orde. We hebben natuurlijk een Europees inreisverbod, maar dat is iets anders. Mevrouw Kuiken wil graag een reactie op de uitspraken van meneer Van Dissel. We hebben natuurlijk gekeken naar het veilig weer opstarten van het vliegverkeer. Dat moet op een verantwoorde manier gebeuren. Het RIVM heeft op verzoek van het kabinet geadviseerd over de protocollen van de maatschappijen en de luchthavens. Voor andere sectoren zullen ook afwegingen gemaakt moeten worden over het herstarten van activiteiten. En over individuele teksten van de heer Van Dissel kunt u het beste hemzelf bevragen; daar heb ik verder geen mening over. Het kabinet vindt dat dit op een verantwoorde manier moet gebeuren en het RIVM adviseert ons daarover op het vlak van gezondheid.

De heer Dijkstra vroeg in dit kader: kan de Minister kijken naar steunpakketten voor de reissector? De reissector kan natuurlijk ook gebruikmaken van de generieke maatregelen zoals de NOW-regeling. Daarnaast heeft het kabinet een leningsfaciliteit van 150 miljoen versterkt aan de Stichting Garantiefonds Reisgelden. Die biedt faillissementsbescherming aan consumenten die een pakketreis hebben gekocht. De dekking geldt ook voor vouchers die zijn uitgegeven door reisaanbieders die zijn aangesloten bij de branchevereniging ANVR. Maar deze vraag had misschien eigenlijk ook in het blokje «overig» gepast, want dit is hier een beetje een vreemde eend in de bijt.

Ik kom tot slot nog op de blog van KLM. Dat hebben we inmiddels nog even uitgezocht. Was het dezelfde arts? De auteur van het blog van KLM is een andere persoon dan de arts die die ene keer bij het OMT heeft geadviseerd. Dat is het detailniveau waarop ik u hierover nu kan informeren.

Dat, voorzitter, is de hoofdlijn van dit blokje.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Raan, de heer Dijkstra, de heer Paternotte, de heer Laçin, de heer Bruins en mevrouw Kuiken hebben zich gemeld voor een vraag. We beginnen met de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Dank voor de beantwoording, ook voor het detailniveau. Ik heb twee vragen. De eerste gaat over dat onderzoek, die wetenschappelijke onderbouwing. Eigenlijk hoor ik de Minister zeggen: er wordt nog van alles onderzocht, zoals die HEPA-filters – het detailniveau – van 0,3 micron. We weten ook dat het coronavirus vijf keer kleiner is. Daar zitten dan wel drie lagen van die 3 micronfilters tussen. Dus dat zit wel goed? Als je vaststelt dat er van alles en nog wat onderzocht wordt, als je als Minister zegt dat mensen een eigen verantwoordelijkheid hebben, dan zeg ik: de overheid heeft ook een zorgplicht. Hoe kun je nou zeggen: er wordt nog van alles onderzocht, maar gaat u toch maar vooral alvast in dat vliegtuig zitten? De Minister zegt namelijk ook nog dat het gebaseerd is op protocollen, maar die protocollen komen mede tot stand vanuit economische overwegingen. Er zit een hele rare mix in. Hoe kan een Minister haar verantwoordelijkheid voor de zorgplicht op die manier invullen? Dat is vraag één. Zal ik mijn tweede vraag meteen stellen? Dan hebben we het maar gehad.

De voorzitter:

U bent al een minuut aan het woord, dus ik geef nu eerst het woord aan de Minister.

De heer Van Raan (PvdD):

De tijd vliegt, voorzitter.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Time flies, zeker in dit verband. De heer Van Raan vraagt naar de zorgplicht. Dat is wat wij als kabinet in deze hele crisis doen: wij baseren ons op de adviezen van de experts. Ik ben geen viroloog, ik ben geen ventilatiedeskundige. Niemand op het ministerie is dat. Dat geldt ook voor het Ministerie van VWS. Daarom worden die vragen voorgelegd aan de experts in Nederland bij het RIVM. De protocollen zijn gebaseerd op de internationale richtlijnen, waar natuurlijk ook mensen met verstand van zaken naar gekeken hebben. Het RIVM heeft ons aangegeven dat het plausibel is dat dit zo werkt. Er lopen al langjarig programma's om te kijken naar virusverspreiding in vliegtuigen. Daar hebben zij natuurlijk ook kennis van. Wij baseren ons op het advies van het RIVM, dat zegt dat het risico beperkt is. U hebt met elkaar al vastgesteld dat het nooit nul is. Het

is bij de luchtvaart net als bij alle andere sectoren: wij baseren ons als kabinet op de adviezen van de experts, en die hebben deze protocollen ook bekeken.

De voorzitter:

Een tweede vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan stel ik vast dat de overheid vindt dat ze aan haar zorgplicht voldoet. Nou, dat gaan we dan zien als dat in de toekomst allemaal onderzocht wordt. Prima.

Mijn tweede vraag gaat over die doorzettingsmacht. De Minister geeft daar eigenlijk geen antwoord op. Zij zegt: we doen aan een goede afstemming. Ik refereer aan de motie-Ouwehand, die duidelijk stelt dat, daar waar eerst LNV ging over gezondheidsaspecten – wanneer moet je iets wel of niet doen? – het nu duidelijk in handen van VWS is gekomen. Op die manier zou ik ook graag antwoord krijgen. De Minister zegt «we werken samen», maar dat is natuurlijk een aannname. Ik deel dat, want natuurlijk werk je samen, maar wie bepaalt nou het gezondheidsaspect? Kan de Minister van VWS deze Minister overrulen op het moment dat er nieuwe inzichten komen over dat doorlopende onderzoek?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat lijkt me nog steeds een heel theoretisch geval. De Minister van VWS zal mij nooit hoeven te overrulen. Als er vanuit VWS een gezondheidskundig advies komt, zie ik geen enkele aanleiding om daartegen in te gaan. Dat ga ik gewoon nooit doen; dat zal nooit aan de orde zijn.

De voorzitter:

Een derde vraag van de heer Van Raan? Nee, we gaan naar de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er zijn natuurlijk op Schiphol met gezond verstand behoorlijk wat maatregelen genomen: mondkapjes, looproutes, passagierslijsten, temperatuurmetering, HEPA-filters, geen bediening en dergelijke. Maar goed, risico's zijn nooit uit te sluiten, zeker niet als je met een internationale trein aankomt. Kun je handhaven op Schiphol? Kunnen de boa's die daar rondlopen en kan de marechaussee daadwerkelijk handhaven met boetes als mensen zich er niet aan houden? Ik heb er geen zin in dat ik, als het straks wat drukker wordt, foto's en taferelen ziet waar mensen mee wegkomen. Dat moet niet de bedoeling zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan op gehandhaafd worden. De veiligheidsregio heeft daar ook een aanwijzing voor gekregen vanuit VWS, zeg ik maar even in de richting van de heer Van Raan. Er geldt hetzelfde als wanneer op een station of waar dan ook in de openbare ruimte toch samenscholing plaatsvindt, et cetera. Dan kan daar gewoon door de veiligheidsregio's, en in de praktijk dus door boa's en de politie, op gehandhaafd worden. Op Schiphol kan dat dus ook de marechaussee zijn.

De voorzitter:

Ik zie geen vervolgvraag van de heer Dijkstra. Dan ga ik naar de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Voordat ik interrumppeer: ik had nog een vraag gesteld die nog niet beantwoord is en die ging over het vliegtuigtype 737-300, het type van de Air Chinavlucht waarop 22 mensen met het SARS-virus besmet raakten.

Daar is een uitgebreid onderzoek naar gedaan destijds en dat is eigenlijk het enige onderzoek dat we nu hebben over verspreiding van coronavirussen in vliegtuigen. Kan dat type vliegtuigen nu naar Schiphol komen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is natuurlijk onderdeel van het hele advies dat we aan het NLR vragen. Ik zal er echt voor zorgen dat dit type vliegtuig daar speciaal onderdeel van is. We hebben ze niet gevraagd om dat alleen in kaart te brengen voor deze vliegtuigen, maar voor alle vliegtuigen. Dus het NLR is dat op dit moment voor ons aan het uitzoeken en we zullen u daar uiteraard zo spoedig mogelijk over informeren als we die gegevens hebben.

De voorzitter:

Vervolgvraag, de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Misschien kunnen we het straks even bespreken, maar ik had deze vraag gewoon letterlijk gesteld. De Minister had er in het algemeen iets over gezegd, maar deze vraag was niet beantwoord. Daarom benoem ik het even. Ik dacht: ik wacht even op mijn beurt om de orde niet verder te verstoren. We hebben maar vier interrupties in een notaoverleg van zesenhalf uur. Maar goed.

Voorzitter. Drie punten. Een. Het is hartstikke goed dat het NLR advies gaat geven. Mijn vraag is vooral wanneer, want ik denk dat we dat snel nodig hebben. Twee. Bij internationaal onderzoek kan ik me ook veel voorstellen, maar ik denk dan aan zo'n schoolleider die een advies kreeg over besmettingen onder kinderen en op basis waarvan protocollen zijn opgesteld in Nederland. U zegt dat u het internationaal gaat bespreken, maar gaat dat onderzoek er sowieso komen? Ik denk dat mensen dat in ieder geval heel graag zeker willen weten. Drie. Er wordt veel onderzoek gedaan naar de verspreiding van virussen. Dat klopt natuurlijk, maar voor influenza gold volgens het RIVM iets totaal anders dan voor dit coronavirus. Daarom werd eerst gezegd «geen mondkapjes» en later «wel mondkapjes». Bent u het met mij eens dat er juist onderzoek nodig is over de verspreiding van dit virus in een vliegtuig?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De eerste vraag van de heer Paternotte was wanneer het NLR dat kan leveren. Dat gaan we even vragen aan het NLR, ambtelijk. Ik hoor naast me: waarschijnlijk nog voor het zomerreces. Dus er wordt daar hard gewerkt. Laten we hopen dat dat lukt.

Dan over het internationale onderzoek. Dat RAGIDA-gezelschap doet natuurlijk uitgebreid onderzoek naar de virussen. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat ze nu ook al bezig zijn met COVID-19, omdat dat natuurlijk heel specifieke kenmerken heeft. Daar hebt u gelijk in. Het is niet zomaar een griepvirus. Ik denk dat we dat gewoon moeten nagaan. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat ik internationaal de collega's er ook achter moet kunnen krijgen dat het zeer belangrijk is om hier onderzoek naar te doen. Ik ga me daar zowel in Europees als in ICAO-verband voor inzetten.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de heer Laçin, SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik heb echt moeite met het antwoord van de Minister als het gaat om de richtlijnen van het RIVM. Wat het RIVM heeft geadviseerd, heb ik hier voor me liggen. Er staan gewoon twee dingen heel duidelijk in. 1,5 meter nastreven staat er heel duidelijk in en er staat heel duidelijk in «het is niet wetenschappelijk onderzocht». Dat stelt het RIVM. Dat stel ik

niet. Als ik de Minister hier dan hoor zeggen «we hebben de RIVM-richtlijnen verwerkt», denk ik: nee, het kabinet is gewoon afgeweken van wat het RIVM heeft geadviseerd. Het heeft bijvoorbeeld gezegd: dat vinden wij niet nodig, die 1,5 meter. Want die 1,5 meter geldt niet voor de luchtvaart, in vliegtuigen. Loop naar buiten, zou ik zeggen. Ga eens met die horecaondernemer praten, die in de buitenlucht zelfs die 1,5 meter aan handhaven is en alles heeft geregeld. Hoe kan de Minister hier serieus dit beleid verdedigen tegenover al die ondernemers in Nederland en al die mensen die boetes hebben gekregen omdat ze iets te dicht bij elkaar stonden in de buitenlucht? Hoe kan zij, terwijl er geen onderzoek is, toch iedereen het vliegtuig in laten stappen? Ik wil de Minister echt vragen of het niet verstandiger om gedegen onderzoek te laten doen – dat gebeurt misschien al internationaal – en om tot die tijd in ieder geval de vliegtuigen niet volgepropt te laten vliegen, omdat dat het besmettingsrisico gewoon verhoogt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Allereerst zegt u: de 1,5 meter dient te worden nagestreefd; dat is het advies. Dat is ook precies wat er gebeurt, zowel op Schiphol als in het vliegtuig. Als een vliegtuig niet vol zit, dan wordt de 1,5 meter door spreiding maximaal bewerkstelligd. Alleen op plekken waar dat niet kan – dat is dan op de luchthaven bij de securitypoortjes, enzovoort – gelden andere maatregelen. Daar is een mondkapje verplicht. In het vliegtuig gaat het natuurlijk nooit om één factor alleen. Het RIVM bekijkt het totaal aan factoren dat speelt. Dan begin ik weer bij de triage vooraf, de gezondheidsverklaring. Dan gaat het om de mondkapjesplicht en de specifieke situatie van de luchtfilters. Het RIVM bekijkt per sector – daarom is het ook goed dat wij dat als kabinet of als individuele departementen niet zelf doen – welke factoren daar allemaal spelen. Ik woon in Rotterdam midden tussen de horeca en ik zie dat mensen hun stinkende best doen om alles in acht te nemen, maar je kunt de ene situatie niet altijd precies vergelijken met de andere. Daar heb je echt de experts voor nodig, die alle factoren bij elkaar leggen. Ik kan me ook zo voorstellen dat we ... Ik geloof dat het de heer Van Raan was; ik weet het niet meer, maar iemand zei: ook in het openbaar vervoer gaan we er natuurlijk van uit dat we, als het allemaal goed blijft gaan, niet tot in de eeuwigheid in deze situatie blijven. We zullen dus als kabinet steeds weer adviezen vragen over hoe we ook daar stappen naar de toekomst kunnen zetten. We zijn als kabinet wel degelijk bezig met een routekaart. Ik geloof dat de heer Bruins zei: social distancing willen wij niet forever. Dat wil niemand forever. Zodra het weer kan, zodra het verantwoord is, probeer je op basis van de adviezen van de experts stappen te zetten in de richting van versoepeling. Maar dat kan alleen als wij ons als kabinet laten adviseren door de experts.

De voorzitter:

De heer Laçin, een vervolgvraag.

De heer Laçin (SP):

Het is wel degelijk een keuze van dit kabinet welke dingen je wel of niet toelaat. Als het om het ov gaat, heeft het kabinet gekozen voor 40% bezetting. Dat is een keuze die dit kabinet heeft gemaakt. Als het gaat om de luchtvaart, heeft het kabinet die keuze niet gemaakt. Er wordt gezegd: ja, waar het niet kan. Kijk naar Delta Airlines: die vliegen met de middelste stoelen leeg. Ik zeg niet dat dat per se voldoende is, maar het zijn wel degelijk keuzes die gemaakt kunnen worden. Die keuze heeft het kabinet niet gemaakt. Er is geen wetenschappelijk onderzoek dat zegt dat het allemaal veilig is. Volgens mij vraagt ook helemaal niemand in deze Kamer om honderd procent veiligheid; die wil je wel, maar dat lukt niet altijd. Maar de keuze om bijvoorbeeld de scholen eerst te laten onderzoeken en open te laten gaan, horecaondernemers de 1,5 meter te laten

handhaven, en het ov met een beperkte bezettingsgraad te laten rijden, staat in schril contrast met de keuzes die zijn gemaakt voor de luchtvaart. Dat kan deze Minister niet ontkennen, want er is geen cap op de bezettingsgraad in vliegtuigen. Ja, waar het kan, gebeurt het en is er spreiding. Maar waar het niet kan, gebeurt het niet. Dat is een keuze die het kabinet had moeten maken zolang er geen wetenschappelijk onderzoek is gedaan. Dat is niet gebeurd. Daarom vraag ik de Minister nogmaals: draai dat terug en zorg ervoor dat de veiligheid en volksgezondheid boven de centen voor de luchtvaartmaatschappijen gaan. Want dat is de keuze die dit kabinet maakt.

De voorzitter:

En de keuze van de voorzitter, met goedkeuring van de leden zelf, was dat we een beetje kritisch zouden zijn met het vragen stellen. Als het om meer dan een minuut gaat, is het erg lang. De Minister is aan het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ben ik even van mijn à propos. Op de vraag van de heer Laçin: het kabinet maakt inderdaad keuzes. Dat klopt, maar het kabinet maakt die keuzes op basis van de adviezen van de experts, ook ten aanzien van ... Als u het RIVM geen expert vindt, dan weet ik het niet meer. Daarover verschillen we dan van mening.

De voorzitter:

Ik wil de leden vragen de Minister antwoord te laten geven. Ik vind het een beetje onfatsoenlijk als zij tussentijds in haar beantwoording, niet via de voorzitter, van repliek wordt gediend. Dat vind ik niet netjes. Ik geef de Minister het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Nogmaals, het kabinet maakt keuzes op basis van adviezen van de experts, in dit geval het RIVM. Dat is ook gebeurd bij het openbaar vervoer. Daarover is ook geadviseerd. De situatie is niet honderd procent vergelijkbaar. Bij het openbaar vervoer heb je geen triage vooraf, is er geen gezondheidsverklaring en heb je geen HEPA-filters. Iedere sector staat weer op zichzelf. Daarom is het ook zo belangrijk dat wij van de experts hun eindbeoordeling krijgen. Nogmaals, 1,5 meter wordt nagestreefd. Ik zal dat woord nog maar even onderstrepen: nagestreefd. Dat houdt in dat je het toepast waar het kan. Waar het niet kan, komt het advies van de mondkapjesplicht. Daar heb je de HEPA-filters, daar heb je de triage en daar heb je bron- en contactonderzoek, omdat je precies weet waar iemand heeft gezeten. Dat is echt een andere situatie dan in andere sectoren. Je moet iedere sector op de eigen situatie beoordelen en dat is precies wat de experts voor ons doen.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de heer Bruins, vervolgens naar mevrouw Kuiken, mevrouw Kröger, de heer Amhaouch en daarna heeft de heer Van Raan nog een aanvullende vraag. Ik ga naar de heer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Als ik het goed heb, heeft het kabinet speciaal gevraagd om een advies over de luchtvaart: is die nou veilig? Het RIVM zegt: onder die en die omstandigheden, met deze extra maatregelen, is het veilig, of veilig genoeg. Daardoor kan de luchtvaart op een rendabele manier opereren. Is het kabinet bereid om ook andere sectoren aan het woord te laten en de kans te bieden om extra maatregelen voor te stellen aan het OMT of degene die de protocollen beoordeelt? Dan kan in sectoren waar niet rendabel kan worden gewerkt met 1,5 meter, met die extra maatregelen

toch rendabel en veilig – veiligheid staat natuurlijk altijd voorop – worden gewerkt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Bruins probeert mij nu in de mond te leggen dat wij advies hebben gevraagd of het rendabel zou kunnen. Dat is niet het geval. Er is advies gevraagd aan het RIVM om te kijken hoe het zo veilig mogelijk kan. Want u hebt gelijk: het kan nooit honderd procent veilig. Dat is gevraagd. Natuurlijk is het kabinet altijd bereid ... U hebt u ook gezien dat er voor verschillende sectoren eerdere adviezen zijn geweest. Ik probeerde net juist in uw richting aan te geven dat het niet een forever-situatie is en dat wij natuurlijk kijken waar de situatie zich positief ontwikkelt en je meer ruimte ziet. We hebben ook een routekaart. We gaan straks van 30 naar 100 personen, enzovoort, als het allemaal goed blijft gaan. Maar het criterium is wel steeds dat de experts ons aangeven welke stapjes in versoepeling je kunt geven. Ik heb de hoop dat dat in het openbaar vervoer ook snel kan, want je wilt niet in de situatie terechtkomen dat het openbaar vervoer straks in de problemen komt als we daar langjarig heel weinig mensen in zouden hebben. Dat wil niemand.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Als de Minister de indruk heeft dat ik haar woorden in de mond probeerde te leggen, dan bied ik daarvoor mijn excuses aan, want dat probeerde ik niet. Als ik de Minister goed beluister, dan is er inderdaad een mogelijkheid dat sectoren die niet rendabel kunnen opereren met 1,5 meter, naar de protocollenbeheerder kunnen gaan; ik denk dat dat Economische Zaken is. Ze kunnen dan in gesprek gaan over hoe ze rendabel, op minder afstand maar toch veilig, extra maatregelen kunnen nemen, zodat ze hun operatie weer op gang kunnen krijgen. Als ik dat heb gehoord, dan denk ik dat iets goeds heb gehoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij zijn we het daarover eens. Het is zeker belangrijk. De protocollen zijn overigens van de sectoren zelf; die zijn niet van ons als overheid. Daar komt steeds een advies op. Dat doen we op alle mogelijke manieren, of het nu gaat over de schermen in een auto, zowel tussen de voor- en achterbank als tussen de bestuurder en de bijrijder. We hebben de RDW daarnaar laten kijken: wat doet dat voor de veiligheid? Je probeert met alle sectoren zo veel mogelijk mee te denken om hen vooruit te helpen, want we zitten allemaal niet te wachten op onnodige economische schade. Het is al erg genoeg zoals het nu is.

De voorzitter:

Dan komen we bij mevrouw Kuiken van de PvdA.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb er wel behoefte aan dat we twee dingen uit elkaar trekken. Een protocol laten opstellen, waarvan je verwacht dat het de grootste veiligheidswinst oplevert, is wat anders dan exact weten wat het doet. Ik hoop dat de Minister dat met mij eens is, omdat we simpelweg heel veel onderzoek nog niet hebben. Wij weten nog niet exact hoe het met de EU HEPA-filters zit, gericht op dit virus. We weten nog niet of het niet-handhaven van 1,5 meter afstand in een vliegtuig ook voldoende effect heeft, en we weten ook nog niet wat de versoepeling van deze maatregel gaat doen. Waarom hecht ik daar waarde aan? Ik snap de motieven om de vliegtuigen nu te laten vliegen. Ik snap ook dat men dat zo veilig mogelijk wil doen, maar het is geen wetenschappelijk onderbouwde visie. Ik hoop dat de Minister dat met mij onderschrijft. Dat brengt mij op mijn tweede vraag. Als dat het geval is, mogen we dan alsjeblieft ook waarde toekennen aan andere sectoren? Mogen we dan

ook waarde toekennen aan bijvoorbeeld de middelbare school? Die heeft misschien geen direct economisch effect, maar raakt op de lange termijn wel degelijk onze hele samenleving en de economische waarde ervan. Ik denk dat – en hiermee rond ik af – met name dáárin dat gevoel van «unheimischheit» zit: welk belang weegt nou zwaarder, welke stem weegt zwaarder en doen we dat nog op een faire manier?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan mevrouw Kuiken geruststellen door te zeggen dat wij natuurlijk voor alle sectoren maximale versoepeling willen waar dat verantwoord is. Dat is precies wat we per sector doen, en dan maakt het echt niet uit of het een economische sector is met al dan niet directe gevolgen. Neem bijvoorbeeld de horeca ten opzichte van het onderwijs dat u aanvoert, met effecten die je niet direct ziet, maar pas later zult gaan merken. Daarom is het juist zo belangrijk dat de experts kijken naar hoe het er in de diverse situaties uitziet, om ons maatwerkadvies te geven. Daar baseren wij ons ook op. En nogmaals, de bedoeling is zeker niet om onnodig dingen te vertragen, maar je moet de goede balans vinden tussen wel zorgen dat we het virus zo goed mogelijk bestrijden, maar ook niet onnodig lang in lockdownmaatregelen blijven hangen. Dat kun je nooit helemaal met een schaarstje knippen op de dag af, maar wij baseren ons daarin dus echt op de adviezen van de experts.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dan komen we weer wat dichterbij wat gewoon de waarheid is. Je moet een belang kiezen tussen volledige lockdown en zo veel mogelijk veiligheid. Ik wil graag dat de Minister erkent dat de protocollen die nu zijn afgesproken, niet 100% wetenschappelijk gebaseerd zijn, dat je gewoon iets doet waarvan je hoopt dat dat het meest verstandige is, maar dat onderzoek en de praktijk zullen moeten aantonen wat daar daadwerkelijk het effect van is. Ik geloof dat dat gewoon een eerlijk verhaal is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar heeft mevrouw Kuiken natuurlijk ook gelijk in, maar dat geldt voor de hele bestrijding van deze crisis. Niemand weet tot zoveel cijfers achter de komma wat van al die beslissingen die wij nemen en die overal in de wereld genomen worden, nu precies de beste beslissing van allemaal is geweest. Je doet het op basis van de kennis en de expertise die er internationaal is. In Nederland maken we nog een eigen wegging met onze Nederlandse experts en met de beste beschikbare kennis kom je tot een beslissing, maar je zult inderdaad pas achteraf weten of al die stapjes die we hebben gezet in deze routekaart op dat moment wel de verstandigste waren of niet. Dat kan niemand met honderd procent zekerheid zeggen. Wat u zegt, klopt dus helemaal.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het blijft ongelofelijk pijnlijk voor al die ov-reizigers, al die mensen die werken in de horeca en in de theaters, dat de luchtvaart wederom die uitzonderingspositie voor zichzelf heeft gecreëerd. Ik vind het toch moeizaam – en dat is eigenlijk mijn vraag aan de Minister – dat zij zegt «we luisteren naar de experts en die adviezen nemen we over». Het advies van het RIVM is: aan boord van vliegtuigen dient de 1,5 meter afstand te worden nagestreefd. Dan schrijft het kabinet, de Minister, letterlijk dat «restricties op capaciteit aan boord niet nodig worden geacht». Waar in het RIVM-advies leest zij dat restricties op capaciteit niet nodig worden geacht? Of is dat «niet nodig achten» de conclusie van het kabinet zelf?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat er ook wordt gesproken over «nagestreefd». Kijk, als er ruimte is in een vliegtuig om mensen op meer dan 1,5 meter uit elkaar te plaatsen, dan moet dat ook gebeuren en dat gebeurt ook. De airlines geven zelf ook aan dat ze dat doen. Het gaat om de situatie waarin dat niet kan. Anders had überhaupt geen advies uitgebracht hoeven te worden over die HEPA-filters et cetera. Het RIVM heeft niet keihard gezegd dat moet worden geborgd of nagekomen dat er in alle gevallen 1,5 meter afstand in het vliegtuig moet zijn. Dat is gewoon niet zo.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er is toch wel een verschil tussen vliegtuigen weer tjokvol laten vliegen en zeggen «je moet op 40% blijven», wat we nu bij het ov doen. Het kabinet trekt dus zelf de conclusie dat restricties op capaciteit – wat dan ook: 70%, 80%, het gangpad vrijlaten, zoals Delta doet – niet nodig worden geacht. Hetzelfde geldt voor EASA ... Nee, IATA. Excuus, ik maak dezelfde fout als mijn fractievoorzitter. IATA zegt: medische mondkapjes. Wij zeggen: niet-medische mondkapjes. Bij die HEPA-filters zou het gaan om het tegenhouden van deeltjes van 0,3, terwijl een virusdeeltje 0,1 is. Dus waar zit nou de concrete slag om te zorgen dat je echt die bescherming biedt? Wij zien dat niet in de conclusies die het kabinet nu trekt. Ik zou graag een reactie hebben op al deze drie punten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger zal het toch met me eens zijn dat de situatie in het openbaar vervoer niet een-op-een vergelijkbaar is met de situatie in een vliegtuig. Er zijn gewoon verschillen. Of het nou die filters zijn of de triage, het bron- en contactonderzoek: die situaties zijn niet gelijk. Je kunt appels met peren vergelijken, maar dat schiet niet echt op. Vandaar dat we juist kijken naar het complex van factoren. Dat heeft het RIVM ook gedaan en daarom komt dit eruit als een verantwoorde keuze. Zeggen we: dit doen we tot in de eeuwigheid zo? Nee, wij zijn natuurlijk ook heel erg benieuwd naar hoe het precies zit met die filters en hoe het zit met dit specifieke virus, qua verspreiding. Dat weten we nog niet. Dat weet nog niemand in de wereld. Dus dragen we daar graag aan bij. In die zin steun ik ook de oproep van harte om dat Europees, internationaal zo snel mogelijk wel wetenschappelijk te kunnen onderbouwen. Maar als die onderbouwing er op dit moment niet is, kan ik haar ook niet ergens uit een kast trekken.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik wil hier kort op doorgaan. We hadden het net over de EASA en het ECDC. Niet die van de Highway to Hell, want dan gaat het de verkeerde kant op. Maar de vraag is, zoals mijn collega ook zei: hanteren wij dezelfde strikte richtlijnen? Worden die vertaald? Wat wij vertalen van de EASA en van het ECDC, ligt dat op dezelfde lijn? Of laten wij ruimte voor versoepeling? Dat zou ik graag wel beantwoord zien. Verder is het inderdaad heel goed dat het NLR mee gaat doen in de certificering van die filtering. We zouden graag een RAGIDA-update krijgen van wat daar nu precies wetenschappelijk onderzocht wordt. Dat zou ons zeer helpen, voordat we vervolgstappen zetten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik beginnen met dat toe te zeggen aan de heer Amhaouch. Ik heb al gezegd dat het NLR hopelijk nog voor de zomervakantie in kaart kan brengen wat we wereldwijd weten over die filters. Daarnaast laat ik inventariseren wat er op dit moment bij RAGIDA gebeurt aan onderzoek. Ik zal de Kamer in ieder geval nog voor het zomerreces laten weten wat daar speelt, want dat is echt de specifieke club experts, hangend onder het ECDC. Ik moet het ook goed zeggen. Ik zal u op de hoogte brengen van wat daar precies gebeurt. Mocht dat onvoldoende zijn, dan kan ik daar

meteen op gaan acteren en zeggen: dat moet beter, daar moet meer van en dat moet misschien in internationaal verband.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft op datzelfde punt nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb net een vraag gesteld met drie hele concrete elementen en ik heb daar geen reactie op gekregen van de Minister. Ik hoop dus eigenlijk dat ik die nog wel krijg. Hoe zou een HEPA-filter, dat deeltjes van 0,3 µm wel kan tegenhouden, moeten werken voor een virusdeeltje dat 0,1 µm is? Als IATA aanraadt om medische mondkapjes te dragen, waarom zeggen wij dan juist niet-medische mondkapjes? En waarom worden er geen capaciteitsrestricties gesteld?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk niet dat het aan mij is om een technische uiteenzetting te geven over hoe dat precies zit met die filters. Daar verlaat ik mij echt op de experts van het RIVM en wellicht zijn die, of de mensen van het NLR, graag bereid om uit te leggen hoe dat precies werkt. Het lijkt mij echt te ver gaan om dat hier nu proberen uit te leggen, maar de experts zullen vast graag uitleggen hoe dat werkt. Ik baseer mij op de eindconclusie van het RIVM dat dat verantwoord kan en dat het plausibel is. Nu ben ik weer even ... De medische mondkapjes, ja. Daar hebben we natuurlijk al meer discussies over gehad. EASA, nee: IATA schrijft niet het specifieke medische mondkapje voor dat wij bedoelen. Daar zitten weer gradaties in. Een chirurgisch mondkapje is weer iets anders dan wat wij onder een medisch mondkapje verstaan dat bij ons in de gezondheidszorg wordt gebruikt. U weet dat we in Nederland – dat geldt ook voor het openbaar vervoer – de keuze hebben gemaakt dat die hoogste categorieën mondkapjes voor de zorg zijn. Ook daarin verlaten wij ons op de adviezen van het RIVM dat een niet-medisch mondkapje dan het beste aangewezen is om toch een functie te hebben.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil doorgaan op het punt dat de Partij voor de Dieren echt van mening is dat de Minister haar zorgplicht niet nakomt. Wij begrijpen dat een vliegtuig als het geen HEPA-filter heeft, niet onder de equipment list valt, dus dat je gewoon mag vliegen, ook al is jouw HEPA-filter niet in orde. Is de Minister bijvoorbeeld bereid om te zeggen: dat mag helemaal? Het tweede punt is dat zij het heeft over code oranje. Bij code oranje moet je zelf heel zorgvuldig zijn en er alleen heen als het nodig is. Nou, vanochtend landen er weer vliegtuigen uit New York en vanuit het Verenigd Koninkrijk; we kunnen naar Malaga vliegen. Nogmaals, wordt dan elk van die passagiers gevraagd naar de noodzaak van zijn of haar vlucht? Ik betwijfel dat. Ik sloeg even aan op wat de Minister zei, voorzitter. Ik wil even mijn excuses aanbieden dat ik dat buiten de microfoon om riep. De Minister zegt: wij volgen de EASA-richtlijn. Als ik dan lees dat dit aantoonbaar niet zo is, dan raak ik daardoor wel iets geëmotioneerd, vandaar. De EASA guideline schrijft wel chirurgische mondkapjes voor, ook voor de crew en ook voor grondpersoneel. Onder hen vinden misschien nog wel de meeste besmettingen plaats. De zorgen zijn serieus. Hoe reageert zij daar nu op? Ze volgt niet de adviezen, maar geeft daar een interpretatie van.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De protocollen van zowel de luchtvaartmaatschappijen als van Schiphol zijn gebaseerd op die internationale adviezen. Het RIVM heeft daar vervolgens naar gekeken en geeft daar adviezen over in de Nederlandse context. U weet dat wij in Nederland anders omgaan met medische/niet

medische mondkapjes dan andere landen in de wereld doen. Het voert denk ik te ver om hier in een technische discussie terecht te komen over de vraag wat nou het verschil is tussen een chirurgisch mondmasker zoals dat door EASA wordt voorgeschreven en onze kwaliteitseisen voor medische mondkapjes. Het schijnt zo te zijn dat bepaalde mondkapjes die je bij een Nederlandse bouwmarkt kunt kopen ook onder de categorie «chirurgisch» vallen, maar dan zijn ze nog niet «medisch» volgens de kwaliteitseisen die wij daaraan stellen. Om daar vooral geen verwarring over te zaaien, wordt gewoon gekozen voor hetzelfde als bij het openbaar vervoer, dus voor niet-medische mondkapjes. In Nederland kiezen wij ervoor dat de medische mondkapjes van de zwaarste categorie voor de zorg zijn. Wij vullen de zorgplicht op een Nederlandse manier in en dat wil dus zeggen dat we niet blind een-op-een overnemen wat internationale organisaties voorschrijven, punt. Zo zit het gewoon.

De heer **Paternotte** (D66):

Het ongemak hier snap ik, want ik denk dat het er ook mee te maken heeft dat het virus natuurlijk niet met de trekschuit naar Europa is gekomen. Daarom stellen wij hier die kritische vragen. Ondertussen is er ook geen bewijs dat er grote besmettingen met het virus in vliegtuigen hebben plaatsgevonden. Naast de scholen denk ik bijvoorbeeld aan de ballonvaarders, die een ballon hebben in de buitenlucht met de beste ventilatie die je kunt hebben, namelijk de buitenlucht. Maar zij mogen nu ook niks doen. Ze mogen niet varen, omdat dat misschien besmettingsgevaar zou opleveren. Hetzelfde geldt voor parachutesprongen die ik zelf altijd graag doe. Mijn vraag is hoe de Minister daarmee omgaat.

Dan ten slotte: Stel dat wij op 1 juli de grenzen weer zouden openzetten voor Mexicanen, Brazilianen en Amerikanen die hiernaartoe willen komen, dus voor mensen uit landen waar nu 50 tot 100 keer zo veel besmettingen zijn als in Nederland, vindt u dan niet dat we wel die wetenschappelijke onderbouwing moeten hebben, voordat we dat soort stappen zetten? Ik vind het fijn dat u gaat kijken wat er nu precies gebeurt, maar ik zou het ook graag snel willen hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Hoe snel dat wetenschappelijke inzicht er is, kan ik niet aangeven. We kunnen navragen bij RAGIDA en andere organisaties die hiermee bezig zijn hoeveel tijd ze denken hiervoor nodig te hebben, maar wetenschappelijk onderzoek moet je vooral zorgvuldig kunnen doen, dus dat kan ik niet beoordelen. Maar ik wil dat graag navragen.

De heer Paternotte vraagt ook aandacht voor de ballonvaart, het parachutespringen enzovoort. Ik kan hem verzekeren dat wij als kabinet echt oog hebben voor alle sectoren. In de loop van de tijd gaan wij daar ook adviezen over vragen, zoals wij dat de afgelopen tijd steeds hebben gedaan, om zaken weer op te bouwen en om tot versoepeling te komen.

De **voorzitter**:

Heeft mevrouw Kröger nog een vraag? Nee? Dan komen we daarmee aan het einde van dit blokje en gaan we door naar het volgende blok.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Dat heeft te maken met de Luchtvaartnota. Laat ik allereerst mijn zegeningen tellen. ik ben erg blij dat eigenlijk iedereen toch wel van mening is dat de basispunten die erin staan – veiligheid, duurzaamheid, de leefomgeving en de collectiviteit – allemaal belangrijk zijn. Dan houdt de gemeenschappelijkheid wel vrij snel op, maar die zegeningen tel ik toch in ieder geval. Als er wordt gezegd «er is helemaal niets veranderd», zou ik toch willen zeggen: leg de vorige Luchtvaartnota er nog eens naast, dan ziet u toch echt wel dat er heel veel is veranderd in deze kabinetsperiode. De ongeclausuleerde groei is er echt vanaf. We

maken echt stappen. Het zal u in verschillende gradaties niet snel genoeg gaan, maar u kunt toch ook niet ontkennen dat onder een vorige luchtvaartnota zoiets als een CO₂-plafond bepaald niet op de agenda stond, laat staan dat het echt zou kunnen gaan gebeuren. De discussie over nachtvluchten et cetera, alles wat we doen aan hinderbeperking, is toch echt een koerswijziging. Dat er geen ongeclausuleerde groei kan zijn, is echt iets wat in vorige luchtvaartnota's niet aan de hand was. Nogmaals – ik kan het gewoon heel hard nog een keer herhalen – als iedereen zegt «deze Minister denderd maar door en gaat op groei» – dat is echt onzin. Want als er niet wordt geleverd op hinderbeperking, wordt er ook niet gegroeid. Als het resultaat daarvan nul is, zal er ook 0% groei zijn. Dat is toch echt anders dan het in het verleden is geweest.

Ook de luchtvaart moet inderdaad bijdragen aan het halen van het klimaatdoel van Parijs. De binnenlandse emissies, ook voor de luchtvaart, maken onderdeel uit van het nationale Klimaatakkoord en de EU-inzet. De reductie van de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart wordt primair in ICAO opgepakt. Nederland steekt binnen ICAO de nek uit door ook daar voorop te lopen, zowel met de nationale aanpak als in het vormen van de Europese kopgroep. Om de doelstelling van Parijs te halen – dat weet de heer Van Raan ook – zal het echt nodig zijn om mondiaal met elkaar een ambitieuze langetermijndoelstelling te formuleren. Wij zetten ons daar dus actief voor in, maar het meekrijgen van andere landen is wel essentieel voor de effectiviteit van het klimaatbeleid en voor het gelijke speelveld.

Ik zal eerst een heel aantal vragen die hierover gesteld zijn, even beantwoorden. Misschien toch nog even vooraf. Ik merk in brede zin dat ten aanzien van zaken die Kamerleden aanspreken in deze Luchtvaartnota, wordt voorgesteld om nu maar meteen heel snel door te pakken, en dat het dan niet snel genoeg gaat. Ik wil toch benoemen dat hoewel ik zelf ook heel graag heel veel van die dingen snel wil, het wel een concept-Luchtvaartnota is. Die zit in de inspraak, waarbij heel veel groepen in de samenleving – ik heb gisteren een overleg gehad met heel bestuurlijk Nederland, vanuit de provincies – er ook nog van alles van willen vinden. We moeten dat proces ook wel serieus nemen. We vinden met elkaar die participatie, die inspraak, ontzettend belangrijk, dus dat wil ik echt goed doen, in de hoop en de verwachting dat we dit najaar met elkaar deze Luchtvaartnota kunnen vaststellen, wellicht licht geamendeerd.

Ondertussen wil ik natuurlijk heel graag – daarom is het ook zo belangrijk om dit debat nu te hebben – kijken naar wat er in de Kamer leeft en waar wel of geen draagvlak voor is. Ik kijk bijvoorbeeld naar mevrouw Kröger als het gaat over de substitutie van korte vluchten door de trein. Daar is tot nog toe veel enthousiasme voor geweest in de Kamer. Ik durf dus wel het risico te nemen om daar ondertussen vast aan door te werken, zodat we daar als we in het najaar de Luchtvaartnota definitief kunnen gaan vaststellen, een actieprogramma voor hebben. We zijn van plan op punten waarop ik voel dat er breed consensus is, in ieder geval alvast voor te sorteren, zodat we dat erbij hebben in het najaar als we de nota vaststellen. We hebben ook aangegeven dat we heel veel zaken die echt concreet uitgewerkt moeten worden – ik noem het CO₂-plafond, waar ik straks in detail op terugkom – allemaal niet in de komende paar maanden kunnen gaan doen, als die Luchtvaartnota nog niet eens is vastgesteld. We zullen met voorzetten komen, maar het zal echt aan een volgend kabinet zijn om daar concrete afspraken over te maken.

De voorzitter:

De heer Graus heeft een vraag aan u.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik vroeg inderdaad zelf naar dat LVB-1. Voor de mensen thuis: dat is het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

Daar staat dat voor. Dan kunnen de mensen het ook volgen. Ik noemde ook al dat het een concept is. Ik zei «op papier». Wanneer komt de uitvoeringsagenda? Ik begrijp dat dat in het najaar is, maar het najaar is een heel ruim begrip. Ik zou natuurlijk het liefst hebben dat die voor de begrotingbehandeling komt, die ook in het najaar plaatsvindt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

LVB-1, het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, is natuurlijk een apart traject. In de Luchtvaartnota zetten we de strategische keuzes richting 2050 op een rijtje. Daarnaast is het natuurlijk de bedoeling om het LVB-1 zo snel mogelijk naar uw Kamer toe te kunnen sturen, maar u weet ook dat we nog de problematiek rondom stikstof moeten oplossen. Want zolang dat niet is opgelost, kunnen we dat LVB-1 ook niet naar de Kamer sturen. Daar wordt hard aan gewerkt.

De heer Graus (PVV):

Dat is zeker een uitvoerbaar beleid, ook met een drempelwaarde en dergelijke. Dat zal allemaal gebeuren. Maar er kan dus geen toezegging worden gedaan wanneer dit komt? Want het najaar is altijd een heel ruim begrip. Dat zijn natuurlijk maanden. We willen dit wel snel, tenminste, ik neem aan dat sommige collega's het graag snel willen, mogelijk voor de begrotingsbehandeling.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom in het volgende blok nog terug op specifieke Schipholonderwerpen. Ten aanzien van de Luchtvaartnota willen we in ieder geval dit najaar met een uitvoeringsagenda komen. Als ik voel dat er in de Kamer ergens consensus over is, nemen we het risico dat er uit de inspraak andere dingen komen, maar gaan we er echt alvast mee aan de slag. Het is dus niet zo dat we nu een halfjaar gaan zitten wachten tot we uiteindelijk ditzelfde plan gaan vaststellen. Zeker niet, er wordt hard doorgevoerd. In de uitvoeringsagenda zitten een aantal belangrijke thema's. Ik noem natuurlijk het beleidskader voor de netwerkqualiteit. Daar kom ik straks nog meer over te spreken, want ik voel bij iedereen de behoefte om beter grip te hebben op zowel de netwerkqualiteit als de duurzaamheid en om daar meer op te kunnen sturen. Het gaat ook over de systeembenadering van de luchthavens. Daar kom ik straks ook nog even nader op terug. Het gaat natuurlijk over onderwerpen als nachtvluchten en het CO₂-plafond. Ook de substitutie trein-vliegen heb ik net al genoemd. Ik heb zomaar het gevoel dat daar ook bij de definitieve vaststelling nog veel draagvlak voor zal zijn.

Dan het CO₂-plafond. Welke doelen zijn leidend? Er is een belangrijke vraag gesteld door de heer Paternotte. Gaat het dan sec om reductie of mag je ook compenseren? Het duurzame luchtvaartakkoord stelt klimaatdoelen voor de luchtvaart. Die willen we ook borgen in de Luchtvaartnota. Er wordt inderdaad specifiek gekeken naar een CO₂-plafond per luchthaven, door de doelen volledig te realiseren binnen de luchtvaartsector zelf. In de richting van de heer Paternotte zeg ik: dat is exclusief compensatie. Dat maakt Nederland echt uniek in de wereld. Want als je in ICAO-verband kijkt, wordt er een mogelijkheid geboden om te compenseren. Ik denk dat we daar echt onze nek uitsteken en zeggen dat we het binnen de sector gaan doen. Willen we nog verder gaan, dan hebben we daar de rest van de wereld voor nodig. Ik heb aangegeven dat ik me daar heel graag voor inzet in de koplopersgroep.

Hoe zou dat CO₂-plafond moeten gaan werken? De voorkeur gaat ernaar uit om dat te doen op het niveau waarop ook de besluitvorming en de vergunningverlening voor de luchtvaart in Nederland plaatsvinden. Dat wil dus zeggen: per luchthaven. Op die manier kun je het thema klimaat integraal afwegen tegen de andere belangen en de kaders. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheid om grenswaarden vast te

leggen in de vorm van een CO₂-emissieplafond per luchthaven. Dat zou dan kunnen in de luchthavenbesluiten. CO₂ zou daarmee ook kaderstellend kunnen worden voor de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens, net zoals dat nu ook geldt voor geluid en externe veiligheid. Ik zeg het nog maar een keer: de luchtvaart kan groei verdienen binnen deze kaders.

Een ambitieus klimaatbeleid faciliteert daarmee niet alleen CO₂-reductie, maar eventueel ook een toekomstige ontwikkeling. Ik weet niet of we allemaal in meer of mindere mate innovatieoptimisten zijn. De een verwacht daar op korte termijn meer van dan de ander, maar het maakt natuurlijk nogal wat uit of we snel synthetische kerosine kunnen produceren op een commerciële schaal of niet. Dat zou een enorme impact hebben. Vandaar dat we ons er enorm voor inzetten om dat voor elkaar te krijgen. U begrijpt dat we dat nu nog niet allemaal weten. Dat zal ook echt nog wel het nodige werk vragen. Maar dat is de denkrichting. Er werd ook nog gevraagd naar «een schepje bovenop Slim én duurzaam». Ik denk dat een heel belangrijk verschil is dat het niet gecompenseerd mag worden. De sector moet het zelf doen. Daarnaast speelt natuurlijk dat wij allemaal focus hebben op innovatie, zoals met de bijmengverplichting op Europees niveau voor duurzame brandstoffen et cetera.

Over de uitvoeringsagenda heb ik al gesproken. Die krijgt dus een flexibele opzet. Die laat dus ook ruimte voor een volgend kabinet om te besluiten over de specifieke uitwerking en de bijbehorende financiële opgave voor de lange termijn, want dit kan ook niet allemaal gratis. Maar ik denk dat we heel belangrijk voorwerk kunnen doen, juist ook voor een volgend kabinet, om hierin de goede keuzes te kunnen maken.

Is de Minister bereid om het advies van de Commissie voor de m.e.r. uit te voeren? De Commissie voor de m.e.r. vindt de alternatieven een bruikbaar vertrekpunt voor het voeren van de discussie over de te maken keuzes. Ze hebben aangegeven dat het belangrijk is om in de scenario's naar groei, stabilisatie en krimp te kijken. Dat advies heb ik ook overgenomen en verwerkt in de plan-MER. Voor Schiphol hebben we dus gekeken naar een bandbreedte van 224.000 tot 800.000. Die 224.000 is zelfs lager dan het getal dat de heer Van Raan voor zich had voor wat betreft krimp. Een krimpscenario is dus ook een van de hoeken waarnaar gekeken is. In het scenario van normeren is voor 2050 de 95%-CO₂-reductiedoelstelling ten opzichte van 1990 doorgerekend. Dat is ook het reductiepercentage dat Nederland en de EU hanteren voor de binnenlandse emissies als vertaling van de Parijsdoelstelling. Nogmaals, dat leidt bij het scenario van normeren, met de gebruikte aannames over duurzame brandstoffen en innovatie, tot minder vliegbewegingen, te weten 224.000 in 2050. Dat is dus een van de scenario's waarnaar gekeken is.

Wie heeft de regie op innovatie? Dat is gevraagd door de heer Amhaouch. Ik ben heel blij met zijn voortdurende push op innovatie, om te zorgen dat vliegtuigen schoner, stiller en zuiniger worden. We zijn met de kennisinstellingen, de maakindustrie en de sectorpartijen bezig om voor vier technologiesporen een strategie op te stellen. Daarover zijn ook nog schriftelijke vragen gesteld, ook door de heer Amhaouch, geloof ik, die nog beantwoord moeten worden. Maar die antwoorden kunt u zeer binnenkort verwachten. Dat zit in de afstemming. Er wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de actieprogramma's van de Duurzame Luchtvaarttafel, zoals het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen. Daar hebt u eerder al kennis van kunnen nemen. De kennispositie van Nederland wordt dus maximaal benut. We willen echt graag goed samenwerken met alle partijen in de luchtvaartsector. Dan gaat het natuurlijk over de TU Delft en het NLR, maar we hebben natuurlijk ook nog ESTEC in Noordwijk waarvan je van alles kunt leren et cetera. Dat betreft dus het hele spectrum.

Dan ...

De **voorzitter**:

De heer Amhaouch heeft daar nog een vraag over.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ten eerste zijn wij, zoals ik ook al in mijn inbreng aangaf, heel blij dat er een innovatiehoofdstuk is meegenomen, want in de bronmaatregelen zit de toekomst van de luchtvaart, ook voor de omwonenden en ons klimaat. Maar daar zijn heel veel partijen bij betrokken. De kennisinstellingen en de bedrijven zijn verantwoordelijk voor de techniek, maar de overheid heeft daarin ook een hele belangrijke rol als het gaat om flankerend beleid en het faciliteren in regelgeving. Ik noem bijvoorbeeld «duurzame brandstof». Wat is dan «duurzaam»? Daarbij is de vraag aan de Minister: wie gaat die regie pakken, die kar trekken en alle partijen bij elkaar brengen, zodat er dadelijk in de eindversie van de Luchtvaartnota een heldere rolverdeling komt te staan? We moeten het vertrouwen opbouwen dat er iets gaat gebeuren. Ik heb best wel veel vertrouwen als technologieoptimist – ik kijk even naar de heer Bruins – maar we moeten het ook gaan realiseren en al die partijen daarin meenemen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. Dat ben ik helemaal met de heer Amhaouch eens. Er is een programmamanager bij die Duurzame Luchtvaartafel die zich echt specifiek met innovatie bezighoudt. Ik hoop dat ik u daar al wat meer informatie over kan geven in het kader van de informatie over die Duurzame Luchtvaartafel en in de beantwoording van de schriftelijke vragen.

Mevrouw Kuiken heeft vragen gesteld over het steunpakket voor KLM. Die hadden ook in het volgende blokje gekund, maar ik heb het hier maar bij gedaan. Eigenlijk vroeg u om een herbevestiging dat er ten aanzien van de duurzaamheid, maar ook ten aanzien van dividend, bonussen et cetera eisen worden gesteld. Ik kan u geruststellen: dat is niet veranderd sinds het debat dat we hebben gehad met collega Hoekstra en mij. Daar wordt serieus over onderhandeld. Als we daaruit zijn, kunt u oordelen of dat voldoende is geweest. Maar alle onderwerpen die u noemt, liggen daar echt op tafel.

Bij dit blokje hoort ook nog het onderzoek naar het Oostenrijkse voorbeeld van de minimumticketprijs. Ik ken de berichten over een minimumticketprijs in Oostenrijk, in het kader van de voorwaarden voor steunverlening aan Austrian Airlines. We hebben daar inmiddels al wat navraag naar gedaan. Mijn informatie is dat dit plan ook in Oostenrijk nog helemaal uitgewerkt moet worden. Er zitten allerlei juridische haken en ogen aan. De Europese wetgeving staat het op dit moment ook niet toe, want het staat airlines vrij om hun eigen ticketprijzen vast te stellen. De Oostenrijkers zijn daar al een tijdje mee aan de slag. Om datzelfde werk nog eens over te gaan doen, lijkt me niet zinvol. Maar we zullen natuurlijk in contact staan met Oostenrijk, dat op de voet blijven volgen en kijken waar dat toe leidt.

Mevrouw Kröger vroeg specifiek naar de concrete plannen voor de korteafstandvluchten ten opzichte van de treinen. Dat hebben we al vaker met elkaar gewisseld. De internationale trein kan een heel goed alternatief bieden, zeker omdat je bij vliegtuigen een verbinding hebt tussen A en B, en bij een internationale trein heb je soms nog tussenliggende steden waarmee je mooi de verbinding kunt leggen. Het kabinet zet daarom vol enthousiasme in op het verbeteren van die internationale treinreizen in brede zin. Collega Van Veldhoven is daar zeer gemotiveerd mee bezig. Het staat op zichzelf dus niet alleen als substitutie voor de luchtvaart. De Staatssecretaris heeft de ambitie gedeeld om het internationale spoor zo te verbeteren dat er vanaf 2025 2 miljoen extra reizigers voor de internationale trein kunnen kiezen. Ik denk dat dat een heel mooie, concrete ambitie is. Daarom zet het kabinet ook in op sterke Europese samen-

werking, zodat we samen met de andere lidstaten, de Europese Commissie en de verschillende sectorpartijen de internationale trein verder kunnen verbeteren. Ik heb zelf tijdens de laatste digitale Transportraad het genoeg mogen smaken dat alle landen ons Nederlandse initiatief voor die samenwerking op het gebied van internationaal treinverkeer hebben omarmd. Ik denk dat we daar ook weer hebben laten zien dat we koploper willen zijn. Het is hartstikke goed om te merken dat alle lidstaten in ons initiatief mee zijn gegaan. Via Toekomstbeeld OV wordt gekeken hoe het Nederlandse ov-systeem zich daar het beste op kan inrichten. Met KLM, NS, ProRail en Schiphol wordt bekeken hoe we nou precies die connectie tussen luchtvaart en spoor beter voor elkaar kunnen krijgen. Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dan hebben we daarmee het blokje Luchtvaartnota gehad. Zijn daar nog vragen blijven liggen?

De heer Amhaouch (CDA):

De Minister zou nog terugkomen op de samenwerking tussen regionale luchthavens. Zit dat in dit blokje of in een ander blokje?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat dat onderwerp per ongeluk in «overig» is terechtgekomen. Maar ik kom erop terug. Het had eigenlijk, daar hebt u gelijk in, bij de Luchtvaartnota gemoeten.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat wacht ik geduldig af.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, is misschien bij u ook nog iets blijven liggen?

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, dit is gewoon een vraag die teruggrijpt op waar we vorige keer met u over spraken, het steunpakket van de KLM. Sorry, voorzitter, dat het misschien een minuutje langer duurt, maar het grijpt terug op wat de Minister van Financiën doorschoof naar de Minister van IenW, over duurzaamheid in de luchtvaart. De Staat staat op het punt een grote lening te verstrekken aan de KLM. De KLM moet ook voldoen aan dat CO₂-budget, waar we het nog over gaan hebben. Maar een ding weten we zeker: dat budget zal ongeveer, qua Parijs, rond de 3,5 megaton uitvallen. Ik heb de Minister van Financiën gevraagd om toe te lichten hoe je met dat CO₂-budget die lening terug gaat verdienen. De Minister heeft gezegd: die vraag ga ik niet beantwoorden, die moet de Minister voor Luchtvaart maar beantwoorden. Nou, die deed dat op dat moment niet of die zei: daar kom ik nog op terug. Maar nu we het hebben over die nota, die duurzaamheid en de CO₂-plafonds, plus die lening aan in dit geval de KLM, vraag ik deze Minister of ze misschien iets kan melden over het terugverdienmodel binnen die CO₂-ruimte.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het korte antwoord is nog steeds nee.

De voorzitter:

Wil de heer Van Raan zijn microfoon uitdoen?

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, ik ben door mijn vragen heen, maar ik mag hier wel even op reageren. Want dit betekent eigenlijk dat wij een lening gaan verstrekken van 4,5 miljard ...

De voorzitter:

Nee, meneer Van Raan, u neemt gewoon het woord. Ik heb u het woord niet gegeven, dus ik ontnem u het woord. Het woord is echt aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Raan begrijpt natuurlijk heus wel dat ik nu niet in kan gaan op de vraag hoe het toekomstige verdienmodel van KLM in relatie tot het steunpakket eruitziet. Dat is natuurlijk iets waar we nu met elkaar over in onderhandeling zijn, los van alle onzekerheden die er überhaupt nog zijn ten aanzien van de toekomst van de luchtvaart en het herstel uit de coronacrisis: komt er wel of niet een tweede golf, hoe ontwikkelt het zich in de rest van de wereld, gaan zakenreizigers weer massaal in het vliegtuig, gaan we massaal op vakantie met het vliegtuig? Er zijn zo veel onzekerheden dat ik dat natuurlijk niet – al zou ik het willen – zo precies kan vertalen naar individuele megatonnen.

De voorzitter:

Dan gaan we naar mevrouw Kröger. Zij heeft ook een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik had gevraagd in mijn inbreng of de definitieve nota concrete reductiedoelen voor CO₂, stikstof, geluid en ultrafijnstof gaat behelzen. Als dit het geval is, dan gaan we ook naar een vermindering van het aantal vliegbevingen. De huidige Luchtvaartnota schetst eigenlijk alleen maar scenario's met groei. De plan-MER verkent wellicht andere hoekpunten, maar in de Luchtvaartnota is groei het uitgangspunt. Dan is mijn vraag aan de Minister: komen er in de definitieve nota de concrete doelen op de vijf vlakken die ik net noemde? Ten tweede: is de Minister bereid om dan ook een krimpscenario op te nemen in de Luchtvaartnota?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij hebben in deze concept-Luchtvaartnota alle hoeken van het veld in beeld gebracht. Wij kiezen daar zelf een voorkeursscenario in. Als aan alle voorwaarden wordt voldaan ten aanzien van hinderbeperking et cetera, zou dat door de hele tijdsperiode heen kunnen leiden – mogelijk, hè! – tot een groei van tussen de 1% en 1,5%, met alle onzekerheden daaromheen. Eerst moet geleverd worden en anders komt er geen groei. Die lijn van de Luchtvaartnota hopen we met elkaar eind van dit jaar vast te kunnen stellen. Maar dat houdt bijvoorbeeld dus nog niet de concrete, specifieke CO₂-plafonds in. Daarvan heb ik u aangegeven dat we daar al het voorwerk voor willen doen omdat ik wel aanvoel dat daar draagvlak voor is. Alles wat er juridisch voor nodig is enzovoort gaan we allemaal in kaart brengen, maar we moeten wel realistisch zijn dat de besluitvorming daarover echt aan een volgend kabinet zal zijn.

De voorzitter:

Laatste vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben even een beetje verbijsterd. Eigenlijk gooit de Minister het dus gewoon naar een volgend kabinet, net zoals waarschijnlijk het besluit over Lelystad Airport. Hopelijk zit daar dan een Minister met een groener hart. In dat hele pakket en alle maatregelen waar we het nu over hebben, is er één doorn in het oog van de omwonenden, namelijk dat de hinderbeperkende maatregelen uit het Aldersakkoord nog steeds niet zijn volbracht. Zegt de Minister hier dan wel toe dat in ieder geval eerst alle hinderbeperkende maatregelen uit het Aldersakkoord helemaal moeten worden geïmplementeerd voordat we überhaupt naar dat scenario kunnen waar de Minister het nu over heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het volgende blokje gaan we specifiek op Schiphol in, maar ik kan er nu alvast van zeggen dat ik steeds zeer gemotiveerd ben geweest om in ieder geval dat nieuwe normen- en handhavingstelsel, de vierdebaanregel et cetera keihard afdwingbaar op te leggen. Daar is het LVB-1 voor nodig. Aan mij zal het niet liggen: ik ga dat zo snel mogelijk naar uw Kamer krijgen, zodat we dat vast kunnen stellen, zodat burgers bijvoorbeeld erop kunnen rekenen dat de vierdebaanregel gehandhaafd wordt. Daarnaast weet u dat er een hinderreductieplan aan Schiphol is gevraagd en dat we ook heel helder met elkaar hebben vastgelegd – dat zal in een LVB-2 definitief in wetgeving moeten worden vastgelegd – dat er wat ons betreft geen groei is als er niet eerst hinderreductie heeft plaatsgevonden. Die trajecten komen allemaal nog.

De voorzitter:

Ik kijk even rond of er in dit blok nog verdere vragen zijn van collega's of dat er nog vragen zijn blijven liggen. Dat is niet het geval. We gaan door naar het derde blok: Schiphol.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Daar gingen we eigenlijk al een beetje naadloos in over, want we hebben er net al iets over gezegd. De heer Graus zei net ook al: ik wil zo snel mogelijk dat LVB-1 hebben. Dat deel ik met hem. Het is mijn prioriteit om zo snel mogelijk te stoppen met dat anticiperend handhaven. Dat duurt al veel te lang. Op dit moment wordt door Schiphol het natuur- en depositieonderzoek rondom de stikstof dat we nodig hebben voor dat LVB-1 verder afgerond. Wanneer dat onderzoek is afgerond, kan ook het MER definitief worden afgerond. Een belangrijke stap bij de uitwerking van dat onderzoek is natuurlijk het handhavingbesluit over Schiphol op grond van de Wet natuurbescherming van de Minister van LNV geweest. Dat zal de basis zijn voor de aanvraag van de natuurvergunning. Ik kan geen datum plakken op wanneer dat is opgelost, maar onze inzet is echt om dat LVB-1 zo snel mogelijk in procedure te kunnen brengen.

De heer Graus (PVV):

Ik dank de Minister voor de toezegging dat zij er vaart achter zet. De luchtvaartsector is natuurlijk heel welwillend, ook in dezen, en wil ook graag bijdragen, maar dan moet er wel een werkbaar beleid komen en ook bijvoorbeeld een drempelwaarde. Kan de Minister daar al iets over zeggen of niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De drempelwaarde voor stikstof is natuurlijk een eerste verantwoordelijkheid van collega Schouten. Volgens mij vindt daar vandaag ook een debat over plaats. Er is een eindrapport van Remkes gekomen en er is een advies van de commissie-Hordijk gekomen. Op hoe dat precies nu allemaal vertaald wordt, kan ik op dit moment niet vooruitlopen. Die drempelwaarde is natuurlijk een onderdeel waarnaar ook wordt verwezen in het rapport van Remkes voor de bouw. Hoe we dat als kabinet precies zullen gaan doen, daar informeert collega Schouten u over.

De voorzitter:

Gaat u verder, Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Even kijken. De nachtvluchten, een belangrijk onderwerp. Er wordt gevraagd wanneer er nou een substantiële reductie is en of de ervaringen uit het buitenland wel worden meegenomen. Ik heb inderdaad in de ontwerp-Luchtvaarnota ook de ambitie opgenomen om

tot vermindering te komen. De concrete uitwerking zal moeten plaatsvinden in de luchtvaartbesluiten. Daar leg je dat in vast, zowel voor Schiphol als voor Rotterdam The Hague Airport. Voor Eindhoven is het al in gang gezet, zoals u weet. Daar hebben we de eerste stap gezet. Dan de vergelijking met het buitenland. Het is op zich heel fijn dat u dat aan de orde stelt, want vaak wordt gesuggereerd dat het in Londen, Frankfurt en Parijs allemaal beter is geregeld. In de praktijk ligt dat toch wel heel genuanceerd. Want als je identieke tijdperiodes vergelijkt, zie je eigenlijk dat het gaat om eenzelfde hoeveelheid nachtvluchten. We moeten dus wel uitkijken dat het niet alleen zit in hoe je de nacht definieert. Op Frankfurt – dat is een veel aangehaald voorbeeld – gaat om 26.000 nachtvluchten, maar houdt de nacht om 4.45 uur al op en gaat dan alles los. Ik denk niet dat de mensen rondom Schiphol daar heel erg blij mee zouden zijn.

In het kader van de uitwerking van de Luchtvaartnota ben ik bezig om goed te kijken naar alle aspecten die samenhangen met die nachtvluchten, ook de economische effecten, inclusief het buitenland. Daar ben ik echt nog wel eventjes mee bezig. Ik verwacht dat ik u in de loop van het jaar – dat zeg ik u wel toe – voordat de Luchtvaartnota wordt behandeld, in ieder geval een brief kan sturen over de vorderingen en de stand van zaken. U weet dat dit een onderwerp is dat we op dit moment bijvoorbeeld met KLM aan het bespreken zijn, maar u begrijpt ook dat ik daar nu verder geen mededelingen over kan doen.

De **voorzitter**:

De heer Paternotte heeft een vraag.

De heer **Paternotte** (D66):

De Minister is naar Aalsmeer geweest en is duidelijk van goede wil, anders zou zij dit ook niet met KLM bespreken. Dus heel veel dank daarvoor. Een jaar geleden was er natuurlijk de motie met het verzoek om uit te zoeken hoe we snel het aantal nachtvluchten naar beneden kunnen brengen. Dan zou je hopen dat dat volgend jaar, het volgende vliegjaar, zijn beslag begint te krijgen. Dus een brief met vorderingen voordat we de Luchtvaartnota vaststellen? Ik zou eigenlijk graag willen dat we op dat moment kunnen zeggen: we gaan afbouwen, er gaan minder nachtvluchten komen en dit is ongeveer wat we voor ons zien voor de komende jaren. Is dat haalbaar en, zo nee, waarom niet? En dan als laatste vraag: klopt het wel dat Schiphol in vergelijking met Frankfurt, Heathrow en Charles de Gaulle de meeste nachtvluchten heeft, dus de meeste van de grootste vier luchthavens van Europa?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het moet vastgelegd worden in de verschillende LVB's. Over gesprekken die we nu voeren met KLM, kan ik natuurlijk niks zeggen. Ik kan eigenlijk alleen herhalen dat we de ambitie delen en dat het gecompliceerd ligt, zeker als we het vergelijken met die buitenlandse luchthavens. Misschien is het wel aardig – dan zadel ik de ambtenaren wel weer met een nieuw klusje op, maar dat moet dan maar – om toch nog eens voor u op een rijtje te zetten hoe het precies zit met die andere Europese luchthavens en ook even te schetsen waarom het zo gecompliceerd is. Ik denk dat we daar voor de zomer nog wel een brief over naar u kunnen sturen. Dat geeft dan al een beetje een handvat in waar de voetangels en klemmen zitten en waar we aan denken.

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

Ik wil er wel op wijzen dat we in een economische crisis zitten. Daar begon ik mee. Er wordt nu gesproken over nachtvluchten. Natuurlijk wil je die reduceren en als je vergelijkt, moet je met het buitenland vergelijken, maar wel gelijke monniken, gelijke kappen. In de tijden zit verschil. Er zit

verschil in de alternatieven die er zijn. Wij hebben Maastricht als alternatief, maar dat is in feite al weg, want die baan wordt amper gebruikt. Nu zie je dat er vracht naar Oostende gaat en op een vrachtwagen naar Schiphol komt om afgehandeld te worden. Dat is natuurlijk ook absurd. Dus laten we als we vergelijkingen maken, ook kijken wat de economische effecten daarvan zijn, wetende dat we in een enorme crisis zitten en wetende dat vracht zo belangrijk is. Laten we niet meegaan in allerlei spelletjes en zeggen dat het maar moet worden gehalveerd of dat het weg moet, want dat heeft direct gevolgen voor heel veel mensen en voor die 25.000 banen die er sowieso bij cargo zijn. Ik hoop dat de Minister dat wel meeneemt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Dat is een terecht punt van de heer Dijkstra. Het maakt natuurlijk voor een businessmodel nogal wat uit of je twee keer per dag met een vliegtuig op en neer kunt of dat dat maar één keer kan. Ik stel voor om dat soort zaken mee te nemen in de voetangels en klemmen rond de nachtvluchten. Wat zijn de kritische factoren die daar een rol in spelen? Dat zullen we even op een rijtje zetten in de brief die we nog voor het reces naar u sturen, dus ook die economische kant van nachtvluchten. Overigens gelden daar historische slots voor. Die zijn gekoppeld aan een tijd. Als een airline een historisch recht heeft op een nachtvlucht, kun je dat niet zomaar afnemen. Maar goed, ik denk dat het belangrijk is om al die relevante punten ten aanzien van wat er allemaal speelt op dat veld rondom nachtvluchten voor u in kaart te brengen.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter.

De **voorzitter:**

Dit is de stemmingsbel. De griffier heeft van te voren even geïnventariseerd of er hier leden zijn die die naar de stemmingen moeten. Mij is verteld dat dat niet het geval is. Wij gaan dus gewoon door, maar we wachten even met de vraag van de heer Amhaouch totdat de stemmingsbel is afgelopen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wil even doorpakken op die nachtvluchten. Het CDA heeft herhaaldelijk gezegd dat we inderdaad moeten gaan kijken naar minder hinder, naar hinderreductie, en dat de knop van nachtvluchten wel degelijk een knop is waar we aan moeten gaan draaien. Ik stel wel voor – anders blijven we in subjectieve discussies hangen – om inderdaad een grondige analyse te maken met ons omringende landen, want elk land is verschillend. Kijk alleen al naar Engeland met vijf vliegvelden en Duitsland met een aantal vliegvelden. We moeten inderdaad appels met appels gaan vergelijken waar het gaat om de nachtvluchten, ook waar het gaat om tijdslots, zodat wij weten wat de referentie is van waaruit wij starten. Dan kun je zeggen of Nederland gekke Henkie is of niet. Ik denk dat dat een heel goed startpunt is om de discussie over nachtvluchten goed te voeren. De vraag aan de Minister is of zij die analyse mee wil nemen in deze discussie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is precies wat ik beoog met de nachtvluchtenbrief die wij naar jullie – naar uw Kamer, moet ik zeggen – gaan sturen. Ik wil in die brief alle relevante aspecten, wat er nou allemaal speelt rondom die nachtvluchten, hoe het juridisch in elkaar zit en wat de economische randvoorwaarden zijn, even voor u gaan schetsen, in de internationale context.

De **voorzitter:**

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan is er nog gevraagd naar de schaarste aan slots. De allereerste spreker begon er al mee: niemand had verwacht ooit zulke omstandigheden op de luchthavens aan te treffen. Vliegtuigen staan daar langdurig geparkeerd. Men moet zich zorgen maken, en de maintenance daar helemaal op inrichten, om ze in goeden doen te laten blijven als ze lang stilstaan. Dat er weinig gevlogen wordt, staat op zich los van de slots. U weet allemaal dat de waiver daarvoor in het leven is geroepen. Dat maatschappijen nu vanwege corona niet kunnen vliegen, mag geen reden zijn waarom ze allemaal hun historische slots kwijtraken. Dat zou ontzettend ontwrichtend zijn voor die hele markt. In die zin wordt de status quo van de rechten op slots voor alle airlines bevroren. We weten nog niet hoe het herstel van de luchtvaart precies zal gaan in de komende tijd. Alles wat je daarover zegt, heeft een hoog theeblaadjeslezengehalte. We gaan er wel van uit – dat is tot nog toe altijd gebeurd en dat hoor ik u ook eigenlijk allemaal zeggen – dat er altijd behoefte zal blijven aan vliegen. We weten alleen niet precies in welke mate en in welk tempo.

Een tijdelijke terugval – zeker zo heftig als we nu hebben gezien – van de vraag, betekent niet dat er geen tekort meer is aan slots. Luchtvaartmaatschappijen maken natuurlijk nog gewoon aanspraak op de reeksen die ze hadden. Daar verandert niks aan. Dat blijft gewoon zoals het het vorige seizoen was. Dat is natuurlijk ook het geval voor Schiphol, waarbij eigenlijk alle slots historisch zijn, omdat er al zo'n enorme schaarste was. De meeste mensen vermoeden dat al die slots die nu historisch zijn dat vermoedelijk blijven, omdat airlines ze allemaal niet kwijt zullen willen. Daarmee blijft er dus nog steeds een schaarste. In theorie kan het natuurlijk zo zijn dat allerlei airlines, ook grotere, failliet gaan, waardoor je heel veel slots terug zou krijgen. Die tendens lijkt zich niet te gaan voordoen. Nederland is bijvoorbeeld bezig met KLM en Duitsland ondersteunt Lufthansa. Eigenlijk overal in de wereld gebeurt dat, omdat iedereen ziet dat er nationale belangen van de verschillende lidstaten mee samenhangen.

Welke sturing heb je dan nog op die slots gegeven de schaarste? Zoals u weet, is die beperkt. De slotverdeling is een aangelegenheid van de onafhankelijke slotcoördinator. Die verdeelt de slots volgens de verdelingscriteria die volgen uit de Europese slotverordening. We hebben het er al vaker over gehad dat die slotverordening wordt herzien. Nederland wil echt graag inzetten op sturen op duurzaamheid en netwerkqualiteit, maar dat is nu nog niet gelukt. Ik blijf me daar in EU-verband natuurlijk wel voor inspannen. Ik heb het al meerdere keren aangekaart, ook bij collega's, dat je wat meer nationale invulling zou kunnen geven. Op nationaal niveau onderzoek ik of het mogelijk is om aanvullende regels te formuleren op basis waarvan de slotcoördinator bij gelijksoortige aanvragen bijvoorbeeld rekening zou kunnen houden met duurzaamheid of netwerkqualiteit. Dat onderzoeken we dus. Het is, weten we, niet eenvoudig, maar er is een eerste begin gemaakt in de fees op Schiphol ten aanzien van duurzaamheid. Die knop kun je in de toekomst een tandje verder aandraaien. Dat onderzoeken we dus ook.

Hoe zetten we ons dan precies in in Europa voor de herijking van het slotbeleid? De Europese Commissie is eind vorig jaar gestart met een eerste stap in het kader van de herziening van de EU-slotverordening. Helaas verwachten ze pas op z'n vroegst in 2021 het gesprek met de Raad en het Europees Parlement te gaan starten over die herziening. Dat is jammer. Aan de andere kant geeft het ons ook ruimte om veel voorwerk te doen in de bilaterale contacten met allerlei lidstaten in onze kopgroep luchtvaart, ook om voor te sorteren op de goede voorstellen daarin. De slotverordening heeft als doel om de beschikbare capaciteit op de overbelaste luchthavens in de EU volgens onpartijdige, transparante, niet-discriminerende regels te verdelen, maar nogmaals: wij vinden echt dat het gerechtvaardigd is dat je een verschil maakt op basis van

duurzaamheid en netwerkqualiteit. Maar we zullen moeten zien hoe ver we dat vertaald kunnen krijgen.

In dit licht is natuurlijk ook luchtvracht door een aantal leden aan de orde gesteld. Ook ik deel met u dat luchtvracht van groot belang is voor de economie en voor de werkgelegenheid. Ik ben ook echt van plan om dat een plek te geven in dat beleidskader netwerkqualiteit, want de getallen die u noemde rechtvaardigen dat. U zei terecht: het is een gering percentage van het aantal vluchten, maar als je kijkt naar hoeveel werkgelegenheid ermee gemoeid is en hoe groot het economische belang ervan is, dan is dat echt het beschermen waard. Ik geef dat graag een plek in dat beleidskader, want dat ben ik zeer met u eens.

Dan heeft mevrouw Kuiken nog gesproken over het ultrafijnstofonderzoek. TNO gaat dat doen, maar waarom niet gewoon het RIVM? Niet? Was het iemand anders? Excuus.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik denk dat ik een overenthousiaste medewerker heb en dat hij dat bij jullie heeft aangedragen, maar ik heb de vraag uiteindelijk niet gesteld. Dat was mijn omissie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Oké. Kun je zien hoe goed er gewerkt wordt! Als u het toch graag hoort, dan kan ik u informeren dat Schiphol dat niet zelf doet, maar dat TNO daarvoor ingehuurd wordt. En u zult het met mij eens zijn dat TNO gewoon een heel goede onafhankelijke club is.

De heer Dijkstra heb ik in ieder geval zelf horen zeggen dat er in de omgeving van Schiphol ... Hij gaat nu ook in zijn papieren zoeken om te kijken of hij het wel gevraagd heeft! Maar kijk, de voorzitter bevestigt het. Hij vroeg naar de slimme bouw. Ik kan niet genoeg onderstrepen dat ik het met hem eens ben dat we alles moeten doen wat concreet in de omgeving van Schiphol en de andere luchthavens tot hinderbeperking kan leiden. Tegelijkertijd zien we ook de enorme bouwopgave die er in diezelfde gebieden is. Er is een enorme behoefte aan woningen en dat lijkt elkaar te bijten. We hebben Schiphol gevraagd om een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen en daarnaast zijn wij natuurlijk ook in gesprek met de collega's van BZK en de regio, bijvoorbeeld over wat je kunt doen met geluidadaptief bouwen. Wat biedt dat voor mogelijkheden? Dat heeft te maken met de richting waarop een woning is geplaatst. Een ander voorbeeld is het plaatsen van de slaapvertrekken juist op de begane grond in plaats van boven. Zo zijn er allerlei innovatieve ideeën. Denk verder aan beplanting tegen gevels aan en hoge bomen die geluid afvangen. Er is van alles mogelijk. Daar kijken we naar met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische experts om te zien wat daar nog extra kan gebeuren.

Wanneer komt het advies van de heer Van Geel? Ik wil eind 2020, dus eind van dit jaar, kunnen besluiten over de toekomstige organisatie van het overleg rondom Schiphol. We doen dat inderdaad op basis van het eindadvies van de heer Van Geel, dat wordt opgesteld naar aanleiding van die evaluatie. Ik heb de heer Van Geel dus gevraagd om dit najaar met het advies te komen en om te zorgen dat in de eerste helft van 2021 de hele uitvoering ook echt op gang komt. Daarna komt er aan zijn opdracht een eind.

Voorzitter, dat waren de vragen in het blokje Schiphol.

De **voorzitter**:

Ging u nog in op de medewerkers van Schiphol? Zowel de SP als de PvdA hebben daar vragen over gesteld. Ik dacht dat dat ook met Schiphol van doen had.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb nog wat dingen over de regionale luchthavens, de vouchers, het luchtruim, de grondafhandeling en de sociale vestigingseisen. En dat laatste is, denk ik, het punt waar mevrouw Kuiken naar op zoek is. Misschien zijn er nog wel andere onderwerpen, maar dit zijn sowieso de onderwerpen die in het volgende blokje zitten.

De voorzitter:

Dan check ik nu even bij de leden of er nog meer vragen in dit blokje zijn blijven liggen. Zo nee, dan kan de Minister doorgaan met haar betoog en het vierde blokje, het blokje overig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, klopt. Er is door meerdere leden gesproken over de samenwerking tussen de luchthavens, de regionale luchthavens en de samenwerking met Eelde, Maastricht en Twente. Uiteraard vinden wij alle regionale luchthavens van belang. Die luchthavens hebben zelf ook aangegeven dat ze graag meer met elkaar willen gaan samenwerken en die wens ondersteunen wij. Het is wel primair aan die luchthavens zelf om dat in te vullen. Wij zullen dat proces graag faciliteren en stimuleren. In de komende periode zal het Rijk ook samen met de luchthavens en de NVL bezien welke functies door de samenwerkende luchthavens vervuld kunnen worden, welke specifieke opgaven daar liggen en op welke manier het Rijk daarin kan ondersteunen. In bijvoorbeeld Groningen en Maastricht lopen er ook al onderzoeken, aan de ene kant via de aandeelhouders en in het Limburgse via de provincie Limburg om ook te kijken wat daar het beste toekomstmodel zou zijn. Gisteren hebben we dat in het overleg met de provincies besproken. Daarbij is dit onderwerp ook aan de orde gekomen. We gaan de komende tijd nader in overleg over hoe dat precies zou kunnen. Er is bijvoorbeeld ook besproken of je ze allemaal in één holding onder Schiphol moet onderbrengen. Wat zijn de voor- en nadelen van verschillende samenwerkingsmodellen? Dat gaan we in de komende periode allemaal met die luchthavens verder bespreken.

De voorzitter:

Ik zag de heer Amhaouch, want hij had hier al eerder een vraag over gesteld. Hij krijgt de gelegenheid om die vraag te herhalen.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik denk dat het goed is dat dit gaat gebeuren. Wat we al eerder hebben gezegd: de vliegvelden moeten in een klein land als Nederland tot hun kracht komen. Hoe duurzamer de luchtvaart wordt, hoe belangrijker de regionale vliegvelden worden, of het nou Groningen, Maastricht, Twente Airport, Rotterdam of Eindhoven is. Er was een onderzoek van EenVandaag, anderhalf jaar tot twee jaar geleden onder 27.000 leden. Op de vraag of het een goede of een slechte zaak is dat vliegverkeer wordt verdeeld over het land, bijvoorbeeld naar Eindhoven of Lelystad, bleek uit het antwoord dat 60% dat een goede zaak vindt, terwijl 28% dat een slechte zaak vindt en 13% het niet weet. Dus ook de reizigers hebben daar behoefte aan. Belangrijk is hoe we structureel overleg kunnen organiseren. Dat gaat niet altijd over geld. Ik heb veel reacties gehad dat in de Luchtvaartnota voornamelijk wordt gezegd: financieel doen we niets en daarna gaan we samenwerken. Neem wat afstand en kijk voor de korte en middellange termijn hoe op de vliegvelden vrachtvervoer en passagiersvervoer tot hun kracht kunnen komen. Op elk vliegveld is altijd economische ontwikkeling. Dat willen we graag stimuleren op een duurzame en verantwoorde wijze, met de regiobestuurders.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben zeer bereid om hierover met die regiobestuurders en met de regionale luchthavens een goed gesprek te voeren. We kijken ook naar complementariteit: waar de een zich richt op lesvliegen en de ander meer op innovaties of drones, en weer een ander op vrachtverkeer, kijken we waar ze elkaar kunnen aanvullen. U weet ook – en dat zullen we in het gesprek met de luchthavens ook aan de orde hebben – dat we heel veel moeite hebben gehad om een verkeersverdelingsregel voor elkaar te krijgen, om vluchten te mogen verdelen tussen Schiphol en Lelystad. Het is niet eenvoudig om die zomaar over het land te verspreiden. Dat kan niet, en het kan alleen maar bij Lelystad omdat het zo dicht bij Schiphol ligt. Dat kunnen we niet op dezelfde manier doen met Groningen en Maastricht. Maar de mogelijkheden en onmogelijkheden daarvan willen we graag met hen bespreken en uitwerken.

De voorzitter:

Hier is nog een vraag van de heer Graus over.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Maastricht Aachen Airport gaat mij net als de heer Amhaouch erg aan het hart; we zijn ook Limburgers. Maar ook Eelde gaat ons erg aan het hart. Krijgen we nog een soort terugkoppeling? We willen als Kamerlid, als controleur ook een vinger aan de pols kunnen houden. Kan de Minister daar iets over toezeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben daar natuurlijk wel even tijd voor nodig om dat goed te doen. De luchthavens, maar ook de regionale overheden hebben ook al aangegeven dat zij zienswijzen zullen indienen op de Luchtvaartnota. Daar nemen we ook kennis van, dat nemen we mee, zodat we daarop voor kunnen sorteren in de uitvoeringsagenda, die we straks zullen presenteren, als we hopelijk dit najaar ook de definitieve Luchtvaartnota kunnen vaststellen. Op die manier wordt u daar zeker in meegenomen. U kunt via de zienswijze kennisnemen van de opvattingen en van onze reactie daarop. Dan gaan we voorsorteren op een uitwerkingsagenda voor vaststelling van de definitieve Luchtvaartnota.

De voorzitter:

Ook de heer Dijkstra heeft nog een vraag op dit punt.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het belang van de regionale velden, met name Groningen en Maastricht, moet benadrukt worden. Op pagina 74 wordt daar echt heel summier op ingegaan. Wij hebben die zienswijzen al ontvangen. Er is een aantal problemen, zoals politieke partijen die gewoon van deze vliegvelden af willen. Dat kan, maar we zien dat dit een strategisch belang voor Nederland is, terwijl de luchtvaart in Nederland gewoon als één geheel wordt gezien. Dan heeft het zin om dit soort vliegvelden er echt bij te houden, om te kijken hoe je synergie kunt vinden, zonder te dwingen tot verplaatsing en dat soort dingen, en zonder dat we Schiphol Group NV dwingen om het over te nemen, maar om het toch op de een of andere manier rendabel te maken, of in ieder geval de kracht kunnen benutten van deze onderdelen van onze luchtvaart in Nederland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat Eindhoven een mooi voorbeeld is, waarbij juist wordt gekeken wat deze luchthaven bijdraagt aan wat er economisch aan behoefte is in de hele Brainportregio. Ik denk dat dat een goed voorbeeld is voor de andere luchthavens om te zien hoe je goed regionaal ingebed kunt zijn, ook in de specifieke behoeftes in die omgeving.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er zijn meerdere vragen gesteld over de vouchers, zo noem ik het maar even kort samengevat. Ik heb eerder in de Kamer ook al gezegd dat mensen die hun geld terug willen hebben, dat gewoon moeten krijgen. De ILT handhaaft daarop. Ik geloof dat wij half juli de eindrapportage van de ILT krijgen over hoe dat verloopt. Ze zijn er in ieder geval gewoon weer mee gestart en hebben, zo weet ik uit mijn hoofd, in ieder geval contact gehad met alle Nederlandse airlines en ook een aantal buitenlandse airlines die daarop worden aangesproken. Zodra we die eindrapportage van de ILT hebben, ergens half juli, zal ik u die doen toekomen. Maar ik onderstreep het hier nog een keer: mensen hebben er gewoon recht op om hun geld terug te krijgen.

Dan de sociale vestigingseisen van het vliegend personeel.

De **voorzitter**:

Voordat u doorgaat, kijk ik even: de heer Laçin heeft nog twee interrupties, zie ik.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil alleen deze interruptie niet als interruptie gebruiken. Ik heb de vraag gesteld of de eerder uitgegeven vouchers ook meteen ingeruild kunnen worden voor geld. Die vraag is niet beantwoord; vandaar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Inclusief de vouchers van vóór 14 mei. Dat was die datum.

Dan de sociale vestigingseisen rond vliegend personeel en grondafhandelaren. Los van de vraag wat voor eisen dat precies zouden moeten zijn, gelden daaromtrent natuurlijk ook juridische beperkingen. In oktober jongstleden is er inderdaad een motie aangenomen van de heer Laçin, die ons oproept om bij modernisering van het Europese luchtvaartbeleid te pleiten voor de mogelijkheid van die sociale vestigingseisen. Als ik het niet goed zeg, hoor ik het ongetwijfeld zo. In dat kader ben ik aan het onderzoeken hoe ik invulling zou kunnen geven aan die motie. Daar worden uiteraard de belanghebbende partijen bij betrokken. Lees: ook de vakbonden. Op 4 februari hebben we een overleg gehad vanuit het ministerie met FNV, VNV en VNC. Tijdens het overleg met die bonden is gesproken over de mogelijkheid van sociale vestigingseisen. Vanwege corona is een volgende afspraak even wat in het slop geraakt, maar we gaan die draad echt weer oppakken. We moeten nu dus even verder gaan bekijken wat de sector zelf aan het doen is met het poolen van materieel enzovoort, en wat daar nu uitkomt. Ook loopt er nog een Europees traject, specifiek over de veiligheid van de grondafhandeling. De Commissie zal naar verwachting volgend jaar met voorstellen komen om de veiligheid bij de grondafhandeling te verhogen. Dat zijn twee verschillende sporen. Aan beide wordt gewerkt.

De **voorzitter**:

Daarover heeft de heer Laçin een vraag, en vervolgens mevrouw Kuiken.

De heer **Laçin** (SP):

Soms krijg je bijna spijt dat je motie aangenomen is. Het klopt inderdaad van die motie, maar wat ik wel terugzie van deze Minister, is dat zij juist door die motie ook continu refereert aan Europa, Europa, Europa. Daar heb ik moeite mee, omdat er nationaal ook sociale vestigingseisen gesteld kunnen worden. Daarom stel ik dat nogmaals aan de orde in dit debat, omdat Schipholwerknemers die tijdens de coronacrisis hebben doorgewerkt, nu zeggen: wij willen vaste banen, we willen veilige banen en we

willen een fatsoenlijke beloning krijgen voor het werk dat wij doen. We zijn vitaal en cruciaal, maar Schiphol neemt zijn verantwoordelijkheid niet. De rijksoverheid is grootaandeelhouder van Schiphol. Dat betreft het Ministerie van Financiën, maar deze Minister gaat ook over de grondveiligheid op Schiphol. Dus daarom wil ik nogmaals – de jojo is daar het bewijs van – deze Minister vragen om in gesprekken met Schiphol aandacht te vragen voor nationale sociale vestigingseisen, zoals mevrouw Kuiken ook zei: minder afhandelaren, minder concurrentie, minder een race naar beneden. Laten we dat in ieder geval op de agenda zetten en de heer Benschop vragen om zijn verantwoordelijkheid te nemen. Dat is de concrete vraag aan deze Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als er gevraagd wordt om daar in het Europese luchtvaartbeleid aandacht voor te hebben, zeg ik: dat doen we dus. Het staat op de agenda. Waar het gaat om nationale eisen is het Ministerie van SZW in beeld. Dat is ook een herhaling van zetten. Waar het gaat om de veiligheid proberen we die natuurlijk ten volle een plek te geven in alles wat we in het kader van het integrale safety management doen. Dat geldt niet alleen in de lucht, maar ook op de grond. Dus alle veiligheidsaspecten staan daar echt op de agenda. Voor het overige hebben we natuurlijk het gesprek met de sociale partners net opgestart. Er is in februari een eerste bijeenkomst geweest. Ik vraag uw begrip ervoor dat dat vanwege alle coronaperikelen nog niet tot een vervolgspraak heeft geleid, maar dat gaat echt weer komen.

De heer Laçin (SP):

Dat het gaat komen, dat geloof ik graag. Natuurlijk gaat de Minister de door mij ingediende motie uitvoeren. Het was ook geen verwijt richting de Minister. Waar het mij nu om gaat, is dat in deze periode heel veel werknemers op Schiphol zeggen: wij staan in die frontlinie, wij hebben doorgewerkt, wij hebben het hier draaiende gehouden en wij willen nu dat Den Haag, de rijksoverheid, haar verantwoordelijkheid neemt, met Schiphol in gesprek gaat en in ieder geval luistert naar onze eisen, naar wat wij willen.

De vraag die ik hier aan de Minister stel, luidt: neem dat mee of geef het mee aan de Minister van Financiën voor de gesprekken die met Schiphol worden gevoerd. Ik zal daar straks ook een motie over indienen. Ik wil dat dat nu gewoon gaat gebeuren, los van de trajecten die met de vakbonden lopen, want die dateren ook alweer van een paar maanden terug. Maar er moet snel duidelijkheid komen voor die mensen, want dat verdienen zij. Ik wil graag dat de Minister dat onderschrijft.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat daar aandacht voor nodig is, ben ik zeer met de heer Laçin eens, zeker in het huidige tijdsgewricht. Heel veel mensen maken zich grote zorgen om hun baan, even los van de veiligheidsaspecten waar we het over hebben. Naast de veiligheid waar wij het al met elkaar over hadden, is er nu natuurlijk ook bijzondere aandacht voor de veiligheid in het kader van COVID-19. Dat staat nu ook echt op de agenda. Dat is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de werkgevers, van Schiphol, van de airlines, van de grondafhandelingsbedrijven, de cateraars et cetera. Met de collega's van Financiën, Sociale Zaken en Economische Zaken hebben we daar voortdurend gesprekken over, want wij maken ons allemaal zorgen over de economische gevolgen van deze crisis en over wat dat betekent voor de werkgelegenheid van al die individuele mensen. Daar zal ik dus graag met al die collega's over blijven spreken. Die aanmoediging heb ik eigenlijk niet nodig, want dat zien wij zelf ook echt wel.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Hier ben ik het gewoon niet mee eens. Het begon al met de zinsnede: ik ga er niet over. Het kabinet spreekt met één mond, dus het kan niet zo zijn dat we hier het antwoord krijgen dat het bij Sociale Zaken ligt. Ik ben nieuw op dit onderwerp, maar ik weet wel dat Nederland zelf ook over de licenties gaat. Daar heb je Europa niet voor nodig. De Minister zegt dat zij ziet dat er nog sprake is van gevaar dat versterkt wordt door de coronacrisis, omdat de flexbanen eigenlijk alleen maar toenemen. Ook de omloopsnelheid neemt toe. Voorts tonen rapporten aan dat de ondermijning toeneemt. Dan zou juist deze VVD-Minister moeten zeggen: ik neem mijn verantwoordelijkheid, ik houd het niet bij «het is iets waarbij we op Europa moeten wachten», maar ik zeg u toe dat ik binnen nu en een paar maanden met een plan van aanpak kom. Waarom kan dat niet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als mevrouw Kuiken de indruk heeft gekregen dat ik mijn handen ervan aftrek omdat het allemaal bij SZW hoort, dan heb ik me waarschijnlijk heel onhandig uitgedrukt. Dat is zeker niet het geval. Nederland is juist een van de landen geweest die het ook echt in Europa heeft geagendeerd. Daar wordt nu ook echt serieus naar gekeken. We hebben met de sociale partners, met de partijen op Schiphol, ook met de grondafhandelaar, bekeken wat er kan. Ik noem bijvoorbeeld het experiment naar aanleiding van de vraag: wat kun je nou met dat poolen van materieel aan veiligheidswinst bereiken? Dus we zijn in gesprek over het niveau van de veiligheid. Waar wij vanuit ons ministerie daaraan kunnen bijdragen, doen we dat graag. Ik ben in goed overleg met collega Koolmees en met collega Van Ark die over de Arbeidsinspectie gaat. Ik spreek erover met collega Wiebes van EZK. Ieder vanuit zijn eigen departement draagt eraan bij. Ik zal dat zeker ook doen waar ik dat kan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dat is allemaal proces. Die pool ook. Die levert tot nu toe onvoldoende op. Dat zeggen ook de vakbonden; we zijn zelf buitengewoon kritisch en de veiligheidsissues blijven. Deze discussie wordt al vijftien jaar gevoerd. Dus waarom zegt de Minister niet: ik ben het ermee eens dat we te veel afhandelaars hebben, ik mag wat over licenties vinden, hier gaan we voorwaarden aan verbinden en ik wil hier helderheid over hebben voor het najaarsoverleg over de Nota Luchtvaart? Dan hebben we een concrete toezegging. Anders blijft het lucht, en zeker als we op een Europees verband moeten wachten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er lopen hier verschillende dingen door elkaar. We hebben het over sociale vestigingseisen. We hebben het over de veiligheid. U zegt: dat poolen werkt niet. Nou, het is net begonnen, dus laten we even serieus kijken hoe dat werkt en dan een evaluatie daarvan krijgen. Nogmaals, ik doe mijn uiterste best en sta overal voor open om tot verbeteringen te komen. Maar we moeten het wel even de tijd geven.

De **voorzitter**:

De Minister gaat verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zijn er nog vragen gesteld over Single European Sky. De heer Dijkstra vraagt of ik me daar maximaal voor wil inzetten. Dat is zeker belangrijk: een luchtruim zonder barrières en het liefst zonder capaciteitsproblemen. Dat hebben we nu even gehad, maar dat kwam door corona. Maar ik maak me zeer zeker sterk voor de implementatie van die Single European Sky. Ik zal er bij de collega's graag op aandringen. Nogmaals, omdat het gewoon beter is uit oogpunt van duurzaamheid, efficiency en de

kosteneffectiviteit van de airlines. Als je niet onnodig hoeft om te vliegen, maar in één keer naar je bestemming kunt vliegen, is dat voor iedereen beter. De Europese Commissie maakt momenteel ook een voorstel voor het verbeteren van de implementatie van CESAR, waarover als het goed is, eind dit jaar wordt besloten. We hopen dat de nieuwe regelgeving inzake Single European Sky later dit jaar wordt gepubliceerd. Ik hoop dat we met het vertrek van het VK op dat punt wellicht wat sneller zaken kunnen doen.

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

Dat klinkt zeker hoopvol en snel. Is er geen mogelijkheid om het mee te nemen in de Green Deal? Of zou dat juist weer vertraging opleveren? Het zit er nu niet in en eigenlijk is dat een gemiste kans, want de kortste route is altijd voor iedereen het beste.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We hebben in de contacten met de Europese Commissie heel duidelijk de link gelegd met de Green Deal. Nogmaals, omdat er echt duurzaamheids-winst te halen is uit die Single European Sky. Dus dat staat ook wel op het netvlies bij Eurocommissaris Timmermans, u allen welbekend.

De **voorzitter**:

De Minister gaat verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het CDA heeft gevraagd naar de CDO-vluchten, de Continuous Descent Operations. Bij Schiphol wordt het nachtverkeer al grotendeels met behulp van CDO's afgehandeld. Ik zie wel mogelijkheden om, gelet op de veranderde situatie in het luchtruim, daarmee ook overdag meer praktijkervaring op te doen, juist zoals u ook zegt. Dus ik ben graag bereid om samen met LVNL de mogelijkheden te verkennen. Wellicht kan ik u zelfs voor het zomerreces al informeren over wat LVNL daarin mogelijk acht, dus over wat we structureel kunnen doen aan het continu dalen en continu stijgen en wat daarin nog aan verbeteringen mogelijk is.

Kan de Minister toezeggen dat de toezegging dat in seizoen 2021/2022 de laagvliegroutes zullen verdwijnen, ook nog in de definitieve Luchtvaartnota staat? Dat wegnemen van de laagvliegroutes, uiterlijk in de winter van 2021/2022, is inderdaad onderdeel van het kabinetsbeleid. Ik heb die toezegging meermaals gedaan. Die is ook opgenomen in de Startbeslissing Luchtruimherziening. Dat proces loopt op schema. Ik wil u in de komende voortgangsbrief luchtruimherziening, die nog voor het reces naar u toekomt, daarover rapporteren. Maar het ligt op schema en die toezegging kan ik nakomen en zal ik nakomen.

De heer Dijkstra vroeg hoe Lelystad Airport aantrekkelijker zou kunnen worden gemaakt voor toekomstige gebruikers. Er is al een aantrekkelijke propositie. De luchthaven is natuurlijk ook goedkoper dan Schiphol. De omdraaitijd is maximaal een halfuur vanwege de kleinschalige infrastructuur. Passagiers kunnen in een uur van hun auto of ov in het vliegtuig komen. Voor de rest is er geen wijziging in standpunten gekomen.

De voorbereidingen voor de opening van Lelystad Airport lopen. Daarvoor geldt hetzelfde als wat ik over Schiphol heb gezegd: de stikstofdepositieberekeningen moeten worden geactualiseerd conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. Als die afgerond zijn en als bekend is hoe dat probleem van de stikstof wordt opgelost, zal ik uw Kamer daar uiteraard direct over informeren. Vervolgens kunt u ook de voorhang van het wijzigingsbesluit afronden, waarbij u heeft aangegeven ook de VVR te willen betrekken.

Dan was er nog de vraag van de heer Van Raan over de vogels. Hij vroeg of ik bereid ben om de aanbevelingen van experts over te nemen. Ik heb de Adviesgroep Vogeltoets advies gevraagd over de toegevoegde waarde

van een vogelradar. Arcadis heeft een voorstel uitgewerkt voor de nadere invulling van de monitoring. Die onderzoeken zijn bijna afgerond. Zodra het zover is zal ik u daarover informeren.
Dat waren de overige vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik mis nog een reactie op de motie Van Dijk/Graus, waar de heer Graus naar had gevraagd. Ik kijk ook even of er verder nog openstaande punten zijn. Laten we eerst even het punt van die motie nemen. Misschien kan de heer Graus dat nog even toelichten.

De heer Graus (PVV):

Ik zie de Minister twijfelend kijken. De motie is inderdaad ingediend bij de Minister van Financiën. Daar zal mogelijk het probleem liggen, maar we hebben gevraagd om een onderzoek om KLM los te weken van Air France.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die motie is inderdaad aangenomen. Collega Hoekstra geeft daar invulling aan. Het is niet in eerste instantie iets luchtvaarttechnisch. Het is vooral een kwestie van hoe het in de hele aandeelhoudersstructuur zou zitten. Dus collega Hoekstra is daarmee bezig.

De heer Graus (PVV):

Ik neem toch aan dat de Minister als de hoedster van KLM hierbij betrokken is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben daar zeker bij betrokken, maar het Ministerie van Financiën is daarbij «in the lead».

De voorzitter:

Ook mevrouw Kröger had nog een vraag die was blijven liggen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik weet niet bij welk blokje die hoort, maar ik heb een vraag gesteld over het volgende. Als we willen voorkomen dat mensen met ziekteverschijnselen toch in een vliegtuig stappen, moeten mensen dan niet veel gemakkelijker hun geld terug kunnen krijgen? Het gaat erom dat je gemakkelijker je geld terug moet krijgen als je cancelt op basis van vermoedens van corona. We willen maximaal voorkomen dat mensen denken: o, ik heb een snotneus, maar ik ga toch maar vliegen, want anders ben ik mijn geld kwijt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het hangt per maatschappij ervan af onder welke voorwaarden men geboekt heeft en wat wel of niet een grond voor annulering is. Daarom is het ook verstandig dat mensen, als zij nu reizen boeken, wel even kijken welke risico's wel en niet zijn verzekerd.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp dat de Minister even moet overleggen met anderen, maar ik zou toch een antwoord willen waarbij zij de bal niet alleen maar bij de luchtvaartmaatschappijen legt. Wij hebben er toch collectief als samenleving belang bij dat mensen heel strikt zijn op het moment dat zij denken «o, ik heb een beetje keelpijn of een snotneus» en dat zij dan niet gaan vliegen? Dan moeten wij toch proberen daar iets voor te regelen? Dus die bal leg ik dan toch wel bij u, zeg ik via de voorzitter.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We werken natuurlijk niet voor niets met gezondheidsverklaringen. Als mensen niet fit zijn en ziek zijn, moeten ze ook niet gaan vliegen. Of dat grond is voor annulering hangt er echt vanaf onder welke voorwaarden, bij welke airline men geboekt heeft.

De voorzitter:

Ik merk dat dit veel vragen oproept. Ik ga nog even één rondje toestaan, maar zou wel willen afronden in deze termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zal ik dan in tweede termijn even kijken of ik nog iets kan toevoegen aan dit antwoord?

De voorzitter:

Er is nog een aanvullende vraag van mevrouw Kröger en daarna van de heer Paternotte.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het zou goed zijn als in tweede termijn kan worden geschetst hoe wij als overheid kaders kunnen stellen voor airlines, zodat ze gemakkelijker geld teruggeven op het moment dat jij, omdat je denkt dat je corona hebt, besluit niet te vliegen. Wat zijn daar de mogelijkheden voor?

De heer Paternotte (D66):

Ik zou de Minister willen helpen. Ik deel heel erg dat mensen natuurlijk een gezondheidsverklaring moeten tekenen. Maar je moet geen enkele belemmering voelen om te zeggen: ik voel me niet goed, ik ga inderdaad niet naar het vliegveld toe, ik ga niet aan boord stappen, ik ga het niet eens proberen. Volgens mij is het zo dat bijvoorbeeld KLM en Transavia nu heel flexibel zijn met wijzigingen. Tot kort van tevoren kun je het ticket gewoon nog verplaatsen. Ik zou de Minister willen vragen of dat voor alle maatschappijen geldt die vanaf Schiphol vliegen. Ik zou dan inderdaad graag als antwoord willen dat we dat wel overal mogelijk maken. Geld terug weet ik niet, maar je moet het wel altijd kunnen wijzigen als dat vanwege gezondheid nodig is. Dat zou toch echt moeten kunnen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er vliegen normaliter heel wat maatschappijen vanaf Schiphol. Ik stel voor dat we dat even terugnemen. Ik zal eens kijken of ik daar nog schriftelijk op kan reflecteren, want ik kan het echt zo niet overzien voor al die airlines.

De voorzitter:

Misschien is dat dan een punt om straks in de tweede termijn nog verder op door te gaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zou de toezegging graag met een tijdbestek willen hebben. Binnenkort gaat er weer heel veel gevlogen worden, dus ik zou dan heel graag willen horen hoe snel wij hier schriftelijk een reactie op krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we zeggen dat we u daar voor 1 juli op hoofdlijnen over informeren. Ik kan niet garanderen dat ik voor airlines die ooit vanaf Schiphol vliegen, dit in beeld kan brengen. Als u mij dat wilt vergeven, gaan we natuurlijk ons best doen om daar een zo goed mogelijk beeld van te geven voor 1 juli.

De voorzitter:

De heer Van Raan heeft ook nog een vraag die is blijven liggen.

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

Ja, twee vragen. Dank voor de gelegenheid. Dank ook voor de beantwoording van de vogelvragen. Fijn dat daar onderzoeken naar komen. Maar dat was niet helemaal de vraag. De vraag was de volgende. Die innovaties die worden besproken in de Luchtvaartnota gelden natuurlijk ook voor onderzoeken naar vogels en de innovatie van de radars. De vraag was: bent u bereid om ook die innovaties, op het gebied van dat onderzoek, mee te nemen in de nota? Dat is vraag één.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Als op het gebied van vogelaanvaringen risico's kunnen worden uitgesloten, door wat voor innovaties dan ook die de veiligheid kunnen bevorderen, zullen we dat graag doen.

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

Dat is fijn, want die innovaties zijn er, dus daar kijken we naar uit. De tweede vraag die is blijven liggen ging over het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Het lijkt erop dat dat toch een beetje botst met het uitgangspunt dat publieke belangen worden gediend. Het akkoord is eigenlijk alleen maar gesloten met de sector zelf, omdat partners daarbij zijn weggelopen. In hoeverre vertegenwoordigt dat akkoord nu nog de publieke belangen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp wat de heer Van Raan bedoelt. Allereerst geldt dat de partijen die van tafel zijn gelopen, altijd van harte welkom zijn om weer mee te praten. Ik denk zelf altijd maar: als je aan tafel zit, heb je meer invloed dan wanneer je niet aan tafel zit. Dus die uitgestoken hand geldt nog steeds. En we hebben natuurlijk zo goed mogelijk geprobeerd invulling te geven aan de maximale ambitie, ook rekening houdend met wat realistisch gezien mogelijk is in een internationaal speelveld et cetera. Daarin proberen we de goede balans te vinden. Daar is dit uitgekomen. Maar nogmaals: we staan open voor innovaties. Als er vanuit maatschappelijke groeperingen, van welke huize ook, goede ideeën komen, zijn ze altijd welkom.

De voorzitter:

Tot slot in deze termijn.

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

De reden waarom die ngo's zijn weggelopen van de tafel is natuurlijk de doelstelling die eruit gekomen is. Die is niet acceptabel, omdat deze op geen enkele manier in lijn is met Parijs. Dus de vraag is nogmaals: in hoeverre vertegenwoordigt dan dat plafond uit het akkoord dat u definitief wilt maken, zo schrijft u, het publieke belang? Dat is de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat dat als een afweging van al die verschillende publieke belangen en ook als realistisch wordt gezien. Dan onderstreep ik nog een keer dat Nederland hierin echt uniek is, bijvoorbeeld door zelf de CO₂-besparing te realiseren en niet te compenseren. Dat is echt uniek in de wereld. Dat mogen we ook best koesteren en daar mogen we trots op zijn. Als je nog veel verder gaat, ga je op een gegeven moment je level playing field en je concurrentie verstoren. Dan schiet je misschien in je eigen voet, doordat veel vluchten zich juist naar landen gaan verplaatsen die niet aan CO₂-plafonds denken, bijvoorbeeld.

De voorzitter:

Daarmee komen we aan het eind van de beantwoording in eerste termijn door het kabinet.

Ik schors de vergadering tot 14.30 uur. Daarna begint de tweede termijn van de Kamer. De spreektijd daarin is twee minuten per fractie, maar als de leden het kunnen doen met 1 minuut en 20 seconden, dan mag dat ook van mij. Ik geef het maar mee, maar u hebt daarvoor wel de ruimte.

De vergadering wordt van 13.55 uur tot 14.30 uur geschorst.

De voorzitter:

We beginnen met de tweede termijn van het notaoverleg Luchtvaart. Daarvoor hebben de leden twee minuten, maar dat mag ook minder zijn, heb ik hun net meegegeven. Zij mogen elkaar nog twee vragen stellen in deze ronde, maar ook dat mag minder. Ik geef het woord aan de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ambitie van de Luchtvaartnota is om actiever te sturen op een luchtvaart binnen de grenzen van klimaat en milieu;

overwegende dat de huidige Europese slotverordening en het systeem van historische rechten in tijden van economische recessie kan leiden tot een praktijk waarbij voor lange tijd tickets onder kostprijs worden aangeboden om zo schaarse ruimte op luchthavens te verwerven;

verzoekt de regering om samen met Oostenrijk te onderzoeken of een minimumprijs op tickets, waarbij het ticket niet goedkoper mag zijn dan de optelsom van verplichte luchthavengelden, belastingen en andere heffingen op tickets, ook voor Nederland ingevoerd kan worden, en hierover te rapporteren ten behoeve van het slotdebat over de Luchtvaartnota 2020–2050,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Bruins, Kröger, Laçin, Kuiken en Van Brenk.
Zij krijgt nr. 753 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Luchtvaartnota wordt vastgesteld dat een CO₂-emissieplafond om de klimaatdoelen te borgen moet worden uitgewerkt;

overwegende dat een duidelijk en ambitieus CO₂-emissieplafond de sector aan zal zetten tot een versnelling van innovatie en het mogelijk maakt de doelen van Parijs te halen;

verzoekt de regering om voor de jaarwisseling een uitwerking van het CO₂-emissieplafond aan de Kamer voor te leggen waarin de reductiedoelstellingen en verantwoordelijkheden met betrekking tot handhaving en monitoring duidelijk worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 754 (31 936).

Hierover is een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, een inhoudelijke vraag. Ik heb gehoord wat de Minister zei: we gaan dit vaststellen. Maar tegelijkertijd staat in de ontwerpnota: we nemen als uitgangspunt het concept duurzame luchtvaart. Daarin staat het CO₂-plafond, dat wordt benoemd voor 2030. Als ik het goed heb, gaat dat om 11 megaton. Maar verderop – ik meen op pagina 71, 72 – schrijft de Minister: we stellen voor het concept duurzame luchtvaart definitief te maken. Daarmee zegt zij volgens mij dat dit de normstelling wordt, dus een CO₂-plafond voor 2030. Ik zit even te zoeken hoe die motie daarbij aansluit.

De heer Paternotte (D66):

Dat snap ik. Feit is dat zonder een CO₂-emissieplafond de luchtvaart niet zijn bijdrage kan leveren om de brede klimaatdoelen te halen. Dat is ook waar de verwijzing naar Parijs op slaat. De inzet van de Minister is om het duurzameluchtvaartakkoord te vertalen in haar doelstellingen. Volgens mij is dat op zich een hele grote stap die nog geen ander land op dit moment zet. Is het voldoende? Ik zou inderdaad heel graag willen weten of er niet meer kan. Dit lijkt mij een debat dat we inderdaad met elkaar moeten gaan voeren. Deze motie vraagt natuurlijk om tegen de tijd dat wij de definitieve Luchtvaartnota vaststellen, duidelijk te hebben hoe dat plafond eruit moet zien, net als de handhaving en de monitoring.

De voorzitter:

Uw tweede en laatste vraag, meneer van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, die stel ik niet. Ik zie dit echt als een technische, verduidelijkende vraag. U noemt dat meteen ...

De voorzitter:

Ja, maar stiekem heeft u de interruptie al wel gebruikt.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vind dat erg beperkt, voorzitter.

De voorzitter:

Dan gaan we door met het betoog van de heer Paternotte. Hij heeft nog een minuut.

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor zowel de volksgezondheid als het herstel van het consumentenvertrouwen van cruciaal belang is om een goed beeld te hebben van het besmettingsrisico aan boord van een vliegtuig;

overwegende dat inmiddels aan het NLR is verzocht inzichtelijk te maken welke filter- en ventilatiesystemen aanwezig zijn;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk onderzoek te laten verrichten naar het effect van filter- en ventilatiesystemen op het besmettingsrisico voor COVID-19 in vliegtuigen en hier in Europees verband over af te stemmen, zodat duidelijk wordt aan welke voorwaarden zo'n systeem moet voldoen om het risico te verlagen;

verzoekt de regering tevens om voor het zomerreces aan de Kamer inzichtelijk te maken welke maatschappijen nu niet beschikken over HEPA-filters en welke consequenties hieraan verbonden kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte en Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 755 (31 936).

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter. Dan de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Luchtvaartnota wordt vastgesteld dat een CO₂-plafond wordt uitgewerkt;

van mening dat een CO₂-plafond een belangrijk instrument kan zijn in het nakomen van doelstellingen;

verzoekt de regering in de uitwerking van het CO₂-emissieplafond het plafond niet hoger te laten zijn dan de emissies van de hoeveelheid uitstoot van de vanuit Nederland vertrekkende vliegtuigen in 2019;

verzoekt de regering in de uitwerking van het plafond te concretiseren dat het om een afnemend plafond gaat, waarbij dit in 2030 en 2050 niet hoger mag zijn dan de doelstellingen in het Ontwerpakkoord Duurzame

Luchtvaart, en bij voorkeur voldoet aan de reductiepaden van het Klimaatakkoord;

verzoekt de regering tevens de groei in het CO₂-emissieplafond te clausuleren met reductie, en niet met compensatie;

verzoekt de regering voorts het CO₂-plafond vast te stellen voor de gehele Nederlandse commerciële luchtvaart, en dit door te vertalen per luchthaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 756 ().

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger voor haar tweede termijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik had een motie over het air-railplan, de concrete plannen en ambities voor treinen, maar er is een toezegging op gekomen, dus die dien ik niet in. Ik ben blij met de toezegging dat er voor het einde van het jaar met de Luchtvaartnota ook een plan komt over substitutie.

De volgende drie moties dien ik wel in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland zich heeft gecommitteerd aan de doelen van het klimaatakkoord van Parijs;

overwegende dat de Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert tot uitwerking van «een alternatief waarbij de luchtvaart krimpt om te voldoen aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord»;

verzoekt de regering om het advies van de Commissie voor de m.e.r. te volgen en in de Luchtvaartnota een volwaardig scenario op te nemen dat in lijn is met het Akkoord van Parijs,

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. 757 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het RIVM voor zowel het ov als voor de luchtvaart adviseert om de 1,5 meter na te streven;

overwegende dat het kabinet uit het advies van het RIVM concludeert dat restricties op de capaciteit aan boord van een vliegtuig niet nodig worden geacht;

verzoekt het kabinet om het OMT om advies te vragen over het besluit om geen capaciteitsrestricties voor de luchtvaart op te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 758 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de luchtvaart veel overlast voor de natuur en de gezondheid en klimaatschade veroorzaakt, maar ook direct en indirect werkgelegenheid creëert;

overwegende dat een goede internationale bereikbaarheid van Nederland en de bereikbaarheid van andere landen voor Nederlanders belangrijk is;

overwegende dat Nederland volgens de concept-Luchtvaartnota «de vraag naar luchtvaart selectief (moet) ondersteunen, waar die de grootste mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie» en dat daarmee wordt erkend dat niet elke vlucht of elke passagier van (grote) waarde is;

overwegende dat de Commissie voor de m.e.r. «adviseert hoe dan ook te verhelderen wat het achterliggende doel bij ontwikkeling of groei van de luchtvaart» is;

overwegende dat veel experts verwachten dat de vraag naar zakelijke reizen in het postcoronatijdperk zal afnemen;

verzoekt de regering om te (laten) onderzoeken voor hoeveel vluchten er nationale vraag is, hoe Nederland zich exclusief kan richten op passagiers en routes die voor Nederland van waarde zijn, hoe Nederland daarmee voldoende met de wereld verbonden kan zijn, hoeveel vluchten hier minimaal voor nodig zijn en welke sturingsmiddelen nodig zijn om hierop te kunnen sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 759 (31 936).

Daarmee komt mevrouw Kröger aan het einde van haar termijn. Ze is er net overheen gegaan. We gaan naar de heer Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vrachtluchten een belangrijke factor zijn voor werkgelegenheid op en rond onze luchthavens;

constaterende dat op grond van de Europese slotverordening het niet mogelijk is specifiek een aantal beschikbare slots vast te leggen voor het vervoer van luchtvracht met vrachttoestellen;

overwegende dat er een concurrerende slotmarkt is, waarbij ook het strategisch belang van vrachtluchten geborgd dient te worden;

verzoekt de regering zich op Europees niveau in te spannen om het strategisch belang van vrachtluchten te borgen door middel van het alloceren van slots binnen de Europese slotverordening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Laçin en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 760 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaart verantwoordelijk is voor honderdduizenden banen en daarmee onmisbaar is voor de Nederlandse economie;

overwegende dat de luchtvaart een belangrijke rol speelt in de levering en bevoorrading van (noodzakelijke) producten en diensten in Nederland;

overwegende dat Schiphol met zijn hubfunctie Nederland in verbinding brengt met honderden bestemmingen over de hele wereld;

verzoekt de regering bij de uitvoering van de Luchtvaartnota de economische rol van Schiphol als mainport voor Nederland te koesteren en te verstevigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 761 (31 936).

Over de laatste motie is er een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, over de laatste motie. Meestal dien je een motie in omdat je vindt dat iets er niet genoeg in zit, of omdat je het niet stevig genoeg vindt, of omdat je je zorgen maakt. Het hele kabinetsbeleid is toch doordrenkt van het belang van de economische waarde van de luchtvaart? Dus waartoe deze motie?

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

Nee, er is een mooie balans gekomen, maar als ik de Luchtvaartnota zelf had geschreven – ik ben geen Minister – was die wat meer gericht op een economisch niveau. Deze zit ook vol met duurzaamheid. Om het evenwicht te bewaren, om te zorgen dat we de banen, de bereikbaarheid en de economie blijven koesteren, zeker nu, heb ik deze motie ingediend, om dat te benadrukken. Ik denk dat dat tegengeluid ook best gehoord mag worden, naast alle duurzaamheid die er al in zit.

De **voorzitter**:

Daarmee komt de heer Dijkstra aan het einde van zijn inbreng, denk ik. Dan gaan we naar de heer Amhaouch van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ten eerste dank aan de Minister voor de beantwoording van alle vragen. Ik denk dat er een mooie Luchtvaartnota komt, waarin alle reacties op de consultatie nog verwerkt kunnen worden. Ik heb een viertal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in motie-Amhaouch/Paternotte (31 936, nr. 498) de regering is opgeroepen ambitie te tonen op het gebied van biokerosine en synthetische kerosine;

overwegende dat belemmerende factoren zich voor kunnen doen, bijvoorbeeld de opschaalbaarheid van diverse soorten grondstoffen/conversietechnologieën voor luchtvaartbrandstoffen en de ontwikkeling van duurzaamheidscriteria voor synthetische kerosine;

verzoekt de regering mogelijke belemmerende factoren richting een EU-bijmengverplichting in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren, en daarnaast het aangekondigde onderzoek over grondstofbasis van duurzame luchtvaartbrandstoffen van gewassen en andere biogene producten uiterlijk in het najaar met de Kamer delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 762 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de ontwerp-Luchtvaartnota is opgenomen dat het Rijk een innovatiestrategie opstelt;

verzoekt de regering aan de Kamer aan te geven hoe zij via de vormgeving van de innovatiestrategie de kans het grootst wil maken dat vliegen schoner, stiller en zuiniger wordt, te bezien of het instellen van een aanjager hierbij een rol zou kunnen spelen en hoe de verschillende spelers zoals de kennisinstututen en het bedrijfsleven bij de vormgeving worden betrokken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 763 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door hoger aanvliegen en vervolgens een gelijkmatige daling in te zetten, genaamd Continuous Descent Operation (CDO), leidt tot minder hinder, minder brandstofgebruik en minder uitstoot;

overwegende dat hoger aanvliegen is voorzien vanaf 2023, maar door het beperkte gebruik van landingsbanen tijdens de coronacrisis hier op een veilige manier ervaringen mee zouden kunnen worden opgegaan;

verzoekt de regering zich in te zetten dat bij Schiphol zo spoedig mogelijk binnen de geldende veiligheidsprocedures praktijkervaring wordt opgedaan met hoger aanvliegen in combinatie met een gelijkmatig daling, bijvoorbeeld op de Kaagbaan, zodat bij positieve ervaringen dit zo snel als mogelijk kan worden ingevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 764 (31 936).

Die laatste motie moet u echt heel snel voorlezen, want u heeft nog maar een paar seconden.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een evaluatie wordt uitgevoerd door interim-voorzitter Pieter van Geel vanwege de toekomstige vormgeving van de Omgevingsraad Schiphol (ORS);

overwegende dat ongeacht voor welke vormgeving wordt gekozen het herstellen van vertrouwen bij omwonenden door de luchtvaartsector en de overheid van belang zijn om van de nieuwe vormgeving van het poldermodel een succes te maken;

verzoekt de regering zich in te spannen de overleggen tussen de luchtvaartsector, de overheid en de omgeving van Schiphol die plaatsvinden in de nieuwe vormgeving van de ORS te beginnen met een frisse start, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 765 (31 936).

Dan gaan we naar de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Als ik de coalitiepartijen zo zie, kan ik constateren dat ik zuinig ben, want ik heb maar twee moties.

De eerste motie gaat over de anderhalve meter, het besluit en het vervolg daarop. Ik kan echt niet leven met de antwoorden van de Minister op de vraag hoe deze keuze tot stand is gekomen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in vliegtuigen geen 1,5 meter afstand wordt gehouden en er geen maximum zit op de bezetting;

overwegende dat voor onder andere de horeca, musea, theaters en het openbaar vervoer wel beperkende maatregelen gelden, zoals een maximaal aantal bezoekers en de anderhalvemeterafstandregel;

overwegende dat er geen wetenschappelijk onderzoek is gedaan naar het effect van ventilatiesystemen in vliegtuigen op verspreiding van het coronavirus;

van mening dat er geen risico's genomen moeten worden die verdere verspreiding van het virus tot gevolg kunnen hebben;

verzoekt de regering wetenschappelijk onderzoek uit te laten voeren naar het effect van ventilatiesystemen in vliegtuigen op verspreiding van het coronavirus;

verzoekt de regering tevens in de tussentijd de anderhalvemeterafstandregel ook voor vliegreizen aan te houden en daarop te handhaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 766 (31 936).

De heer Laçin (SP):

Dan mijn tweede motie. Die gaat over de Schipholwerknemers en hun situatie. Ik hoop dat de Minister het debat en de motie meeneemt in de gesprekken die zij zowel met haar collega van Financiën als met Schiphol gaat voeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat werknemers op Schiphol tijdens de coronacrisis als vitaal zijn aangemerkt en hebben doorgewerkt;

overwegende dat deze werknemers eisen dat zij vast en veilig werk krijgen en zich hardmaken voor een minimaal uurloon van € 14 per uur;

overwegende dat Schiphol sociale vestigingseisen kan stellen aan werkgevers die actief zijn op Schiphol;

overwegende dat de rijksoverheid grootaandeelhouder is van Schiphol;

verzoekt de regering de eisen van deze werknemers in te brengen tijdens gesprekken met Schiphol en mogelijkheden voor het invoeren van sociale vestigingseisen in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 767 (31 936).

De heer Laçin (SP):

Ik heb nog een laatste vraag aan de Minister. De Minister zei in het debat dat het onderzoek naar ultrafijnstof uitgevoerd wordt door Schiphol zelf. Nee, Schiphol financiert het, Schiphol is opdrachtgever. Ik wil haar toch vragen om te duiden of het zo wel onafhankelijk kan zijn. Als Schiphol dit onderzoek financiert, hoe onafhankelijk zal het dan nog kunnen zijn? En worden de vakbonden en de werknemers echt voldoende betrokken in het proces?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Bruins van de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Dank voor de antwoorden van de Minister. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op basis van het RIVM-advies en door specifieke additionele maatregelen en de mogelijkheid om gericht bron- en contactonderzoek te doen het kabinet restricties op capaciteit aan boord van vliegtuigen niet nodig acht;

overwegende dat in bijvoorbeeld touringcars, auto's en treinen wel capaciteitsbeperkingen gelden;

overwegende dat de luchtvaart een aantal specifieke kenmerken heeft;

constaterende dat het kabinet richting 1 juli aan het kijken is waar versoepelingen mogelijk zijn, omdat het aantal besmettingen nu laag is;

verzoekt de regering te kijken waar op basis van de ervaringen in het openbaar vervoer en de luchtvaart ook in andere voertuigen soepeler kan worden omgegaan met capaciteitsbeperkingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 768 (31 936).

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

De volgende motie is iets breder.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de luchtvaart wordt toegestaan om social distancing niet te hanteren mits er extra maatregelen worden genomen;

constaterende dat er, naast de luchtvaart, ook andere sectoren zijn waar financieel niet rendabel kan worden gewerkt met social distancing, zoals de horeca, de cultuur, de touringcar- en de evenementensector;

verzoekt de regering om met de sectoren die met social distancing niet rendabel kunnen werken in gesprek te blijven over de protocollen en de

sectoren daarbij de kans te bieden om extra maatregelen voor te stellen waarmee de komende tijd wel rendabel én veilig kan worden gewerkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 769 (31 936).

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

De laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in mei 2019 duidelijkheid werd gevraagd in de aangenomen motie-De Groot/Bruins over hoe een substantiële vermindering van het aantal nachtvluchten kon plaatsvinden en hoe hierbij lessen uit het buitenland meegenomen kunnen worden;

overwegende dat op dit moment nog geen concreet beeld bestaat van het mogelijke reductiepad, de economische gevolgen van een dergelijk reductiepad en de lessen die hieruit getrokken kunnen worden van nachtregimes uit het buitenland;

overwegende dat nachtvluchten tot significante hinder en mogelijk zelfs gezondheidsproblemen leiden voor omwonenden en het daarom van belang is om hier spoedig duidelijkheid over te creëren;

verzoekt de regering om de Kamer voor de definitieve Luchtvaartnota een brief toe te sturen waarin inzichtelijk gemaakt wordt welk reductiepad mogelijk is en op welke termijn, wat hiervan de economische gevolgen zijn en hoe hierin de lessen van nachtregimes uit het buitenland zijn meegenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 770 (31 936).

Mevrouw Kröger heeft een vraag aan de heer Bruins.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik merk dat omwonenden vooral behoefte hebben aan concrete, harde afspraken waarbij het aantal nachtvluchten daalt. De heer Bruins vraagt nu in de motie om een brief waarin staat welke opties er mogelijk zijn. Ik neem aan dat de indieners vooral bedoelen dat we in de Luchtvaartnota het reductiepad concreet verankeren. Klopt dat?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Eerder is natuurlijk die motie al aangenomen waarin inderdaad wordt gekeken naar het aantal nachtvluchten dat minder moet worden. De bedoeling is ook dat daar met Schiphol over gepraat wordt. Ik hoop dat de

brief waar de Minister mee komt, zo concreet mogelijk antwoord geeft op vragen over de snelheid en hoe ze dat gaat doen. En ik ontvang die brief dus liefst al voor het verschijnen van de nota.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is heel goed als een Kamerlid allerlei dingen hoopt, maar de Kamer kan de Minister toch ook heel veel duidelijkheid meegeven? Dus willen de ChristenUnie en D66 nou concrete reductiedoelen verankerd hebben in de Luchtvaartnota?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Waar ik de nota in ieder geval op zal beoordelen, is die concreetheid. Tegelijkertijd gaat de nota natuurlijk ook over een periode tot 2050. Maar ik ga ieder van die onderdelen apart bekijken en ik ga bekijken of het concreet genoeg is. En ik hoop dat we op dit onderwerp dus al meer concreetheid krijgen, zelfs nog voordat de nota definitief naar de Kamer komt.

De **voorzitter**:

Ook mevrouw Kuiken wil een vraag stellen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ja. Als ik het goed heb, wordt in dit debat alles naar die nota verwezen, waar we dan op wachten. Maar hoe groot acht de heer Bruins, achten we de kans dat er in deze kabinetsperiode nog concrete stappen worden gezet? Het is gewoon een open vraag.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Misschien bedoelt mevrouw Kuiken concrete stappen, een definitieve nota. Als ik de Minister goed heb begrepen, komt deze herfst de definitieve nota naar de Kamer. Maar ik weet niet of mevrouw Kuiken dat bedoelt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

U zegt zelf terecht dat de nota gaat over de periode tot 2050. In maart zijn er nieuwe verkiezingen. Het kan hele legitieme redenen hebben, maar tot nu toe is alles wat je concreet kon doen, voortdurend vooruitgeschoven, ook omdat er niet altijd overeenstemming over was. Dat geldt ook voor de nachtvluchten. In hoeverre mogen omwonenden verwachten dat er nu wel een concreet actieplan in zit dat niet de boel verschuift tot in het hiernamaals, maar dat nog deze periode wat gaat doen?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Nee, het hiernamaals is heel ver weg. «Voor sommigen niet» wordt hier gezegd door de collega's. Maar laat ik een ander antwoord geven. Als ik de Minister goed beluister, dan zit er een volgordelijkheid in haar acties. De ChristenUnie benadrukt altijd dat een proces netjes moet zijn, dat de overheid betrouwbaar moet zijn, dat alles loopt zoals het moet lopen. Dat heeft z'n tijd nodig. Hier ligt de Luchtvaartnota. Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan het luchthavenbesluit Schiphol. Daar zitten bepaalde getallen in. Daar zitten ook reductiedoelen in. Daar zitten hele concrete trade-offs in. Dat heette in een eerder debat, ik geloof ook in deze zaal, mandjes. De Minister gaat komen met een concreet voorstel voor vermindering van de nachtvluchten op enig moment. Dat moet wat de ChristenUnie betreft zo snel mogelijk, maar het moet wel daar in het proces zitten waar het thuishoort. Het moet wel allemaal in een nette volgorde, zodat omwonenden van Schiphol precies weten waar ze aan toe zijn en er door de luchtvaartsector niet mee gemarchandeerd kan worden.

De **voorzitter**:

Was u daarmee aan het eind van uw betoog?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Jawel, voorzitter. Dank u wel voor deze gelegenheid.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan Graus van de PVV-fractie.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. U heeft het net al gehoord, alle onderzoeksvragen die ik had over het eventueel coronaproof zijn van de cabine en hoe we dat kunnen verbeteren, staan in de allesomvattende motie-Paternotte/Graus. Die motie heb ik meegetekend. Als het om mainport Schiphol gaat, die ons ook heel dierbaar is, heb ik de motie van de heer Dijkstra van de VVD meegetekend. Dank voor jullie collegialiteit trouwens, collega's. Dus ik hoef geen motie in te dienen.

Ik had nog één vraag en mijn interrupties waren op, dus ik moet het helaas in de tweede termijn doen. De Minister was onlangs in Parijs. Omdat het om KLM gaat, dat me al zo lang erg aan het hart gaat, ben ik toch benieuwd wat ze daar vernomen heeft. Klopt het dat men te kennen heeft gegeven dat KLM mogelijk wordt geïntegreerd in Air France? Die zorg heb ik al langer. Dat is niets nieuws. Die heb ik in bijna ieder debat over KLM tot uiting gebracht. Ik zou daar toch graag een reactie op willen hebben, want we zijn zowat alles aan het verliezen hier in Nederland. We moeten langzamerhand echt oppassen, hoor. Daar moeten wij als Kamerleden ook voor waken, want we zijn dadelijk allemaal topbedrijven aan het verliezen. We zijn alles, alles, alles aan het vergooien. Ik maak me daar echt zorgen over. Mogelijk kan de Minister daar een antwoord op geven.

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan mevrouw Kuiken van de PvdA.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Ik was hier eenmalig in deze commissie. Het is me een waar genoegen. Ik heb wel even speciaal mijn KLM-jurkje ervoor aangetrokken. Het was ook een waar genoegen om even naast ridder Graus te zitten, die een heel blauw luchtvaarthart heeft. Ik heb dan ook geen moties, want de moties die ik had, heb ik met anderen ingediend. Bovendien moet je, als je ergens weinig bent, ook enigszins bescheiden zijn, hoe moeilijk dat ook voor mij is qua karakter.

Ik heb nog wel een drietal vragen en een conclusie. Ik doe het in de volgorde die de Minister zelf heeft aangegeven. Ten eerste de covidwetgeving. Ik denk dat daarover heel terechte moties zijn ingediend. Ik vind de oproep van de heer Bruins heel erg terecht. Ik voel echt dat economische belangen hier een rol spelen, dan wel: wat kun je verwachten van een bepaalde sector? De heer Bruins noemde terecht een aantal sectoren waar dat ook voor geldt. Laat ik daar de sekswerkers aan toevoegen. Social distancing en rendabel blijven is ook daar een hard gelag, maar scholen hebben ook de grootste prioriteit. Dus laat dat een vervolg hebben in de debatten die komende week gaan volgen. Ik doe het met een lichte glimlach, maar hier zit wel een heel serieuze ondertoon onder voor mij.

Twee is het terechte punt dat door mevrouw Kröger werd opgemerkt en dat de heer Paternotte aanvulde: hoe aantrekkelijk kun je het maken of hoe verantwoordelijk kun je mensen maken om wel of niet hun ticket te pakken? Verzekeraars hebben al aangegeven dat corona niet meer onder de dekking valt. Ik ben nog niet helemaal thuis in hoever dat reikt, maar

op het moment dat je maatschappijen niet blijft verleiden om die flexibiliteit in te zetten dan wel een andere regeling te treffen, zal dat niet lukken. Er is nu geen motie over ingediend, maar ik denk wel dat het goed is om daar op een ander moment waarop deze commissie weer vergadert, nog even heel expliciet op terug te komen. Ik krijg dat graag expliciet toegezegd.

Afrondend, voorzitter. Luchtvaart is altijd een heel beladen dossier omdat eigenlijk iedereen wil of moet vliegen. Gelijkijdig wil of moet ook iedereen rekening houden met de belangen van bewoners en met wat het met onze economie doet en de banen die daarmee gemoeid zijn. Gelijkijdig is het wel een beetje mijn oprechte zorg, ook na dit debat, wat er allemaal wordt doorgeschoven. Wat vindt nog concreet plaats? Waar kunnen omwonenden nog voor maart 2021 op rekenen? Eerlijk gezegd heb ik er op basis van de verhalen in dit debat wel een hard hoofd in, ook omdat er nu vooral gesteggeld wordt over de vraag of er wel of geen dumprijzen worden toegestaan. Ik heb die motie van harte meeondertekend. Maar als ik daar al de reacties op zie, zoals «marxistisch», «Noord-Koreaans», «gaat niet gebeuren», en als ik de aarzelend reagerende Minister hoor ...

De voorzitter:

En uw slotopmerking is?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

... dan denk ik: het gaat alleen maar om een heel symbolisch iets. Als je dat kleine symbool al niet weet te realiseren, wat blijft er dan over van grote dromen en vluchten?

Dank u.

De voorzitter:

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

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

Dank u wel, voorzitter. We zullen één aangehouden motie in stemming brengen. Dank voor de beantwoording van de vragen.

Ik heb een aantal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende de publiekscampagne van de rijksoverheid waarin het gebruik van bus, tram, metro en trein actief wordt ontmoedigd, met als doel om samen de coronacrisis onder controle te krijgen;

verzoekt de regering om gedurende de coronacrisis ook het reizen per vliegtuig actief te ontmoedigen,

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. 771 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende de motie Ouwehand c.s. (25 295, nr. 379) over doorzettingsmacht voor het Ministerie van VWS;

verzoekt de regering de doorzettingsmacht van het Ministerie van VWS ook van toepassing te laten zijn op het inrichten van de luchtvaart,

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. 772 (31 936).

Hier is een vraag over van mevrouw Kröger, aan haar lichaamstaal te zien.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vond het moeilijk te verstaan. De heer Van Raan gaat heel snel. Misschien moet hij iets duidelijker spreken.

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

Voorzitter. Dat is een tip waar ik iets mee kan.

De voorzitter:

Ja, gaat uw gang.

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

Ik ga het in de praktijk brengen. Dank voor de tip.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat HEPA-filters niet worden genoemd op de minimum equipment list (MEL) van vliegtuigen;

verzoekt de regering gedurende de coronacrisis een vliegverbod in te stellen voor vliegtuigen zonder een goed functionerend HEPA-filter,

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. 773 (31 936).

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

Is de motie niet alleen maar voldoende ondersteund, maar ook voldoende verstaan? Dat is ook wel van belang!

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende de klimaatcrisis;

verzoekt de regering het krimpscenario als uitgangspunt te nemen voor de Luchtvaartnota om zodoende de kans op het halen van de doelen uit het Parijsakkoord te maximaliseren,

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. 774 (31 936).

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

En de laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de ontwerp-Luchtvaartnota geen aandacht is voor het verminderen van het risico op botsingen met vogels;

constaterende de actuele innovaties in het (radar-)onderzoek naar het risico op botsingen met vogels;

verzoekt de regering in de Luchtvaartnota een hoofdstuk of een paragraaf op te nemen waarin per Nederlandse luchthaven een overzicht wordt gepresenteerd van de aanpak, relevante kennis en informatie over het risico op botsingen met vogels, aangevuld met de meest actuele wetenschappelijke inzichten en innovaties op dit thema,

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. 775 (31 936).

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

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dit was de laatste inbreng in de tweede termijn van de fracties. Er zijn aardig wat moties ingediend, namelijk 23. Dat zijn er best wel heel erg veel. Over de duim genomen is er toch al gauw een minuut per motie nodig. Laten we om 15.30 uur verdergaan. De moties moeten allemaal nog gekopieerd worden en vervolgens verspreid worden. Laten we dat

even zorgvuldig doen met elkaar. Dat kan ook. We gaan dus om 15.30 uur verder met deze vergadering.

De vergadering wordt van 15.04 uur tot 15.33 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn toegekomen aan de beantwoording door de Minister in de tweede termijn. Ik geef haar graag het woord. De leden kunnen twee vragen stellen over hun moties.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Voordat ik met de appreciatie van de moties begin, moet ik nog antwoord geven op een klein aantal vragen. De heer Laçin zegt: Schiphol betaalt het onderzoek maar huurt TNO in. En hij vraagt: is dat onderzoek dan wel onafhankelijk? Daarover wil ik echt zeggen: TNO is een publiekrechtelijke organisatie. Ik denk dat we echt niet hoeven te twifelen aan de totale onafhankelijkheid van TNO. Ik heb daar persoonlijk geen enkele zorg over.

De heer Graus heeft nog een aantal vragen gesteld. Ik ben inderdaad met collega Hoekstra in Parijs geweest. De heer Graus wil graag horen wat daar allemaal besproken is en of we daar wel het Nederlandse, het nationale belang behartigen. Dat laatste kan ik onderstrepen, maar hij weet natuurlijk ook heel goed dat ik over de inhoud van die gesprekken verder niks kan zeggen. Dat zal hij begrijpen.

De heer Graus (PVV):

Ik was hier al bang voor en ik begrijp het ook eigenlijk wel, want ik weet hoe dat allemaal werkt. Maar mijn vraag was meer specifiek. Het schijnt dat u en uw collega daar te horen hebben gekregen dat men KLM wil gaan integreren in Air France. Als dat zo is, behoren wij dat hier wel te weten, want wij gaan echt over ons nationale belang en zeker ook over KLM, als Siamese tweeling van Schiphol. Het is een grote particuliere werkgever en echt onmisbaar voor ons land. Dus ik maak mij daar wel zorgen over. Die motie van de heer Van Dijk en van mij is niet voor niks gesteund door een meerderheid van de Kamer. Dus blijkbaar maakt een overgrote meerderheid van de Kamer zich daar gewoon zorgen over. Kan de Minister daar iets over zeggen? Dit schijnt de boodschap te zijn geweest, zo heb ik begrepen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Collega Hoekstra en ik zijn zeer goed op de hoogte van de zorgen die er bij de Kamer leven en wij handelen daar ook naar. En mocht er, op welke manier dan ook, ergens informatie bekend worden die de Kamer zou moeten hebben, dan zorgen wij er natuurlijk voor dat de Kamer die informatie krijgt. En ja, voor de rest kan ik natuurlijk echt niet gaan reflecteren op die gesprekken.

De heer Graus (PVV):

Mogelijk heb ik een oplossing. Kan de Minister bevestigen dan wel ontkennen dat het daar ...

De voorzitter:

Het is heel charmant.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben niet zo heel erg goed in een pokerface opzetten, maar in dit geval moet ik toch echt zeggen: ik kan hier op geen enkele manier op ingaan. Ik kan het noch bevestigen, noch ontkennen: dat is de standaardtekst die in zulke gevallen gebruikt wordt. Daar zult u het helaas mee moeten doen, vrees ik.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd wat omwonenden voor 2021 kunnen verwachten. Wij zijn natuurlijk druk bezig met die uitvoeringsagenda. Daarin worden allerlei stappen gezet op het vlak van nachtvluchten en CO₂-plafonds. We gaan proberen op al die vlakken concrete stappen te zetten. Maar omwonenden zouden natuurlijk op de korte termijn het meest gebaat zijn met dat LVB1, waarin we eindelijk stoppen met dat anticiperend handhaven, en de boel netjes wettelijk vastleggen, ook ten aanzien van de vierdebaanregel enzovoort. Dat is het eerste concrete dat voor omwonenden echt substantieel is. En ik hoop echt dat we dat nog in deze kabinetsperiode kunnen afwikkelen.

De voorzitter:

Daarover heeft mevrouw Kuiken een vraag.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik wil niet cynisch doen en ik heb natuurlijk niet alles paraat wat er in de vorige debatten en nota's is gedeeld, maar volgens mij is het hierbij een kwestie van het herhalen van zetten. Wat garandeert ons dus dat het nu wel tot die concrete uitvoering komt voor het einde van het jaar? Wanneer staat de Luchtvaartnota weer op de rol? Ik kijk even naar mijn collega's. Dan moet die hardheid er ook wel inzitten. Kan de Minister die garanties geven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, ik kan geen garanties daarop geven, want bij het LVB1 zijn we afhankelijk van de oplossing van het stikstofprobleem. Daar wordt hard aan gewerkt. Ik hoop dat dat heel snel allemaal duidelijk is, zodat we daar ook heel snel tot een afronding kunnen komen, maar ik kan dat niet garanderen. Het belangrijke onderwerp dat we nu hier bespreken, de Luchtvaartnota, is natuurlijk op het hoogste abstractieniveau de strategie die we met elkaar bepalen. Daar moet nog een uitvoeringsagenda bij komen, maar daarom is dit dan ook nog een conceptluchtvaartnota. De nota wordt in het najaar vastgesteld en ik heb met uw Kamer nu een aantal belangrijke punten gewisseld in de veronderstelling dat het zo definitief wordt vastgesteld en dat we vooruitlopend daarop al dingen gaan uitwerken. Na vaststelling van de Luchtvaartnota kan daar dan, als iedereen ermee in kan stemmen, onverkort en direct mee aan de slag gegaan worden. De echt concrete zaken als de nachtvluchten – daar komen we straks bij de moties ook nog op terug – moeten natuurlijk juridisch verankerd en afdwingbaar zijn. Dat doe je niet in een strategisch stuk als de Luchtvaartnota, maar in die luchthavenbesluiten. Daar leg je dat dus in vast. Net zoals we nu die 32.000 wettelijk verankerd hebben, wil je natuurlijk ook de vervolgstappen wettelijk verankeren en dat hoort te worden gedaan in zo'n LVB.

De voorzitter:

Daarover is nog een vervolgvraag van mevrouw Kröger. U heeft dus allen in totaal twee vragen, hè. Hier of bij uw eigen moties, dat is aan u.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het klinkt bijna als een dreigement, hè.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het venijn van dit debat zit door de vragen van mevrouw Kuiken dan toch in het staartje. De omwonenden worden nu al jaren geconfronteerd met het anticiperend handhaven en de hele periode dat de Minister hier zit, wordt er al gepraat over dat LVB 1. En nu zegt de Minister: ik hóóp dat we dat LVB 1 in deze kabinetsperiode nog kunnen afronden. Eigenlijk zegt de Minister dus dat zij niet kan garanderen dat er voor het komende gebruiksjaar een LVB 1 ligt, waarbij er gewoon gehandhaafd kan worden

en er concrete afspraken zijn. Ik wil heel graag dat de Minister een tijdpad schetst van de stappen die er nu lopen om dat LVB 1 vast te stellen. Door welke hoepeltjes moet er nog gesprongen worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Om het oneerbiedig te zeggen: het stikstofhoepeltje. Dat is het hoepeltje waar we doorheen moeten springen, want de rest is klaar. Dat is het enige waar we op wachten, maar dat is wel een gecompliceerd technisch hoepeltje, zoals u ook weet. We hebben eerst moeten wachten op de afdoening van het handhavingsverzoek. We hebben allerlei adviezen van de commissie-Remkes gekregen enzovoort, waarvan u ook vond dat we er serieus naar moesten kijken. Dus ja, we doen het zo snel mogelijk, maar ik kan natuurlijk niet garanderen dat ik dat op een bepaald tijdstip heb.

De voorzitter:

Ik geef de heer Paternotte het woord, want volgens mij is hij aan de beurt.

De heer Paternotte (D66):

Ja, voorzitter. Laten we met elkaar wel even constateren dat deze Minister niet had kunnen verwachten dat de stikstofuitspraak van de Raad van State gecombineerd met het coronavirus het dossier op z'n kop zou zetten. Ik hoor mevrouw Kuiken «een herhaling van zetten» zeggen en dat herken ik wel, maar er zijn ook wel omstandigheden voor aan te voeren. Ik heb natuurlijk ook talloze bewoners gesproken die hoopten dat er deze periode wel een stap zou worden gezet waardoor er weer gehandhaafd kan worden. Daardoor zou het beeld niet langer zijn dat er alleen maar wordt gepraat over minder nachtvluchten, maar dat er ook echt minder nachtvluchten komen. Ik zou de Minister daarom wel willen oproepen om in ieder geval uit te spreken dat het haar doel is, dat zij erop afrekenbaar is en dat zij er alles aan doet om voor elkaar te krijgen dat er in het volgende gebruiksjaar wel degelijk stappen worden gezet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij heb ik dat steeds ook uitgestraald. U mag mij er ook aan houden dat ik mij er maximaal voor inzet om dat voor elkaar te krijgen. Ik ben er ook van het begin af aan bijzonder voor gemotiveerd geweest om dat in ieder geval met elkaar te doen. Daar ga ik ook nu voor, maar ook ik bepaal niet in m'n eentje de stikstofregelgeving. Dat is complex en hangt samen met andere sectoren en de juridische houdbaarheid van die handhavingsverzoeken. Het is gewoon heel ingewikkeld, maar u mag van mij verwachten dat ik alles op alles zet om voor de luchtvaart dat LVB1 zo snel mogelijk op te lossen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ga de Minister wel helpen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is leuk geprobeerd van de heer Van Raan, maar hij weet heel goed dat mijn antwoord daarop nee is. Dat past niet binnen de afspraken die ik breed met de Kamer en anderen heb gemaakt.

De voorzitter:

De laatste vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit kabinet heeft een potje gemaakt van de stikstof. Dat potje speelt zich nu af in de plenaire zaal, waar de puinhoop van het stikstofdossier ten volste naar voren komt. Maar het is natuurlijk ongehoord dat, nadat er al jaren anticiperend wordt gehandhaafd en omwonenden al jaren rechtsonzekerheid hebben ten aanzien van geluidsregels, er nu ook nog niet goed

op geluid gehandhaafd kan worden, omdat dit kabinet het hele stikstof-dossier heeft laten lopen. Ik wil toch de Minister vragen of zij, parallel aan haar poging om het stikstofprobleem op te lossen, ook bedenkt, regelt en met de Kamer deelt hoe wij de geluidsregels gaan handhaven en mensen rechtszekerheid bieden, ook als die stikstofoplossing er nog niet is. Ik zou bijna zeggen: Tom Poes, verzin een list!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die tekst mag u kennelijk wel uitspreken, maar ik niet. Laat ik het dus vooral niet herhalen. Iets met een ezel en de bekende steen. We doen er alles aan om het zo snel mogelijk op te lossen. Laten we nu niet gaan evalueren hoe dat hele stikstofdossier is gelopen. Het is gelopen zoals het is gelopen. Belangrijk is – dat ligt allemaal klaar – dat we kunnen vastleggen hoe we bijvoorbeeld die vierdebaanregel hard kunnen gaan opnemen in het LVB, op een manier dat deze handhaafbaar is. Dat is in het verleden niet gebeurd. Nu wel, het ligt klaar, maar je kunt alleen maar zo'n LVB indienen als het helemaal compleet is. Dan kunnen we alles afmaken. We zetten er alles op in om dat zo snel mogelijk te doen.

De voorzitter:

Er was ook nog een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De heer Van Raan was net niet te horen, kreeg ik te horen van mensen die meekeken. Dat is op zich niet erg, maar dan weet hij dat zijn vraag niet is uitgezonden. Het antwoord was wel helder.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, we gaan de vraag op dit moment niet herhalen. We gaan nu meneer Dijkstra het woord geven.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat LVB1 willen wij als VVD ook graag vastleggen. Tegelijkertijd willen we zicht houden op de duurzame groei in het LVB2. Kan de Minister daar iets over zeggen? En ik heb nog een vraag. Ik heb even geturfd en er zijn zeker 500, 600 vragen door deze commissie gesteld over stikstof en dergelijke. Dat helpt niet heel erg mee om het proces te versnellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat mij niet aan om een oordeel te hebben over het aantal vragen dat de Kamer stelt. Dat is uw goed recht. Ik denk dat we allemaal hebben gezien dat er meer schriftelijk wordt gedaan, doordat je minder debatten hebt. Dat begrijp ik heel goed. Ik hoef uw Kamer niet te verdedigen, maar ik denk dat je daardoor ook meer vragen op papier krijgt, terwijl je iets soms heel snel uit de wereld kunt helpen in een debat. Soms kun je iets eenvoudig beantwoorden.

De voorzitter:

Er is toch nog een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil de Minister danken dat ze ons beschermt tegen de heer Dijkstra. Ik heb wel heel veel moeite met het antwoord op de vraag van mevrouw Kröger. We weten dat het anticiperend handhaven al jarenlang gebeurt en dat omwonenden geen enkel instrument hebben om dat aan te vechten, omdat het maar niet vastgelegd kan worden in het LVB1. Nu komt het stikstofdossier erbij. Dat is eigenlijk de kern om het niet te kunnen vastleggen. Daar kunnen we een heel debat over voeren. Dat gaan we nu niet doen, maar ik wil wel dat de Minister zoekt naar mogelijkheden om wellicht zonder een LVB1 die handhaving te laten plaatsvinden. Is het die

omwonenden aan te rekenen dat er een stikstofprobleem ligt? Het is wel op hun conto geschreven, want ze hebben al jarenlang problemen met regels die niet nageleefd en gehandhaafd worden. Dat moet gewoon zo snel mogelijk opgelost worden, linksom of rechtsom. Daar moet de Minister haar uiterste best voor doen. Die omwonenden hebben genoeg te verduren gehad en het moet gewoon zo snel mogelijk stoppen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die frustratie dat het niet eerder is gelukt, deel ik met u. Ik heb er ook heel hard aan gewerkt. Ik heb ook heel veel omwonenden zelf gesproken. Ik ben niet alleen dat ene nachtje blijven slapen, maar ik heb ook allerhande mensen in allerlei plaatsen gesproken, die allerlei soorten overlast ervaren. Het is van het begin af aan mijn inzet geweest om dit zo snel mogelijk op te lossen. We hebben alles verder klaar. De heer Van Raan kan zeggen dat het niet zo is, maar het is wel mijn inzet geweest. Ik bepaal zelf mijn inzet. Dat het nog niet is gelukt, vind ik heel jammer. Nogmaals: stikstof heeft weer roet in het eten gegooid en dat proberen we ook weer zo snel mogelijk op te lossen. Aan mijn inzet zal het echt niet liggen.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de Minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ga ik de moties een voor een langs; het zijn er 23. Ik begin met de motie-Paternotte c.s. op stuk nr. 753, die vraagt om samen met Oostenrijk onderzoek naar een minimumprijs op tickets te doen. Ik wil die motie ontraden, omdat Oostenrijk gewoon zelf al dat onderzoek doet. Ik heb u toegezegd om dat nauwlettend te volgen en uw Kamer daar ook over te informeren. Om dat zelf ook nog te doen, vind ik niet nodig. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 754.

De voorzitter:

Ik moet na iedere motie altijd nog eventjes de conclusie herhalen. De motie op stuk nr. 753 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 754 van de leden Paternotte en Amhaouch. Die verzoekt de regering om rond de jaarwisseling een uitwerking van het CO₂-emissieplafond aan de Kamer voor te leggen, waaruit de CO₂-reductiedoelstelling en verantwoordelijkheden met betrekking tot handhaving en monitoring duidelijk worden. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 754 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga door naar de motie-Paternotte/Graus op stuk nr. 755, die de regering verzoekt om zo spoedig mogelijk onderzoek te doen naar de effecten van de filter- en ventilatiesystemen waar we vandaag zo uitgebreid over gedebatteerd hebben. Als ik die motie zo mag lezen dat we dat in Europees verband doen en dat Nederland daar dus geen alleingang in doet, dan kan ik die motie oordeel Kamer geven. Maar om in je eentje dat onderzoek te gaan doen ... Het lijkt mij ook niet dat dat de bedoeling van de indieners was. Ik lees ook wel «in Europees verband af te stemmen», dus dat we dat echt in gezamenlijkheid gaan doen en niet als Nederlandse alleingang. Dan zou ik die motie oordeel Kamer kunnen geven.

De heer **Paternotte** (D66):

Natuurlijk is het niet een alleingang. Samen doen is beter. Ik denk alleen ook aan wat we bij de scholen hebben gedaan. Daar hebben we eigen onderzoek gedaan en natuurlijk ook gekeken naar het onderzoek in andere landen, en dat ging vooraf aan het openen van de scholen. Dan is dus mijn vraag wat u verstaat onder «zo spoedig mogelijk» en of wij elkaar daarin kunnen vinden. Ik laat het even aan u om dat aan te geven, maar ik maakte niet voor niets die koppeling naar het heropenen van de grenzen voor reizigers uit landen waar heel veel besmettingen zijn. Ik wil het graag voordat we dat zouden gaan doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zou ik de heer Paternotte nog aan de hand kunnen doen om die motie eventueel aan te houden totdat hij de brief van mij krijgt die ik nog voor het zomerreces heb toegezegd en waarin ik verslag doe van hoe dat onderzoek in RAGIDA-verband uitgevoerd kan worden. Wat doen ze al? Wat is er nog voor nodig? Dat zou kunnen. Maar ik ben sowieso bereid om dit onderzoek in Europees verband te gaan doen. Ik wil er alleen voor waken dat Nederland alleen een eigenstandig onderzoek moet doen, terwijl allerlei andere lidstaten daar ook al mee bezig zijn, zeker in RAGIDA-verband. Volgens mij zitten we helemaal niet zo ver uit elkaar.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zal het unieke procesvoorstel doen dat ik op dit moment de interpretatie van de Minister onderschrijf – dan kunt u oordeel Kamer geven – maar dat ik probeer nog vóór volgende week te weten te komen wat dat inderdaad betekent. Mocht dat nog lang gaan duren, dan is het aan mij om de motie aan te passen als ik u daarvoor iets anders wil meegeven.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat lijkt me een goed voorstel. Dan gaan we ervan uit dat het deze interpretatie is en als u er een andere interpretatie aan wenst te geven, dan past u uw motie aan. Prima.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kuiken heeft daar een vraag over.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik verbaas me hier echt over. Ik heb in eerste termijn goed geluisterd. Toen zei de Minister: dat onderzoek komt er. Dat wordt in NRL-verband gedaan en daar informeren wij u over.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat is een ander onderzoek.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat had betrekking op welke vliegtuigen van welke types nu allemaal wel of geen HEPA-filters hebben. Dat is het NRL-verhaal.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Klopt, maar er is ook door meerdere collega's gevraagd om wetenschappelijk inzicht te krijgen in die filters, omdat dat inzicht noodzakelijk is om te kunnen evalueren. Ik had impliciet ook aangenomen dat zij dat wel wil. Ik snap dus oprecht niet dat je je hier niet hard voor zou willen maken, als je zo'n grote gok neemt met een virus dat misschien nog wel een of twee jaar bij ons is. Ik snap wel dat je straks misschien op muren kunt stuiten, maar dan zou ik toch op z'n minst zeggen «ja, ik wil dit». Ik snap niet zo goed waarom hier weerstand tegen is. Dit is toch wat heel Europa zou moeten willen weten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar ga ik ook vanuit, vandaar dat ik ook voorstel om dat in dat RAGIDA-verband te doen. RAGIDA is er al en houdt zich al specifiek bezig met virusverspreiding in vliegtuigen. Ik ga ervan uit dat iedereen dat wil en dat we dat daar dus ook kunnen doen. Maar je kunt deze motie ook zo interpreteren dat we los van wat ze daar doen, een eigenstandig, apart onderzoek doen vanuit Nederland. Dát zie ik niet zitten, om apart onderzoek te gaan doen. Dus geen Nederlandse alleingang. Mocht niemand in Europa dit willen doen en mocht RAGIDA zeggen «we houden ons met alle virussen bezig, behalve COVID-19» – ik zie het niet gebeuren, maar stel dat ze dat zouden zeggen – dan zou er een situatie kunnen ontstaan waarin wij zeggen: als de anderen nu allemaal niet willen, dan moeten wij misschien zelfstandig iets doen. Maar dat verwacht ik echt niet en daar wil ik me dus ook niet nu al voor gaan inspannen.

De voorzitter:

Op dit punt is er ook nog een vraag van de heer Amhaouch. Hij heeft daar in zijn eerste termijn ook aandacht aan besteed.

De heer Amhaouch (CDA):

Misschien een suggestie vanuit het midden, daar zijn we vandaag over begonnen. We hebben inderdaad een toezegging gekregen voor twee brieven of een brief over twee dingen, over het RAGIDA-onderzoek van de ECDC dat Europees loopt, voor de zomer, en een apart onderzoek van het NLR. Als we die twee afwachten en kijken wat daarin staat, dan zien we – dat ben ik eens met collega Paternotte – of RAGIDA voldoende informatie geeft of dat er een onderzoek gestart moet worden dat we misschien veel later krijgen en dat langer duurt. Ik zou dus willen voorstellen om RAGIDA af te wachten en zo snel mogelijk de brief naar de Kamer toe, ook over het NLR, zodat we inzicht krijgen in de filters. Dan houden we de motie aan. Mocht daartoe aanleiding zijn, dan zullen we een stap verder moeten gaan.

De voorzitter:

Vindt de Minister dit een mogelijke route? Dan geef ik daarna weer het woord aan de indiener van de motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het goed aansluit bij wat ik net wisselde met de heer Paternotte. Het NLR-onderzoek staat hier los van. Die toezegging heb ik gedaan en dat komt ook heel snel al. Ik geloof zelfs dat we proberen om dat al voor 1 juli duidelijk te maken. Voor het onderzoek in vliegtuigen naar de verspreiding van dit virus is er al een Europese groep, RAGIDA, die hangt onder het Europese gezondheidsinstituut ECDC. Daar ga ik dit inbrengen. Zo zij het niet al doen, dan zullen wij het initiatief nemen om het in dat kader te laten doen. De terugvaloptie is dat ik, als zij daar onverhoopt zeggen «dat gaan wij helemaal niet doen», mij meld bij de heer Paternotte. Dan kan hij zeggen dat hij daar een apart onderzoek over wil hebben.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij zit de kern in het woord «afwachten». NLR komt voor de zomer, dat is mooi, maar afwachten kun je tot in het oneindige doen, tot we allemaal gevaccineerd zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee.

De heer **Paternotte** (D66):

U zegt nee, maar wat betekent het dan wel? Als het ergens in juli komt, vind ik het een stoom-en-kokend-wateronderzoek en kan ik daarmee leven. Dan is het er ook voordat het luchtverkeer weer op enigszins normaal niveau is. Maar dat is wel waar ik aan denk. Als dat Europees echt onmogelijk is, dan zouden wij inderdaad zeggen dat Nederland daarin desnoods voorop moet lopen. Dat kunnen we op dit moment niet inschatten. Ik ga ervan uit dat het Europees goed komt. Als wij de komende dagen de indruk krijgen dat het niet zo is, dan zal ik de motie aanpassen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik moet even bekijken hoeveel tijd wij nodig hebben om bij RAGIDA duidelijk te krijgen of zij dat onderzoek al aan het doen zijn en zo niet, of ze bereid zijn om dat wel te gaan doen en hoeveel tijd dat kost. Laat ik zeggen dat ik u daar zo snel mogelijk over informeer. Of dat een week duurt of twee weken, weet ik niet helemaal precies, maar als u tot die tijd de motie wilt aanhouden ... Wij gaan echt zo snel mogelijk duidelijkheid vragen bij RAGIDA.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Een klein punt van orde. De Kamer is niet meer heel lang actief. Nogmaals, ik moet me hier bescheiden opstellen, maar als je niet meer de kans hebt een motie in stemming te brengen op de laatste dag voor het reces, dan weet je automatisch dat het september wordt voordat je verder bent. Het is niet mijn motie, maar ik zou toch de voorzichtige suggestie willen doen dat er in ieder geval voor 2 juli duidelijkheid moet zijn, want dat geeft de collega's die de indieners zijn van deze motie, de ruimte om de motie voor het reces nog in stemming te brengen. Anders wordt het september.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mijn nuance zat erin dat ik dacht dat de heer Paternotte dit allemaal al zou willen weten voor de aanstaande stemming, maar of we het zó snel kunnen doen, kan ik niet overzien. Vandaar dat ik zeg: we doen het zo snel mogelijk en dat zal waarschijnlijk binnen een week echt wel op te helderen zijn, max twee weken. Maar ik kan u zeker de toezegging doen dat u hier nog over kunt stemmen voor het zomerreces, want u hebt volgens mij die komende weken nog.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat is helder. Dan ga ik maandag even met u of uw ambtenaren contact zoeken. Desnoods houd ik de motie dan een week aan. Uiterlijk 2 juli kunnen wij daar dan met elkaar een besluit over nemen.

De **voorzitter**:

Dan is de motie op stuk nr. 755 hiermee aangehouden?

De heer **Paternotte** (D66):

Nee, dat doen we eventueel maandag, zeg ik in de hoop dat we maandag weten hoe het ervoor staat.

De **voorzitter**:

Dan heeft de motie op stuk nr. 755 op dit moment het oordeel ontraden.

De heer **Paternotte** (D66):

Ook niet.

De voorzitter:

Ja. De motie moet een oordeel hebben en kan op dit moment geen oordeel Kamer krijgen, tenzij u de interpretatie deelt die de Minister aangaf, maar daar was u niet mee akkoord. Toen is er door iedereen wat over gezegd. Dan krijgt de motie dus oordeel ontraden, tenzij u haar nu aanhoudt. De keus is aan u.

De heer Paternotte (D66):

Laten we het niet al te ingewikkeld maken. Laat ik zeggen dat ik op dit moment het oordeel van de Minister accepteer, ervan uitgaande dat we dat Europese onderzoek snel krijgen. Dat constateren we dan snel met elkaar. Als het Europees veel langer duurt, dan moet ik de motie aanpassen om de interpretatie weer juist te krijgen, namelijk dat het alsnog sneller door Nederland zelf moet. Als dat te ingewikkeld is, dan vind ik ontraden nu ook goed, maar volgens mij was dat wat ik zei.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U compliceert het weer. Kunnen we het niet gewoon zo doen? Met deze interpretatie: ik ga zo aan de slag, kan ik haar oordeel Kamer geven. Ik ga na of dat lukt in het Europese. Wij trekken op tijd bij u aan de bel. Dan kunt u altijd nog uw motie aanpassen zodat deze keurig netjes voor het reces kan worden afgehandeld. Ja?

De heer Paternotte (D66):

Uitstekend. We zijn er.

De voorzitter:

Dan heeft de motie op stuk nr. 755 dus oordeel Kamer, maar u houdt haar misschien toch nog aan. Bijzonder dit, maar dat kan. Dan gaan we door naar ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik had gedacht dat we wat sneller door deze moties heen zouden kunnen gaan, want ik kom nu helaas weer bij de heer Paternotte aan met het verzoek om een motie aan te houden. Dat is de motie op stuk nr. 756, die over het CO₂-emissieplafond gaat. Juist in verband met de eerdere motie van de heer Paternotte over ditzelfde onderwerp, die ik oordeel Kamer heb gegeven, zou ik zeggen: laten we dat eerst doen. Dan kunt u daarna hier altijd nog op terugkomen. Dus ik zou verzoeken deze aan te houden, anders moet ik haar op dit moment ontraden.

De voorzitter:

Ja, meneer Paternotte?

De heer Paternotte (D66):

Waarom, zou ik graag inhoudelijk willen weten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat de uitwerking van het CO₂-plafond zorgvuldig moet plaatsvinden. Dat gaan we in de komende tijd oppakken samen met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel, dus we kunnen niet op voorhand nu al allerlei randvoorwaarden enzovoort afspreken. De eerste motie heb ik oordeel Kamer gegeven, omdat die gaat over het voor u in kaart brengen van de juridische houdbaarheid en al die onderwerpen. Maar dit moet echt zorgvuldig en dat kan gewoon niet op dit moment.

De voorzitter:

Dan is natuurlijk ook een vraag wanneer daar wat meer duidelijkheid over komt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zal rond de jaarwisseling worden, want we moeten eerst die andere stappen hebben gezet.

De **voorzitter**:

Dan kom ik bij motie ... Nee, daar komen we nog even niet. Ik kijk even naar de heer Paternotte. Wat gaat hij doen? Want de motie is ontraden, tenzij hij de motie aanhoudt. Wat ga ik concluderen?

De heer **Paternotte** (D66):

Het lastige is dat ik deze randvoorwaarde nogal belangrijk vind en dat de Minister zegt: laten we nou eerst kijken welke randvoorwaarden er komen en dan kunt u de motie alsnog in stemming brengen. Maar dan hoeft het natuurlijk niet meer, dus in die zin zitten we een beetje vast in een cirkelredenering. Ik wil niet nog meer tijd van uw vergadering opsnoepen. Maar ik kan de motie op dit moment niet aanhouden.

De **voorzitter**:

Dan heeft de motie op stuk nr. 756 het oordeel ontraden. Dan gaan we door naar de motie op stuk nr. 757.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die verzoekt de regering om het advies van de Commissie m.e.r. te volgen en in de Luchtvaartnota een volwaardig scenario op te nemen. Dat is al gedaan, dus die ontraad ik wegens overbodig. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 758.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 757. Mevrouw Kröger heeft nog een tweede vraag open en die wil ze nu volgens mij gaan stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb de Luchtvaartnota goed gelezen. Er staat geen krimpscenario in met 49% in 2030, zoals de Commissie m.e.r. aanraadt. Dat staat niet in de Luchtvaartnota, dus dat is het verzoek in deze motie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens ons is dat wel het geval. Ik heb daar net ook een debatje over gehad met de heer Van Raan. Er zit zelfs een krimpscenario in dat nog verdergaat dan de krimp die de heer Van Raan voorstelt, dus hierover verschillen we dan van mening. Ik blijf bij ontraden.

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

Voorzitter, even voor de orde.

De **voorzitter**:

Zullen we via de voorzitter spreken? Want ik wil nog even kijken naar mevrouw Kröger. Voor deze ene keer nog een aanvullende vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In de PlanMER staat het scenario «normeren». Daar gaat het over 95% in 2050, maar niet over 49% in 2030. Dat is gewoon feitelijk niet waar. Het gaat niet ook over een substantiële krimp van het aantal vliegbewegingen. Het scenario in de PlanMER staat weer niet in de Luchtvaartnota. Dus wat deze motie vraagt, is dat in de Luchtvaartnota een scenario wordt uitgewerkt in lijn met het Akkoord van Parijs, conform het advies van de Commissie m.e.r.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij hebben we alle benodigde informatie in kaart gebracht en zijn we ook ingegaan op de verzoeken van de Commissie m.e.r., dus ik blijf erbij dat ik deze motie ontraad.

De voorzitter:

Hier was ook nog een vraag over van de heer Van Raan. Laatste vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, voorzitter, dit is geen vraag, dit is gewoon van de orde, want als de Minister iets vertelt wat aantoonbaar niet zo is, hoe moeten we daar dan mee omgaan?

De voorzitter:

Daarmee doelt de heer Van Raan op het feit dat het wel in de MER staat, maar niet in de Luchtvaartnota.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De Luchtvaartnota spitst zich toe op het voorkeursscenario dat wij zelf kiezen. Het staat iedereen vrij om een ander scenario te kiezen. Daarom hebben we alles, van krimp tot extreme groei, in beeld gebracht. Wij stellen voor om dit voorkeursscenario te volgen. Daar gaan we voor. Op het moment dat straks uit de inspraak blijkt dat het helemaal anders moet en u in de Kamer ook voor een heel ander scenario kiest, kan er iets anders uitkomen. Maar dit is waar dit kabinet op inzet: geen groei tenzij er hinderbeperking is. In ons optimistische voorkeursscenario kan dat, als aan alle voorwaarden wordt voldaan, leiden tot een groei over heel Nederland van 1% tot 1,5%. Dat is ons voorkeursscenario.

De voorzitter:

En daarmee krijgt de motie op stuk nr. 757 het oordeel ontraden. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 758.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 758 ontraad ik ook, want het RIVM geeft aan dat het hun eigen verantwoordelijkheid is en dan heeft het OMT geen toegevoegde waarde.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, begrijp ik goed dat de motie op stuk nr. 758 het oordeel ontraden heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. De motie op stuk nr. 759 krijgt oordeel Kamer. Die motie vraagt om de nationale vraag goed in kaart te brengen en of we toekomstproof zijn, als ik de motie zo mag formuleren. Die kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 759 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 760 ziet op het borgen van het belang van vrachtvluchten in de herziening van de slotverordening. Die kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 760 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 761 verzoekt de regering om de economische rol van Schiphol als mainport voor Nederland te koesteren en te verstevigen. Die geef ik ook oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 761 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 762, die de regering verzoekt om de belemmerende factoren voor een Europese bijmengverplichting in kaart te brengen en de Kamer daarover te informeren. Dat zal ik graag doen. Een belangrijk onderwerp.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 762 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 763 verzoekt de regering aan de Kamer aan te geven hoe zij via de vormgeving van een innovatiestrategie de kans het grootst wil maken om vliegtuigen schoner, stiller en zuiniger te maken. Die motie kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 763 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 764 verzoekt de regering om zich ervoor in te zetten dat bij Schiphol zo spoedig mogelijk binnen de geldende veiligheidsprocedures praktijkervaring wordt opgedaan met het zogenaamde CDO-concept. Die kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 764 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 765 verzoekt de regering zich in te spannen de overleggen tussen de luchtvaartsector, de overheid en de omgeving van Schiphol, die plaatsvinden in de nieuwe vormgeving van de ORS, te beginnen met een frisse start en de Kamer daarover te informeren. Het lijkt me altijd goed om met een frisse start te beginnen, dus oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 765 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 766. Die heeft twee verzoeken. Het eerste is om een wetenschappelijk onderzoek te laten uitvoeren. Daarvoor verwijs ik naar de motie van de heer Paternotte. Dit ziet weer op een eigen onderzoek. Dat ontraad ik. Het tweede verzoek is om in de tussentijd de anderhalve meter strikt toe te passen. Dat ontraad ik ook. De motie op stuk nr. 766 is dus ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 766 is ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 767 verzoekt om de eisen van werknemers op Schiphol in te brengen tijdens gesprekken met Schiphol en mogelijkheden

voor sociale vestigingseisen in kaart te brengen. Ik ben het zeer met u eens dat werknemers in Nederland een fatsoenlijke beloning moeten ontvangen en onder gezonde en veilige omstandigheden moeten werken et cetera, maar ik heb u al aangegeven dat het onderwerp mijn aandacht heeft en dat ik het regelmatig bespreek met de collega's van SZW, Financiën en EZK. Maar het is niet aan mij om specifieke eisen van Schiphol-werknemers in te brengen in gesprekken met de luchthaven. Daar hebben we de cao-tafels voor. Deze motie ontraad ik.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 767 wordt ontraden. Ik geef even het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het antwoord van deze Minister over de cao-tafels kennen we inmiddels. Het punt is nou juist dat de werknemers zich daar niet gehoord voelen, dat ze online een petitie hebben aangeboden en dat ze nu actievoeren. De vraag aan deze Minister, aan de regering – het is een verzoek aan de regering, niet aan de Minister – is om die eisen in te brengen tijdens gesprekken. Het verzoek is niet om ze per se af te dwingen, al zou ik het heel mooi vinden als dat zou gebeuren. Maar ik wil dat de grootaandeelhouder, de rijksoverheid, dit inbrengt bij Schiphol en dat zij kijkt naar de sociale vestigingseisen. Ik denk dat dat niet veel te veel gevraagd is. Ik hoop dat deze Minister, samen met andere Ministers, ook gehoor geeft aan de wensen van deze werknemers.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, de heer Laçin herkent inderdaad het antwoord van mij dat wij ons niet gaan mengen in gesprekken tussen sociale partners. Volgens mij zijn de bonden zelf heel goed in staat om de eisen van de werknemers tijdens die gesprekken in te brengen.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft nog een hele kleine vervolgvraag op dit punt.

De heer Paternotte (D66):

Dat de Minister het eerste deel van het dictum afwijst, snap ik heel goed, want dat is niet gebruikelijk. Persoonlijk ben ik wel heel erg geïnteresseerd in het tweede deel, over het in kaart brengen van de mogelijkheden voor het invoeren van sociale vestigingseisen. Ik vroeg me dus af of de Minister daar iets mee zou kunnen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb al aangegeven dat daar in de gesprekken – daarstraks verwees ik naar het eerste gesprek, dat in februari heeft plaatsgevonden – serieus over wordt gesproken en naar wordt gekeken. Ik heb u, de Kamer, al toegezegd dat wij u ervan op de hoogte houden hoe een vervolgesprek, als dat er weer is, verder verloopt.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 767 is ontraden. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 768.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 768 van de heer Bruins verzoekt de regering te kijken waar op basis van de ervaringen in het ov en de luchtvaart ook in andere voertuigen soepeler kan worden omgegaan met de capaciteitsbeperkingen. Die kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 768 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 769 van de heer Bruins, over in gesprek blijven met sectoren die met social distancing niet rendabel kunnen werken. Protocollen zijn, zoals we al eerder hebben vastgesteld, een zaak van de sectoren zelf. Er wordt op basis van gezondheidskundige adviezen naar gekeken. Het is natuurlijk vooral aan sectoren zelf om daarnaar te kijken. Als het verantwoord is om verdere stappen in het activeren van sectoren te nemen, is het kabinet daartoe bereid. Maar u gaf zelf al aan dat dit wel een heel erg brede motie is, die buiten lenW om gaat. Daarom zou ik aan de heer Bruins willen vragen om deze motie even aan te houden en wellicht in te zetten bij het coronadebat van volgende week donderdag, dat juist al die sectoren waartoe u het uitbreidt, omvat.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Daar heb ik wel waardering voor. Deze Minister gaat namelijk over de vervoerssectoren, de l-poot van lenW. Maar dit gaat natuurlijk veel breder, namelijk over eigenlijk alle economische sectoren. Dus het is wel logisch om de motie even aan te houden. Bij dezen zal ik de motie aanhouden. Dan kijk ik even waar ik die weer tevoorschijn laat komen.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Bruins stel ik voor zijn motie (31 936, nr. 769) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 770 van de heren Bruins en Paternotte, over vóór de definitieve Luchtvaartnota een brief toesturen waarin inzichtelijk gemaakt wordt wat voor reductiepad mogelijk is. Dat gaat over de nachtvluchten. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 770 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 771 van de heer Van Raan verzoekt de regering om reizen met het vliegtuig te ontmoedigen. Die motie wil ik ontraden, want de luchtvaart heeft gewoon de ruimte om zich te ontwikkelen binnen de kaders van veiligheid en duurzaamheid, zoals we die vaststellen. Voor de rest zou ik willen verwijzen naar de reisadviezen van Buitenlandse Zaken.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 771 is ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 772 van de heer Van Raan verzoekt de regering de doorzettingsmacht van het Ministerie van VWS ook van toepassing te laten zijn op het inrichten van de luchtvaart. Ook die motie ontraad ik, want dat is, zoals ik al eerder heb gezegd, helemaal niet aan de orde. Er is een goede samenwerking met VWS. Ik ben niet voornemens om ooit die adviezen in de wind te slaan, dus het is niet nodig.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 772 is ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 773 van de heer Van Raan. Die verzoekt de regering gedurende de coronacrisis een vliegverbod in te stellen voor vliegtuigen zonder een goed functionerend HEPA-filter. Daar hebben we net van gezegd dat we dat in kaart laten brengen door NLR. Denk ook aan het onderzoek in Europees verband naar de verspreiding van virussen. Ik kan me zo voorstellen dat u de motie op stuk nr. 773 aanhoudt tot het onderzoek daarvan bekend is. Zo niet, dan moet ik de motie ontraden.

De heer Van Raan (PvdD):

De Minister realiseert zich dat ze hiermee een risico neemt met het voorzorgsbeginsel, waar ook de regering aan gehouden is. Ik kan dat zelf dan ook niet doen natuurlijk. Ik moet het oordeel «ontraden» maar nemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, zeker. We hebben ons natuurlijk gebaseerd op de adviezen van het RIVM en zijn daarom tot dit beleid gekomen. En anders gaan we het debat herhalen.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 773 is daarmee ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 774. Ik zou het bijna een evergreen noemen in deze discussie. De heer Van Raan zal dus ook begrijpen dat het niet onze inzet gaat worden om een krimpscenario het uitgangspunt te laten zijn. Ik ontraad deze motie.

De heer Van Raan (PvdD):

Prima. Dan vraag ik me af of de Minister zich realiseert dat haar uitgangspunt voor de Luchtvaartnota in strijd is met het verdrag van Parijs.

De voorzitter:

Wilt u heel kort zijn? Eigenlijk bent u al door uw vragen heen en het is al kwart over.

De heer Van Raan (PvdD):

De luchtvaart heeft zich buiten Parijs gesteld. Ik vraag me af of ze zich daarvan bewust is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan komen we weer op het ambitieniveau. Ik ben er trots op dat de Nederlandse luchtvaartsector als enige en als eerste de nek uitsteekt om zelf de reductiedoelstellingen te halen, en niet met compensatie. Ik denk dat dat een hartstikke mooie prestatie is.

Dan kom ik tot slot bij de motie op stuk nr. 775, waarin de heer Van Raan vraagt om een apart hoofdstuk op te nemen met per Nederlandse luchthaven een overzicht van het risico op vogelaanvaringen. Ik vind het een charmant voorstel, maar het gaat echt te ver om een apart hoofdstuk daarover aan de nota toe te voegen. Ik ontraad de motie.

De voorzitter:

Sorry, het is kwart over. We hebben iedereen twee vragen gegeven. U heeft er drie gehad, twee andere collega's hebben er ook drie gehad. De moties op de stukken nrs. 774 en 775 hebben beide het oordeel ontraden. Ik kom toe aan de toezeggingen die door de Minister zijn gedaan aan de Tweede Kamer. Ik zal die voordragen, want hierna moet er weer een andere groep in deze zaal en de zaal moet nog worden ontsmet.

- Zodra het NLR in kaart heeft gebracht of er vliegtuigen op Nederlandse vliegvelden landen zonder HEPA-filter, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd, voor het zomerreces.
- De Kamer zal worden geïnformeerd, nadat de Minister heeft laten inventariseren welk onderzoek is uitgevoerd door RAGIDA, over de gezondheidsrisico's van vliegen, in ieder geval voor de stemming van 2 juli, zodat de motie nog in stemming kan worden gebracht.
- Voor het zomerreces zal de Kamer worden geïnformeerd over het nachtvluchtenregime op concurrerende Europese luchthavens.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is zelfs nog iets breder. Ik heb aangegeven dat we een soort nachtvluchtenbrief sturen, waarin we alle relevante aspecten rondom nachtvluchten – juridische, economische en wat daar verder bij speelt – op een rijtje zetten. Dat is de bedoeling van die brief. Het is een informatieve brief, zonder beleidsinhoud.

De voorzitter:

Helder.

- De Kamer ontvangt half juli de eindrapportage van de ILT inzake handhaving in het kader van de vouchers.
- Voor het zomerreces zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor CDO-vluchten.

Voor het zomerreces komt er een voortgangsbrief luchtruimherzieningen, waarin zal worden ingegaan op de toezegging over het einde van de laagvliegroutes.

- De Kamer ontvangt op korte termijn onderzoeken naar de noodzaak van een vogelradar.

De heer Graus (PVV):

Die zijn er toch al overal. Ik begrijp dat niet goed. Ze zijn overal; ik heb ze bezocht.

De voorzitter:

Wij moeten hier echt gaan afronden, want de mensen staan buiten te wachten om de zaal schoon te maken. Het spijt me heel erg, maar dat zijn wel de coronamaatregelen. Maar dit is de toezegging.

- De Kamer wordt voor 1 juli aanstaande geïnformeerd over de annuleringsvoorwaarden van luchtvaartmaatschappijen op Schiphol bij gezondheidsklachten.
- De Minister zal het onderzoek in Oostenrijk naar een minimumprijs voor tickets nauwlettend volgen en de Kamer hierover informeren.

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er was ook een toezegging over het plan om met concrete maatregelen en doelstellingen de korteafstandsvluchten te vervangen door treinen, voor of gelijktijdig als de definitieve Luchtvaartnota naar de Kamer komt.

De voorzitter:

Die toezegging wordt nu genoteerd door de griffier. Strak dat u dat nog even voor ons heeft herhaald.

Daarmee komen we aan het einde van deze vergadering. Ik wil de Minister en haar mensen hartelijk danken. Ik wil mijn collega's hartelijk danken voor hun inbreng en hun sportiviteit. Daarnaast wens ik iedereen verder nog een gezegende dag.

De heer **Paternotte** (D66):
Dank u wel, voorzitter, een gezegende avond.

Sluiting 16.20 uur.