20
Veiligheid vliegverkeer Schiphol

Aan de orde is het **debat** over **het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol**.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het debat over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom

De **voorzitter**:
Ik geef de heer Paternotte als eerste spreker het woord. De spreektijden zijn vijf minuten.

□

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter, dank u wel. De minister heeft vanochtend een volgens ons verstandig besluit aangekondigd over de toekomst van Lelystad Airport, waarbij zij constateert dat er in het verleden veel fouten zijn gemaakt en dat dit betekent dat de overheid niet door moet gaan op basis van rammelend onderzoek maar haar werk gedegen moet doen. Daar zijn we blij mee.

Daar gaat dit debat echter niet over. Dit debat gaat namelijk over veiligheid. Safety first, veiligheid op 1, 2 en 3; dat is de heilige graal in de luchtvaart. De veiligheid van passagiers, cabinepersoneel, grondpersoneel en omwonenden moet gegarandeerd zijn. We hebben het vaak over veiligheid, als het gaat over terreurdreiging of als het gaat over vliegen over conflictgebieden, zoals naar aanleiding van de MH17 of wanneer het weer eens spannend wordt met hele lange wachtrijen in de zomer en het leger moet worden ingezet om de veiligheid op de grond te garanderen.

Maar dat betekent niet dat we de vliegveiligheid, de veiligheid in en van de vliegtuigen, uit het oog mogen verliezen. Die verdient juist onze volle aandacht. Hoewel heel vaak wordt gezegd dat er op de wereld geen plek veiliger is dan een vliegtuigstoel, laat het rapport zien dat we op Schiphol wel degelijk een aantal ernstige bijna-ongevallen hebben gezien. Dat zijn de zogenaamde runway incursions. Dat is zo'n moment waarop twee piloten elkaar vanuit de cockpit recht in de ogen kijken en denken: dat was op het nippertje. Van dat soort situaties moet je leren om incidenten in de toekomst te voorkomen. Daarom is D66 de OVV dankbaar voor zijn rapport van april 2017.

Eigenlijk kijken we hier gewoon naar een eerste staat van de veiligheid van Schiphol, en dat is wat ons betreft geen overbodige luxe. Je hoeft geen luchtvaartexpert te zijn om te zien dat Schiphol een behoorlijk ingewikkelde luchthaven is, met drie keer zoveel banen als Heathrow, met constante baanwisselingen om geluidsoverlast te beperken en met taxiroutes dwars over de A4.

Dus, voorzitter, voordat ik op de aanbevelingen kom, zijn er eerst de conclusies die de OVV trekt. Die dateren uit de tijd van een vorige regering, maar van het verleden leren begint uiteindelijk altijd met concluderen. En het zijn ongemeen harde conclusies die de OVV op enkele punten heeft getrokken. Nee, Schiphol is niet onveilig, maar terwijl Schiphol de afgelopen jaren razendsnel groeide, bleef het denken over veiligheid achter. Hoe kan dat, vraag je je dan af, als er niets belangrijker is dan veiligheid? Hoe kan het dat het ministerie te weinig verantwoordelijkheid nam? Hoe kan het bijvoorbeeld dat er geen toezicht, geen totaalzicht was op de veiligheid, en dat dit onvoldoende werd meegenomen in beleid? Hoe kan het dat het, met de Bijlmerramp nog vers in vele geheugens, ontbrak aan een helder beleid op veiligheid van omwonenden? En hoe kan het dat de kennis en capaciteit van de inspectiedienst onvoldoende waren?

En dan, tot slot op dit punt, misschien wel de belangrijkste conclusie die de OVV trekt, is dat op Schiphol de grenzen in zicht komen waarbij het vliegverkeer veilig kan worden afgehandeld.

Voorzitter. Die conclusie brengt me bij de toekomst en de aanbevelingen van de OVV. Uiteraard zijn, traditiegetrouw, alle aanbevelingen met een stevige knuffel omarmd, maar gaan we ook van woorden naar daden? Voor veel aanbevelingen geldt dat ze nog altijd in overweging zijn, dat erop wordt gestudeerd. Studie is heel goed, maar actie is beter.

Neem bijvoorbeeld zaken als runway lights. Dat is een systeem dat piloten, zeker bij slecht zicht, door middel van rode en groene lampjes op de baan de weg wijst bij het taxiën op Schiphol. Dat is overigens al jarenlang een vurige wens van de piloten zelf. Je zult maar een klein aantal keren per jaar op Schiphol landen met mist en sneeuw. Dan is zo'n systeem best wel handig. Schiphol denkt erover na, want je moet het wel slim aanleggen, maar heeft het systeem nog altijd niet. En dat terwijl op andere vliegvelden deze runway lights zich allang hebben bewezen, zoals in de Verenigde Staten, maar bijvoorbeeld ook op Parijs Charles de Gaulle. Wat gaat de minister doen om de bijnabotsingen op de baan de kop in te drukken? Welke technieken heeft ze daarbij voor ogen? Op dit punt overweeg ik een motie.

Daarnaast heeft de minister wat D66 betreft zeer terecht aangekondigd in 2020 een tussentijdse evaluatie te houden van de stappen die tot die periode zijn gezet alvorens verdere groei boven de 500.000 vliegbewegingen kan plaatsvinden. Kan de minister precies aangeven wat zij tegen die tijd zelf, in haar rol als eindverantwoordelijke, gerealiseerd wil hebben, en welke prestaties zij tegen die tijd van de sector verwacht? Met andere woorden, aan welke ambitie kunnen we haar straks in 2020 houden? Dan wil ik haar specifiek vragen naar de kennis en kunde bij de inspectie, de ILT. Want op de beste luchthaven van Europa, met misschien wel de meest ingewikkelde baanverdeling van de wereld, moeten we een inspectie hebben van wereldklasse. Maar is dat op dit moment wel zo? Rutte I en II hebben jarenlang bezuinigd.

Door een motie van D66 en de SP is men bij de ILT nu bezig om taken en verantwoordelijkheden met elkaar in lijn te brengen en dat is goed. Maar ik lees in de schriftelijke beantwoording dat de oogst van dit rapport voor de ILT is: twee extra data-analisten, twee extra inspecteurs en eenmalig €600.000 voor opleiding en externe expertise. Eenmalig €1,20 per vliegtuig voor dé inspectie die toezicht houdt op

de veiligheid, is dat niet een klein beetje mager, zo vraag ik de minister.

Voorzitter. Ik sluit af, maar niet voordat de heer Graus mij een vraag heeft gesteld.

De heer **Graus** (PVV):
Ik hoorde de heer Paternotte praten over het gevaar van ons baangebruik, maar realiseert de heer Paternotte zich dat er juist gevaren zijn en ook extra druk op luchtverkeersleiders door de beperkingen die wij opleggen aan het baangebruik, of doelde hij daarop? Dat is mijn vraag.

De heer **Paternotte** (D66):
Dat is precies wat ik zei. Door de beperkingen die wij hebben op baangebruik, het feit dat er veel moet worden gewisseld om geluidsoverlast te voorkomen, maar ook het feit dat we bij Schiphol — de luchthaven ligt dicht bij zee — natuurlijk meerdere banen tegelijkertijd moeten gebruiken, afhankelijk van de windrichting, en het feit dat er taxiwegen over een snelweg heen lopen. Schiphol is natuurlijk een luchthaven die heel snel gegroeid is in enorm dichtbebouwd gebied. Dat alles bij elkaar maakt het een heel ingewikkelde luchthaven.

De heer **Graus** (PVV):
Ik geloof dat de heer Paternotte net als ik ook een paar keer op werkbezoek is geweest bij de luchtverkeersleiders. Je hoort van die mensen dat ze zeggen: meer simultaan baangebruik, waarvoor ik al jarenlang moties indien, zou ons enorm helpen. Steunt de heer Paternotte die moties vanaf nu dan wel?

De heer **Paternotte** (D66):
Dat is een van de vragen die ik stel. We hebben natuurlijk een goede reden om veel van baan te wisselen, maar veiligheid moet wel vooropstaan. Wat het werkbezoek betreft; ik ben nog niet in de toren geweest. Dat hoop ik wel te doen. Ik hoopte dat volgende week te doen, maar dat kan vanwege de krokusvakantie aldaar niet.

Voorzitter. Vijf minuten zijn echt te kort om recht te doen aan dit belangrijke rapport van de OVV, maar we zijn wel blij dat we vandaag een belangrijk gesprek starten tussen de Kamer en deze minister over het waarborgen van de vliegveiligheid. Ik wil de minister daarom uitnodigen om minstens één keer per jaar met de Kamer in een speciaal AO Vliegveiligheid hierover het gesprek te voeren. Ik hoop dat zij daartoe bereid is. Voor nu verwacht ik een heel duidelijke ambitie voor 2020, om de volgende keer niet een 6- maar minimaal een 9 te scoren voor de veiligheid op Schiphol, want piloten, crew, passagiers, omwonenden en iedereen die in de luchtvaart werkt, rekent daarop en mag daar ook op rekenen. Aan de slag dus.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik hoorde de heer Paternotte over een 6- spreken. Nu hebben we veel informatie gehad en ook op het laatste moment. Maar een 6- ben ik nergens tegengekomen. Waar staat dat exact?

De heer **Paternotte** (D66):
Klopt, dat is mijn waardering op basis van de vele aanbevelingen en de conclusie van de OVV dat het denken over veiligheid de afgelopen jaren is achtergebleven.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Het had dus net zo goed al een 9 kunnen zijn.

De heer **Paternotte** (D66):
Wat mij betreft moet het een 9 worden, meneer Dijkstra, want ik denk dat een 6- niet genoeg is als wij veiligheid met zijn allen het allerbelangrijkste vinden. Natuurlijk kunnen wij nooit 100% veiligheid krijgen, maar als er te veel bijnaincidenten zijn, moeten dat er veel minder worden.

De heer **Van Raan** (PvdD):
De veiligheid zoals omschreven in het rapport wordt niet gekwalificeerd. Op dit moment kunnen wij niet zeggen hoe veilig het is, of het nu een 6- of een 9 is. Is de heer Paternotte het daarmee eens? Is de heer Paternotte het eens met de stelling uit het rapport — dat is de algemene conclusie — dat alle aanbevelingen moeten worden opgevolgd alvorens überhaupt over groei te spreken?

De heer **Paternotte** (D66):
Volgens mij is dat letterlijk wat ik zeg. Als Schiphol aan de grenzen zit, moet de veiligheid op een juiste manier gegarandeerd kunnen worden. Het rapport schrijft inderdaad: Schiphol is niet onveilig, maar er zijn wel veel incidenten. De samenwerking moet veel beter. Er is te weinig regie. Aanbevelingen worden altijd omarmd, maar de vraag is inderdaad of ze ook worden opgevolgd en in actie omgezet.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat is eigenlijk twee keer geen antwoord. Ik probeer het nog een keer. Is de heer Paternotte het met ons eens dat er op dit moment geen kwalificatie kan worden gegeven aan de veiligheid op Schiphol? Dat kan gewoon niet. Het is niet mogelijk om een kwantitatieve kwalificatie te geven. Hij geeft antwoord door een tegenvraag te stellen, namelijk: het is maar de vraag of aanbevelingen worden opgevolgd. Maar vindt de heer Paternotte dat die aanbeveling moet worden opgevolgd, namelijk: pas op de plaats, geen groei, alle aanbevelingen doorvoeren en dan weer eens even praten over de vraag of eventuele groei mogelijk is?

De heer **Paternotte** (D66):
Of ik zeg dat er nu geen kwalificatie gegeven kan worden? Als je zegt "veilig" of "onveilig", kun je wel een kwalificatie geven. De waardering die ik eraan geef is inderdaad het cijfer dat ik eraan geef. Dat klopt. Ik doe dat op basis van het bestuderen van het rapport. Wat dat betreft: eens. Als u het heeft over alle aanbevelingen helemaal opvolgen voordat je kunt spreken over groei, zeg ik: dat is de discussie die wij sowieso gaan krijgen, niet alleen over veiligheid, maar natuurlijk ook over milieueffecten. Dat is precies de reden waarom ik de minister heb gevraagd hoe zij precies aankijkt tegen de evaluatie die zij wil gaan doen op die veiligheid, waarvan zij ook heeft gezegd dat die voorwaardelijk is voor de toekomstige groei van Schiphol.

De **voorzitter**:
Uw derde vraag, meneer Van Raan ...

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik zou het niet als derde vraag willen kwalificeren, want dit is wederom geen antwoord. De heer Paternotte kaatst hem weer terug. Dat is nu net wat hij wil horen. Nee, ik wil van de heer Paternotte horen of hij ook vindt: eerst pas op de plaats en dan eventueel een besluit over verdere uitbreiding. Is de heer Paternotte het eens met de OVV, ja of nee?

De heer **Paternotte** (D66):
De heer Van Raan heeft het idee dat ik steeds dingen terugkaats, maar wat ik in feite natuurlijk twee keer deed, was iets naar de minister kaatsten. Laten we de minister en de heer Van Raan niet door elkaar halen. De minister heeft wat dat betreft al een duidelijk antwoord gegeven, want zij heeft aangekondigd in 2020 een tussentijdse evaluatie te houden van de stappen die tot die periode zijn gezet, alvorens verdere groei boven 500.000 kan plaatsvinden. Dat zijn de woorden van deze minister. Die onderschrijf ik graag en daarom heb ik haar gevraagd wat zij zelf, in haar rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid, precies wil bereiken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik ga toch door op hetzelfde thema. De heer Paternotte geeft aan dat die evaluatie in 2020 eigenlijk de voorwaarde is voor een gesprek over eventuele groei. Kan ik dan de conclusie trekken dat, totdat die evaluatie heeft plaatsgevonden, er geen basis is voor een gesprek over groei op Schiphol, omdat de OVV op dit moment heel helder zegt: eerst de veiligheid op orde en dan pas kijken of groei mogelijk is?

De heer **Paternotte** (D66):
Ik citeer de minister. Volgens mij moet u deze vraag vooral aan de minister stellen, want ik ga ervan uit dat zij het meent als zij opschrijft dat zij in 2020 een tussentijdse evaluatie wil houden, alvorens verdere groei boven de 500.000 kan plaatsvinden. Op basis van die uitspraak vraag ik haar aan welke ambitie we haar in 2020 kunnen houden. U heeft ook gezien dat er aan de Alderstafel afspraken zijn gemaakt waardoor beperkte groei op Schiphol na 2020 mogelijk is. Dat is dan binnen de afspraken die daar gelden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik ben het met mijn collega Van Raan eens dat de heer Paternotte het allemaal bij de minister legt. Uiteindelijk gaat het mij erom wat het standpunt van D66 is in deze debatten en in de debatten in de toekomst over de groei van Schiphol. Het gaat om de vraag of we hetzelfde standpunt hebben, namelijk dat eerst de aanbevelingen van de OVV moeten worden opgevolgd en dat dat getoetst moet worden in 2020, alvorens je verder kan praten over een eventuele groei. In het Aldersakkoord staat inderdaad "fiftyfifty", maar hopelijk zijn we het allemaal met elkaar eens dat veiligheid absoluut een prioriteit moet zijn. Dat moet eerst geregeld zijn. En dat kan pas in 2020, wanneer de evaluatie heeft plaatsgevonden. Is de heer Paternotte dit met ons eens?

De heer **Paternotte** (D66):
Ik ben het met u eens dat de aanbevelingen moeten worden opgevolgd. Ik ben het niet met u eens dat we moeten wachten tot 2020. Volgens mij moet het eerder gebeuren. Het is alleen maar goed als we eerder kunnen vaststellen dat die aanbevelingen worden opgevolgd.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ik ga toch nog even terug naar die 6-, want daar schrik ik van. Ik heb het rapport van de OVV ook gelezen. Ik wil het even toetsen. Volgens mij staat er in het rapport dat Schiphol nu veilig is, maar dat er wel hard moet worden gewerkt aan de integrale veiligheidsbenadering en dat er een verbeteringsagenda moet komen. Maar ik denk niet dat het goed is als we hier met het OVV-rapport in de hand moeten constateren dat er op dit moment een onveilige situatie is op Schiphol.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik heb geconstateerd dat er in het rapport niet staat dat Schiphol onveilig is. Er staat wel dat er veel bijna-incidenten zijn. We hebben ook gezien dat de piloten zich daar zorgen over maken. Zij vragen ook om er meer aan te doen. Als wij zeggen dat veiligheid op één staat, dan moeten we bij dat soort signalen niet zeggen: we zijn tevreden. Dan moeten we zeggen: het moet echt beter. Daarom constateer ik dat een 6- inderdaad een voldoende is, maar dat het ook een heel duidelijk signaal is dat het beter moet.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik wil daar toch even op doorgaan. Als mensen thuis meekijken en de kwalificaties horen — ik hoor de heer Paternotte iets zeggen over die 6-; dat is een eigen referentie — dan zouden zij zich zorgen moeten maken. Als je het rapport van de OVV en het rapport van het NLR leest, zie je dat dit absoluut niet het geval is. Herkent de heer Paternotte zich in dat beeld? Vindt hij ook dat mensen zich niet vandaag zorgen moeten maken dat er in één keer een houtje-touwtjeveiligheidsgevoel op Schiphol is?

De heer **Paternotte** (D66):
Als het houtje-touwtje was bij een dusdanig complexe luchthaven, dan zou dat funest zijn geweest. Natuurlijk werken ontzettend veel professionals daar keihard. Maar als het veiligheidsmanagementsysteem niet op orde is en er nog steeds bijna-botsingen plaatsvinden, dan denk ik dat ik dat hier in het Kamerdebat met de minister die daar eindverantwoordelijk voor is, gewoon moet benoemen. U wijst naar het NLR-rapport. Wat het NLR-rapport zegt, is dat er maatregelen nodig zijn als je verder wilt groeien. Dat is niet voor niks. Als alles perfect op orde was, zou je inderdaad vrij makkelijk kunnen groeien zonder dat er maatregelen nodig zijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Zowel op de landingsbanen als op de snelwegen als op het spoor zijn er altijd bijna-incidenten en moet er elke dag iets verbeterd worden. Dat herken ik ook. Maar kan de heer Paternotte bij de mensen thuis de angst wegnemen en kan hij zeggen dat er echt geen houtje-touwtjeveiligheid is op Schiphol? Kan hij zeggen dat er wel degelijk een goede

veiligheid is op Schiphol? Anders maken de mensen zich vandaag wel ongerust.

De heer **Paternotte** (D66):
Mijn doel is niet om mensen ongerust te maken, maar mijn doel is ook niet om mensen in slaap te sussen. Ik heb gezegd dat het OVV-rapport duidelijk maakt dat Schiphol niet onveilig is. Maar ik heb ook gezegd dat er niet voor niks een hele lijst met aanbevelingen is. Niet voor niks heeft de OVV ervoor gekozen om een integraal rapport te maken. Daarbij behandelen ze niet één incident, zoals ze normaal gesproken doen, maar ze zetten alles op een rij en kijken hoe het veiligheidsmanagement op Schiphol structureel in elkaar zit. Dat is niet voor niks. Ik vind het nu, in de eerste termijn van dit debat, iets te vroeg om te zeggen dat er geen problemen zijn om het over te hebben.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.

De heer **Laçin** (SP):
Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met het feliciteren van de actiegroepen en alle inwoners die zich hebben ingezet voor uitstel van Lelystad, want dat is nu voor één jaar gelukt. We gaan door met die strijd, maar daar gaat dit debat niet over.

Ik wil heel graag een debat over de luchtvaart een keer kunnen beginnen zonder dat ik een opmerking maak over het herstellen van vertrouwen in het ministerie, de woorden van deze minister toen ze aantrad als minister. Maar, voorzitter, ik krijg de gelegenheid niet om dit punt over te slaan, want 24 uur voor dit debat kregen we een 140 pagina's tellend rapport van het NLR binnen. Dat rapport is getekend op 19 januari 2018. Ik vind het grofweg schandalig dat wij het zo laat pas toegestuurd krijgen. Ik wil mijn werk als volksvertegenwoordiger goed doen en goed kunnen uitvoeren, maar dit kabinet laat zien dat het het niet zo nauw neemt met het juist, tijdig en volledig informeren van de Kamer. Daarmee schoffeert zij niet alleen de Kamer maar ook de duizenden mensen die het luchtvaardossier op de voet volgen. Er is dus geenszins sprake van het herstellen van het vertrouwen in het ministerie, maar van het tegendeel: dat kleine beetje vertrouwen dat er was, is inmiddels ook al verdwenen.

Nu de inhoud, voorzitter. Veiligheid op Schiphol is een belangrijk onderwerp, want hoewel 100% veiligheid niet bestaat, moet het doel altijd "zo veilig mogelijk" zijn en niet "veilig genoeg". Ik vraag daarom allereerst aan de minister of zij het eens is met deze stelling.

Ik wil beginnen met de belangrijkste reden waarom er op Schiphol onveilige situaties zijn ontstaan in het verleden. Dat is de ongebreidelde groei en de complexiteit van de luchthaven. Om aan alle milieu- en geluidseisen te voldoen, zien we dat Schiphol op een gemiddelde dag veel verschillende banen gebruikt om de overlast nog enigszins binnen de perken te houden. "Enigszins binnen de perken" is hier een relatief begrip, want rondom Schiphol wonen zo'n 120.000 tot 200.000 ernstig gehinderden, mensen die slaapproblemen hebben en 's zomers niet buiten kunnen zitten.

Voorzitter. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is helder in de aanbevelingen die gedaan worden. Er worden zo'n 20 aanbevelingen gedaan en die moeten uitgevoerd worden alvorens er überhaupt gesproken kan worden over een mogelijke groei van Schiphol. Vooropgesteld dat de SP tegen groei van Schiphol is, wil ik van deze minister horen hoe het staat met de uitvoering van deze aanbevelingen. Welke zijn er al uitgevoerd? Welke worden er nu uitgevoerd en welke moeten er nog uitgevoerd worden?

Voorzitter. Ik wil nu inzoomen op een tweetal concrete aanbevelingen, om te beginnen op de ILT, een belangrijk punt voor de SP. Beleid valt of staat met toezicht en daar is een gebrek aan. De OVV stelt dat de capaciteit en de vakinhoudelijke kennis van de ILT onvoldoende zijn om effectief toezicht te houden op de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol. Dat is ondenkbaar. Kan de minister uitleggen hoeveel fte zich binnen de ILT bezighoudt met het vliegverkeer op Schiphol en wat zij gaat doen met deze conclusie van de OVV?

Een andere belangrijke aanbeveling is natuurlijk punt 8, waar de OVV stelt dat de minister periodiek en openbaar verantwoording moet afleggen over haar rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid op Schiphol. Ik hoor graag hoe zij dat gaat doen en hoe vaak zij dat gaat doen.

Voorzitter. Schiphol is de afgelopen jaren volgevlogen door lowcostcarriers en Midden-Oostencarriers. Hierdoor is de luchthaven sneller naar haar plafond gegroeid. De ongebreidelde groei van Schiphol heeft ertoe geleid dat er maatregelen genomen moeten worden om de veiligheid van reizigers, werknemers en omwonenden te garanderen. Daarom zijn wij blij met de uitspraak van de minister dat de Alderstafel in de huidige vorm niet voldoet. Mogen wij de woorden van de minister zo interpreteren dat het ook echt de bedoeling is dat de stem van bewoners in een nieuwe overlegstructuur beter gehoord wordt zodat er meer oog is voor veiligheid, geluidsoverlast, milieu, klimaat, natuur en dierenwelzijn. Kan de minister dit bevestigen?

Belangrijk voor de veiligheid op Schiphol zijn ook de werknemers. We hebben de afgelopen jaren vaak gehoord en gesproken over de toegenomen werkdruk van bijvoorbeeld de beveiligers op Schiphol. Door de hoge werkdruk kunnen zij hun werk niet goed uitvoeren en ontstaan er onveilige situaties. Is de minister het met ons eens dat hier belangrijk is dat Schiphol onderkent dat zekere banen, goede arbeidsvoorwaarden en een goede werkdruk van essentieel belang zijn om Schiphol veilig te houden?

Tot slot, voorzitter. Het garanderen van de veiligheid van reizigers, werknemers en omwonenden én het inperken van geluidsoverlast gaat niet gepaard met groei van de luchtvaart. We moeten ophouden met de illusie dat dit wel mogelijk is. We moeten ophouden met de illusie dat dit wel mogelijk is. Wellicht over een aantal decennia, als er enorm is geïnnoveerd in de luchtvaart. Tegen die tijd, als we elektrisch vliegen en de uitstoot van bijvoorbeeld ultrafijnstof nul is, ga ik het debat met andere Kamerleden graag aan, maar met alle fouten, toevalligheden, missers, blunders en miscommunicatie van de afgelopen maanden rondom verschillende luchtvaartdossiers is het tijd dat dit kabinet pas op de plaats maakt, stopt met schiphollen, zorgvuldig

kijkt naar de toekomst van de luchtvaart en in de tussentijd de intenties om verder te groeien in de ijskast zet. Alleen zo herstellen we het beschadigde vertrouwen in het ministerie en laten we aan Nederland zien dat de politiek en de overheid er wel degelijk voor de mensen zijn en niet voor winstmaximalisatie en de hebzucht van de industrie en de lobby.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank. Dan de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik begrijp dat de SP elk debat gebruikt om te zeggen dat Schiphol niet en nooit mag groeien. De komende jaren wordt u op uw wenken bediend, want tot 1 januari 2020 mag Schiphol ook niet groeien. Mijn vraag is of u, omdat dit over de veiligheid van het vliegverkeer gaat, ook ideeën heeft om de komende twee jaar, als die 500.000 vliegbewegingen gewoon blijven, de veiligheid op Schiphol te verbeteren.

De heer **Laçin** (SP):
Ja, die ideeën zijn er. Het OVV-rapport is er niet voor niets. Wij volgen die aanbevelingen. Daarom stip ik ook aan dat eerst die aanbevelingen uitgevoerd moeten worden, voordat we überhaupt over groei gaan spreken. In tegenstelling tot de D66-fractie, heeft de SP-fractie het ook altijd over arbeidsvoorwaarden: vaste banen en genoeg mensen op de grond, ook op Schiphol, om die veiligheid te garanderen. Wij hebben heel vaak berichten van bijvoorbeeld beveiligers en bagageafhandelaars gezien, die een enorme werkdruk hebben. Ook dat draagt bij aan de veiligheid en daarover zou ik de D66-fractie ook wat vaker willen horen.

De heer **Paternotte** (D66):
Dit doet echt pijn, omdat we nu juist zo goed hebben samengewerkt met uw voorganger om die capaciteitsproblemen bij de ILT aan de orde te stellen en daar ook wat aan te doen. Dan zegt u nu, terwijl ik daar net een verhaal over heb gehouden, dat u mij daar vaker over wil horen. Nu begrijp ik waarom u voor meer spreektijd pleitte: u wilt mij gewoon nog meer kunnen beluisteren. Dan mijn vraag. U hebt het over banen op de grond, maar u bent het toch wel met ons eens dat de vliegbewegingen op Schiphol ook voor banen zorgen?

De heer **Laçin** (SP):
Zeker. Ik had het trouwens, om daarmee te beginnen, niet over de ILT, maar over de banen op Schiphol. Daar had ik het over, over beveiligers en bagageafhandelaars. Ik ben blij dat ook de D66-fractie de problematiek rondom de ILT aanstipt. Dat doen wij in elk debat zo'n beetje. Dat is een ontzettend belangrijk punt. Natuurlijk zorgen die 500.000 vliegbewegingen ook voor banen. Die banen zijn er nu. Waar het gaat om het willen doorgroeien, ontstaat het verschil tussen de D66-fractie en de SP-fractie. Wij zijn nu tegen de groei van Schiphol. Wij pleiten er al langer voor om te kijken naar het selectiviteitsbeleid op Schiphol, zodat we bijvoorbeeld de vrachtvluchten, die voor aanzienlijke werkgelegenheid zorgen op Schiphol, meer zekerheid en en meer ruimte geven en geen vluchten binnenhalen die eigenlijk niets toevoegen wat betreft werkgelegenheid en ook geen toegevoegde waarde hebben voor onze economie.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Laçin. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Een moedig besluit vanmorgen van deze minister. Want niet alleen de economie is van belang en het feit dat mensen steeds meer willen vliegen, maar we moeten ook draagvlak houden, ook in de regio waar mensen geconfronteerd worden met hinder. Dat is een moedig besluit.

Dit debat vandaag gaat over het rapport van de OVV over vliegverkeer op Schiphol. Rondom Schiphol wonen meer dan een miljoen mensen. Vorig jaar verwelkomde de luchthaven 68,4 miljoen mensen, vele passagiers en veel vracht. Duizenden mensen verdienen ook dagelijks hun boterham op deze mainport. Wanneer je dan vertrekt vanaf Schiphol of je landt, dan wil je ook dat dat veilig kan gebeuren. Dat is niet vanzelfsprekend, juist in een dichtbevolkt land en juist vanwege de complexiteit van Schiphol, maar toch is dat ondanks die vijf verschillende volwaardige start- en landingsbanen, met allerlei richtingen en ondanks al die milieuvoorschriften, gelukt. Dat is een flinke opgave. Dat Schiphol veilig moet zijn voor alle omwonenden en alle mensen die er werken, staat voor de VVD buiten kijf. De OVV bevestigt ook dat dat het geval is. Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de meest strenge regels als het gaat om internationale voorwaarden voor vliegverkeer. Het OVV-rapport laat ook zien dat door die complexiteit, de groei van Schiphol en het in de toekomst waarborgen van die veiligheid meer maatregelen moeten worden genomen. Het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum van gister gaf aan dat, ondanks alles wat we nu hebben, toch makkelijk nog 50.000 extra vliegbewegingen erbij geen probleem zouden moeten zijn voor de veiligheid, en dat is verheugend nieuws. Schiphol is dus veilig en kan wat de VVD betreft ook verder doorgroeien.

Voorzitter. Ondanks de toegenomen drukte van de afgelopen jaren op Schiphol is ons luchtruim en is de veiligheid nooit in het geding geweest. Deze ontwikkeling is grotendeels de verdienste van de sector zelf, die een grote bereidheid heeft om meldingen te doen als het gaat om incidenten. Ik wil de sector hiervoor dan ook complimenteren. De overheid moet echter haar rol als toezichthouder en systeemverantwoordelijke ook oppakken en daar heb ik zorgen over.

De **voorzitter**:
U mag deze zin afmaken, denk ik.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dan begin ik over de zorgen die ik heb.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Een paar citaten van luchtverkeersleiders: de vraag is niet of het fout gaat, maar wanneer. De VNV zegt: alles vliegt kriskras door elkaar. Dijksma: op het ministerie is onvoldoende kennis aanwezig. Dutch Mill sluit met enige regelmaat het militaire luchtruim door personeelstekort. En toch kwalificeert de heer Dijkstra het als veilig. Dat doet verder niemand. De OVV zegt hooguit dat het niet onveilig is. De heer Paternotte kwalificeert het met een zes min. Niemand stapt dan in een vliegtuig. Hoe kan de heer Dijkstra nou zeggen dat het veilig is? Is de heer Dijkstra het met het OVV-rapport eens — dat is dezelfde vraag die wij stelden aan D66 — dat eerst een pas op de plaats moet worden gemaakt en dat eerst alles moet worden uitgevoerd wat de OVV voorschrijft, voordat er überhaupt een besluit kan worden genomen over groei? Kijk, iedereen mag over groei praten, geen probleem, maar het gaat om besluiten. Onderschrijft de heer Dijkstra het OVV-rapport?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
De aanbevelingen van de OVV worden overgenomen. Dat is goed, bemoedigenswaardig en nodig. De aanbevelingen van het NLR worden ook overgenomen, en daar zie je dat al heel veel van die dingen in gang zijn gezet of bezig zijn, dus dat is goed. Vliegen is een van de veiligste manieren om je te verplaatsen. Vliegen vanaf Schiphol is veilig, is de eindconclusie. Alleen is het natuurlijk nooit helemaal risicoloos. Dat is zo.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat klopt. Er zijn altijd risico's, maar daar gaat het rapport niet over. Het rapport gaat erover dat er grote systeemrisico's zijn en dat je dus niet kunt spreken van een veilige situatie, hooguit van "het is niet onveilig". Maar dat is niet hetzelfde. Erkent de heer Dijkstra dat?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
100% risicoloos bestaat niet. Maar vliegen is een veilige manier van je transporteren. Schiphol is veilig ingericht, iedereen voldoet aan de grootste standaarden, iedereen heeft er ook belang bij. We hebben niets aan een incident, hoe klein of hoe groot dan ook. Ieder incident, hoe klein of groot ook, wordt ook gemeld, wat ook belangrijk is. Dat zie je in andere sectoren ook niet. Het is gewoon een veilig vliegveld. Alleen kan ik niet garanderen dat er nooit eens iets misgaat. Ik weet nog tien jaar geleden dat van een vliegtuig van Turkish Airlines de motoren er ineens mee ophielden, waarna dat vliegtuig midden in de winter in zo'n leeg veld lag. Dat soort dingen gebeurt ook, maar relatief gezien is vliegen veilig en Schiphol zeker. Maar we moeten er alles aan doen om dat zo te houden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het lijkt toch een beetje alsof de heer Dijkstra een heel ander rapport heeft gelezen dan wij, namelijk een rapport waaruit eigenlijk de urgentie niet echt spreekt. In dat rapport wat ik heb gelezen, wordt heel duidelijk gezegd dat er grote risico's zijn door de operationele praktijken binnen Schiphol. Ja, op dit moment heeft dat tot geen ongelukken geleid, alleen moeten er wel heel snel aanpassingen komen. Mijn vraag is dan ook: waarom is dit rapport volgens de heer Dijkstra gemaakt door de OVV?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
De OVV maakt bij ieder ongeluk een rapport, dat is standaard. Ze hadden het gevoel dat er te weinig mee gebeurde in deze Kamer. Ze hebben toen uit zichzelf besloten om een integraal rapport te maken over veiligheid op Schiphol. Dat ligt hier voor. De belangrijkste conclusie die de OVV gelukkig trekt — dat is gewoon de waarheid — is dat de veiligheid van Schiphol de afgelopen jaren nooit in het geding is geweest, op één incident na. Wel merkt de OVV op dat het aantal meldingen van incidenten, runway incursions en dergelijke de afgelopen jaren onvoldoende afnam. Kortom, het is veilig, maar er gebeuren nog steeds dingen die je niet wil. Je wil die ook gewoon voorkomen in de toekomst en daar wordt iedere dag met man en macht aan gewerkt. Daarom zijn de aanbevelingen van de OVV heel erg nuttig, net als de aanbevelingen van het NLR. Wat ik vooral heel fijn vind, is dat heel veel dingen allang in gang zijn gezet. Want op veiligheid moet je geen concessies doen. Maar risico's helemaal uitsluiten kan natuurlijk niet, dat weet u ook.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik ben blij te horen dat we op veiligheid geen concessies moeten doen. De voornaamste conclusie van het OVV-rapport is wat mij betreft dat voordat er überhaupt een besluit over groei kan worden genomen, eerst de veiligheid op orde moet zijn. De heer Dijkstra zegt dat de aanbevelingen worden overgenomen. Het is prachtig om aanbevelingen over te nemen, maar moeten we niet eerst een meting, een evaluatie, een moment hebben waarop we zeker weten dat de veiligheid op orde is, in lijn met de aanbevelingen van de OVV, voordat er een eventueel besluit voorligt over groei van Schiphol?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
De OVV is vrij abstract in zijn aanbevelingen. Overnemen is goed, zij het misschien makkelijk. Maar wij hebben ook de taak om te controleren of dat ook gebeurt. Dan moet je ook concreet worden. Daarom ben ik ook zo blij met het rapport van het NLR dat gisteren kwam. Daar staat heel duidelijk in wat je qua proces, wat je fysiek moet doen. Als je 50.000 vluchten erbij wilt, is het bijvoorbeeld wel handig om vaker het rubber van de banen te halen. Dat soort dingen moeten we blijven doen met elkaar. Maar Schiphol is gewoon veilig. Sterker nog, Schiphol kan makkelijk 50.000 vluchten extra hebben, zegt het NLR, zonder iets te doen aan banenwisseling en dat soort dingen. Vliegen autonoom wordt ook nog eens 3% per jaar veiliger. Kortom, we hebben eigenlijk niet zo veel te klagen hier. We moeten er alleen wel voor zorgen dat we scherp blijven.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil even doorgaan op de conclusie die de heer Dijkstra trekt uit het rapport van het LNR dat we gisteren hebben gekregen. Mijn conclusie uit dat rapport is dat we vooral niet nog 50.000 vliegbewegingen heel makkelijk erbij kunnen hebben. Er staat letterlijk, op pagina 4: "De resultaten die in dit rapport worden gepresenteerd vormen een verwachting of beperkte groei boven 500 duizend vliegbewegingen veilig mogelijk is. Gedetailleerde veiligheidsstudies zijn nodig om vast te stellen of de voorgestelde beheersmaatregelen daadwerkelijk noodzakelijk zijn en of ze voldoende effectief zullen zijn." Het lijkt wel alsof de heer

Dijkstra dit stukje bewust heeft overgeslagen, daar niet aan refereert en nu zegt: die 50.000 vliegbewegingen kunnen wel. Heeft de heer Dijkstra dit stukje gelezen? Wat is zijn conclusie uit dit stukje?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik refereer met name aan de conclusies in hoofdstuk 6, pagina 108. Het kabinet of het ministerie, dat de opdrachtgever is, heeft het LNR gevraagd of voor een beperkte groei van de luchtvaart, in dit geval 10%, extra maatregelen nodig zijn en, zo ja, welke en ook of we daar al mee bezig zijn. De conclusie luidt dan dat de studie de vraag beantwoordt of binnen het huidige operationele concept — dus zoals we het nu al doen met Schiphol — beperkte groei van het aantal vliegbewegingen mogelijk is zonder dat de kans op een ongeval toeneemt. Het antwoord is: ja, dat is het geval.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil graag dat de heer Dijkstra ook reflecteert op wat hier staat. Dat is mijn vraag namelijk. Dat wil ik nog graag horen. Verder stelt het LNR dat met een beperkte groei op dit moment 9 van 36 ongevalscategorieën negatief beïnvloed kunnen worden. Ook daar hoor ik de heer Dijkstra niet over. Ik zou de heer Dijkstra willen uitnodigen om daarop te reflecteren en wat kritischer te zijn.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Kritisch altijd. In de appendix, de bijlage van het rapport dat we gisteren hebben gehad, zie je precies wat er gebeurt met het overschieten van de baan, de runway — het zijn allemaal Engelse termen — mid-air collisions, overshoot/undershoot, flight control en noem maar op. Je kunt met de baanverlichting het een en ander doen of met de aanduiding, zodat vliegtuigen niet verkeerd rijden, wat ook wel handig is. Gelukkig bestaan heel veel zaken die in de bijlage worden genoemd per onderzoeksveld allang, of ze zijn in overweging. Dus ik vind het goed. Het houdt ons scherp, en dat moeten we zeker zijn. Nogmaals: risico is niet uit te sluiten, maar we moeten er alles aan doen om het veilig te hebben en te houden. Volgens mij zijn we op de goede weg.

De heer **Graus** (PVV):
Ik wil mijn derde interruptie gebruiken om iets te zeggen. Meer of minder vliegbewegingen hebben niets te maken met het feit dat er gewoon een ramp kan gebeuren. De heer Dijkstra haalde net al het voorbeeld van het Turkse vliegtuig in het weiland aan, dat is neergestort gedeeltelijk door menselijk falen, en door een defecte hoogtemeter. Dat heeft dus helemaal niets met de veiligheid van Schiphol te maken.

Mensen zijn ooit zwijnen gaan afschieten omdat er anders te veel ongevallen op de Veluwe zouden gebeuren, maar naarmate ze meer zwijnen afschoten, nam het aantal ongevallen toe. Meer of minder vliegbewegingen heeft dus niks te maken met het gegeven dat er ooit een keer een ramp kan gebeuren. Dat kan op de weg of in de douche ook gebeuren. De meeste mensen sterven onder de douche — door een val van de trap gebeurt het ook — en toch blijven mensen huizen bouwen met trappen, en blijven mensen douchen, dus daar moeten we echt over stoppen.

De **voorzitter**:
U heeft uw punt gemaakt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ja, de heer Graus heeft gelijk. Aantallen vliegbewegingen zijn er ook niet zo veel, het gaat om de ongevalskans. Die is in kaart is gebracht. U hebt helemaal gelijk, meneer Graus.

De heer **Paternotte** (D66):
Het is goed om te horen dat de heer Dijkstra ook vindt dat er inderdaad maatregelen nodig zijn om de veiligheid te verbeteren. In het schriftelijk overleg heeft de minister aangegeven dat zij ook in 2020 een tussentijdse evaluatie wil doen om te kijken wat de stappen tot nu toe hebben opgeleverd, alvorens daadwerkelijk te werken aan verdere groei boven de 500.000. Steunt de heer Dijkstra de minister in die uitspraak?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Die uitspraak kan ik me zo niet herinneren, maar misschien kan de minister daarop reageren. Op zich is het altijd een goede ontwikkeling om onderzoek te blijven doen na aanbevelingen — we moeten er ook zelf scherp op zijn — maar je kunt het niet als voorwaarde stellen. Dat Schiphol niet kan groeien omdat het onveilig zou zijn: die discussie is sinds het NLR-rapport van gisteren wel uit de wereld.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Die laatste conclusie laat ik geheel voor rekening van de heer Dijkstra, maar ik heb een vraag aan hem. De heer Dijkstra geeft aan dat het rapport heel helder is en dat het allemaal heel goed gaat, maar ik zou toch ook even aandacht willen vragen voor de aanbeveling op blz. 3 om "bij cruciale besluiten over de groei van Schiphol de gevolgen voor de veiligheid in de volle breedte te beoordelen". Die vraag zal ik ook aan de minister stellen. Er zijn heel veel onderdeeltjes die bekeken worden, maar de zorg is dat straks iedereen zegt dat het eigen protocol is doorlopen, dat alles prima is gevolgd, maar dat de patiënt wel is overleden. Kan de heer Dijkstra daarop reflecteren?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Zoals u zei, vind ik dat het goed gaat, maar we mogen daar nooit tevreden mee zijn. Het gaat nooit goed genoeg. We moeten dus altijd streven naar meer. Ik weet niet of u blz. 3 van het OVV-rapport of van het NLR-rapport aanhaalt, maar dat laat ik even in het midden. Kunt u uw laatste punt nog even herhalen?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
De vraag was of we nu niet het risico lopen dat iedereen zijn eigen deeltje voor elkaar heeft, maar dat in de totaliteit het resultaat niet geweldig is.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Het OVV-rapport is vrij abstract, met algemene aanbevelingen. Daar kan de minister makkelijk van zeggen dat die worden overgenomen, maar ja, dan verwateren ze een

beetje, en dat was misschien ook een beetje de frustratie van de OVV. Maar het NLR-rapport, daar word ik blij van. Daar kan ik veel meer mee, omdat het gaat over een integrale aanpak voor de veiligheid van Schiphol, zoals ook de titel aangeeft. De OVV keek alleen maar naar het vliegverkeer, maar het is veel meer dan dat. Als er iemand op de baan staat om bijvoorbeeld de ganzen van de heer Van Raan te verjagen die een gevaar vormen, dan kan dat ook gevaarlijk zijn. Dat zijn menselijke factoren, en ook daar is naar gekeken. Niet alleen het vliegen zelf, de motoren en de vraag of je de goede baan neemt, maar ook dat soort randvoorwaarden — bagagetreintjes wil je ook niet op bepaalde plekken hebben — en menselijke factoren zijn bekeken, en daarom ben ik er blij mee.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
De heer Dijkstra heeft terecht een aantal punten uit het OVV-rapport aangepakt en een aantal vragen aan de minister gesteld. Ik heb nog een extra vraag aan de heer Dijkstra, met name over de sociale veiligheid op de luchthaven zelf en de toegenomen werkdruk voor bijvoorbeeld de mensen die de veiligheid daar in de gaten moeten houden. Is dat ook een zorg van de heer Dijkstra?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ja, we hebben het nu integraal over de vliegveiligheid gehad, dus ook over alles wat eromheen gebeurt, en ik denk daarbij ook aan de vertrekhal en aan de arbeidsomstandigheden. Dat zijn natuurlijk ook allemaal aspecten die meespelen. Absoluut. De hele keten, alle mensen die daar komen, alle mensen die daar werken, alle mensen die van a naar b gaan via de luchthaven: alles is een risico an sich. De veiligheid in relatie tot terrorismedreiging speelt natuurlijk ook mee. Ook dat soort zaken kun je niet helemaal uitsluiten, maar je kunt er wel alles aan doen om te voorkomen en te zorgen dat je alles op z'n plek hebt om het risico te beperken.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ik ben het zeer met de heer Dijkstra eens. Dat zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot het omarmen van een aantal aanbevelingen en tot een investeringsagenda, want wellicht zijn er ook extra investeringen nodig voor de veiligheid en ook voor meer mensen met goede arbeidsvoorwaarden. Is de heer Dijkstra dat met mij eens?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dan moet u even aangeven waar u precies op doelt. Een van de maatregelen die het kabinet heeft genomen op het punt van de veiligheid en de entree, is de inzet van meer marechaussees om te controleren. We hebben gezien welke ellende lange wachtrijen in de zomer opleveren. Ook dat moet je voorkomen. Dat zijn allemaal aspecten die meespelen. Iedere keer moet je per aspect bekijken wie daarvoor verantwoordelijk is en wie er kan leveren. Als die niet voldoende kan leveren, wat is er dan nog meer nodig, wie heeft dan welke rol en wie betaalt het? Maar primair ligt dit natuurlijk bij de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen zelf. Wij hebben daar randvoorwaarden bij.

Voorzitter. Ik heb toch een aantal zorgen. Een aantal van die zorgen zijn terecht door collega's aangestipt. Mijn grootste zorg is dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de afgelopen jaren eigenlijk totaal geen regie heeft gevoerd over het luchtvaartdossier en dat er heel veel is gedelegeerd aan die Alderstafel. Die Alderstafel had op zijn beurt heel veel aandacht voor milieu- en leefbaarheidseisen en er waren ook heel veel onderlinge geschillen. We hebben daar als VVD altijd kritiek op geuit, ook omdat de besluitvorming van die Alderstafel niet democratisch en niet transparant was. Nu ook in het regeerakkoord is opgenomen dat de groei van Schiphol verder uitgewerkt moet worden en dat het luchtruim compleet heringedeeld moet worden, denk ik dat het voor de Kamer ook tijd is om zich te laten horen over dit aspect.

Voorzitter. Wat de VVD betreft is de luchtvaart een onmisbaar deel van onze economie. De vraag naar vliegen neemt ook alleen maar toe en die ruimte willen we ook blijven bieden, onder de conditie dat de veiligheid buiten kijf moet staan. Om de veiligheid te waarborgen, moeten we meer kijken naar de operatie in de infrastructuur: hoe kunnen we die minder complex maken? Daar zijn in het verleden voorstellen voor gedaan, zoals het gebruik van de vierde baan maar ook minder gebruik van taxibanen, het minder kruisen van die banen en minder baanwisselingen. Ik heb begrepen dat er nu soms veertien baanwisselingen per dag zijn of zelfs zestien, waarvan er eigenlijk maar twee plaatsvinden vanwege het weer en soms veertien vanwege geluidshinder. Dat levert allemaal weer risico's op. We moeten daar dus keuzes in maken. Dus geen rare bochtjes meer voor piloten, omdat ze pas een kwartier voor tijd horen op welke baan ze mogen komen, en geen wijzigingen vlak voor het vertrek. Het liefst willen we gewoon duidelijkheid om ook die menselijke factor, die foutkans, te beperken.

We moeten ook voorkomen dat we iedere keer goedkeuring gaan vragen aan de Omgevingsraad van Schiphol, want die verhindert de vernieuwing die nodig is. De tijd van oeverloos polderen is wat ons betreft ook voorbij. We moeten de regie terugpakken en meneer Alders kan na de zomer wat anders gaan doen. We komen nog te spreken over de toekomst van de luchtvaart en specifiek de groei op Schiphol. De toenmalige staatssecretaris was zeer omslachtig ten aanzien van het proces. Dat snap ik ook wel, maar het regeerakkoord biedt nu inderdaad wat ruimte, want de milieuruimte die is geboekt sinds de ingang van het Aldersakkoord in 2008, mag voor de helft worden ingezet voor omwonenden en voor de andere helft voor duurzame groei. Ik kijk dus met spanning uit naar de milieueffectrapportages die zijn beloofd voor Schiphol. Ik wil die geboekte milieuwinst ook weten en ik wil die kunnen inboeken.

Ten slotte de ILT en de luchtverkeersleiding. Eerder heeft de VVD gewezen op het gebrek aan kennis en expertise op het gebied van luchtvaart, met name bij de ILT. Mijn vragen zijn of de ILT voldoende is uitgerust om die taken en verantwoordelijkheden op een goede manier uit te voeren, hoe we dat concreet doen, of we met wetgeving of met andere maatregelen bijvoorbeeld ook in staat zijn om drones en dat soort dingen, die ongewenst ook weleens hun intrede doen op het vliegveld, te tackelen en of de luchtverkeersleiding ook voldoende inzetbaar is. Dat is immers een monopolist en wij zijn daar voor de herindeling van het luchtruim toch echt helemaal afhankelijk van. Kan de minister iets zeggen over de capaciteit? Ik heb gezien dat de minister daar de eerste stappen in heeft gezet, maar misschien kan zij daar wat meer over zeggen, want de mensen en de

expertise van die luchtverkeersleiding zijn echt essentieel om de veiligheid verder te waarborgen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, uw laatste vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Mijn laatste vraag gaat over de inspraak van omwonenden. De heer Dijkstra heeft in de afgelopen periode heel roerend gesproken over de omwonenden, die betrokken moeten worden bij het proces ten aanzien van Lelystad Airport, en ik heb gezien dat hij veelvuldig op bezoek is geweest in de regio. Maar eigenlijk zegt hij nu met zoveel woorden dat het door het ministerie terugpakken van regie — daar zijn wij ook zeker voorstander van — wat hem betreft betekent dat omwonenden van Schiphol verder geen inspraak hebben in de besluiten over groei van het luchtverkeer. Klopt dit?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Mevrouw Kröger vergelijkt twee situaties die niet supergoed vergelijkbaar zijn. De omwonenden van Lelystad hebben bij wijze van spreken nog nooit eerder een vliegtuig boven hun hoofd gehad en dat dreigt nu te gaan gebeuren. Bij Schiphol heb je te maken met een heel proces dat al tientallen jaren duurt. Aan de Alderstafel zitten inmiddels mensen van wie ik niet wil zeggen dat het grijze oude mannetjes zijn. Maar je moet je wel afvragen in hoeverre de mensen die daar nu zitten, voldoende representatief zijn voor wat er nodig is. Zijn er niet andere, modernere manieren van inspraak mogelijk dan zoals het nu gaat, bijvoorbeeld digitaal of iets anders? Ik denk dat we de balans moeten herstellen tussen de omwonenden — dan heb ik het over de Omgevingsraad Schiphol — de bedrijven en de luchtvaartmaatschappijen. Dat moeten we hier beter wegen. Nu lijkt het weleens dat omwonenden alles te zeggen hebben, waardoor er dus iedere keer baanwisselingen zijn waarmee hinder moet worden voorkomen. Dat komt de veiligheid niet ten goede. Ik vraag dus om een herijking als het gaat om de inspraak op het gebruik van Schiphol. Je kunt niet iedereen tevreden stellen en je moet ook kijken of mensen nog wel representatief zijn voor waar ze destijds voor zijn aangenomen.

De **voorzitter**:
Laatste vraag, meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Hoeveel vragen kan ik nog stellen?

De **voorzitter**:
Dit is de laatste.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan bewaar ik die nog even.

De **voorzitter**:
Oké. Dank u wel meneer Dijkstra. Dan ga ik nu naar de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

□

De heer **Van Raan** (PvdD):
Even opstijgen. Ik doel op het spreekgestoelte, voorzitter.

Voorzitter. Felicitaties aan de actiegroepen die erin slaagden om het besluit voor Lelystad uit te stellen. Ik begin graag met een quote: groei van Schiphol is nodig, anders vliegt Nederland achteruit. Dat zei topman Nijhuis deze week. De sector bepaalt het beleid en het ministerie faciliteert. Hiervoor moet alles wijken: klimaat, milieu, belangen van omwonenden, zowel van mens als dier, en ook het vertrouwen in de overheid. De veiligheid rond de luchthaven staat op het spel. De OVV stelt dat de risico's nu en in de toekomst structureel moeten worden verminderd, voordat we een besluit nemen over eventuele groei. Dat staat in het OVV-rapport. En wat gebeurt er? Een dag voor het debat ontvangen we een dik rapport van het NLR waarin staat: groei van het aantal vliegtuigbewegingen is mogelijk zonder dat de kans op een ongeval per jaar toeneemt.

Aan de ene kant hebben we dus een onafhankelijk rapport dat zegt: stoppen, we wijzen op een patroon! In dat rapport staat dat er een patroon is waarbij betrokken partijen vanwege onder meer economische overwegingen telkens nieuwe risico's accepteren en vervolgens maatregel op maatregel stapelen om deze risico's te beheersen, waardoor weer nieuwe risico's ontstaan. Aan de andere kant komt er nota bene een rapport, een analyse die in opdracht van het ministerie is uitgevoerd, met als doel verdere groei mogelijk te maken. Een betere illustratie van het door de OVV geschetste patroon is haast niet denkbaar. Is de minister het met ons eens?

De minister is vast wel bereid om een uitgebreide reactie op dit NLR-rapport te geven en ook om de OVV te vragen om dat te doen. Ik ga nog even in op de datum van ontvangst van dit rapport. We snappen inmiddels hoe het gegaan is. We hebben wat informeel contact gehad. Maar we zouden toch graag nog een kort feitenrelaas op schrift willen hebben van hoe dat precies gegaan is.

Volgens ons spelen in dit dossier twee fundamentele problemen. Het luchtvaartbeleid is grotendeels uit handen gegeven aan de sector. We hebben dit eerder gezien, bijvoorbeeld in de landbouwsector. Daar moet minister Schouten sinds haar aantreden de ene na de andere puinhoop opruimen. De OVV trok genadeloze conclusies. Ik noem er een paar. De Staat is eindverantwoordelijk voor de veiligheid op Schiphol, maar heeft de verantwoordelijkheid grotendeels aan de sectorpartijen gedelegeerd. Het ministerie stuurt noch op inhoud noch op het totale resultaat van de veiligheidsinspanningen van individuele partijen. Het ministerie heeft geen integraal beeld van de veiligheid rondom Schiphol en kan niet nagaan of de belangrijkste doelstellingen op het gebied van veiligheid worden waargemaakt.

Voorzitter. Dat zijn dodelijk conclusies, want in de praktijk lag de veiligheid in de handen van de LVNL. Die waarschuwde in 2007 al dat de veiligheid onder druk lag. De LVNL wordt ook echt onder druk gezet om een zo hoog

mogelijk aantal vluchten af te handelen, zo stelt de OVV. Door een toenemende drukte kan de LVNL worden gedwongen om te kiezen tussen twee opties die elk een verhoogd risico hebben. Bij de toezichthouders is door bezuinigingen te weinig deskundigheid om het toezicht goed te kunnen uitvoeren. De druk vanuit de sector is ongekend. Ook nu wordt weer gesteld dat het nodig is om de afspraken over het gebruik van de vierde baan te herzien, over de ruggen van de omwonenden die, door groei als een gegeven te presenteren, moeten kiezen tussen veiligheid en geluidsoverlast. Dit soort dilemma's helpt de minister mee te creëren. Graag een reflectie hierop.

Dan nog even de kans op vogelaanvaringen. Jarenlang beleid om de populaties te beheersen heeft geen verschil gemaakt. Het aantal ganzen is sinds tien jaar nog steeds 400.000. En toch gaat het maar door. Hoe geeft de minister invulling aan onze aangenomen motie om serieus werk te maken van diervriendelijk beleid ter voorkoming van vogelaanvaringen? Voelt de minister er iets voor om bijvoorbeeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol nadere maatregelen te nemen om vogelaantrekkende landbouw te weren of Schiphol een hogere bijdrage te laten betalen in de subsidies voor akkerbouwers?

Dan het grootste probleem: de groei van de luchtvaart. Deze is in onze ogen niet meer houdbaar. Mijn partij heeft al vaker gewezen op het feit dat groei van de luchtvaart niet samengaat met het behalen van klimaatdoelen. Door de luchtvaart terug te brengen naar een behapbare omvang zijn twee zaken, klimaat en veiligheid, ineens opgelost. Ook in de luchtvaart geldt wat ons betreft dat wat 70 jaar geleden een goed idee leek, stimuleren, nu volledig uit de klauwen gelopen is. Wat ons betreft is het tijd voor code rood in de luchtvaart. Een pas op de plaats, terug naar 480.000 bewegingen, want dat was het aantal vliegtuigbewegingen waarbij het rapport van de OVV gemaakt werd. Inmiddels staat de teller op minstens 496.000. Sommigen zeggen zelfs dat het aantal eroverheen gaat. Kortom, pas op de plaats, terug naar 480.000 bewegingen en eerst een fundamentele discussie over de kleinere rol in de luchtvaart. Samen met de klimaatminister moeten de nodige stappen gezet worden. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Raan. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

□

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Vandaag praten wij over de veiligheid op Schiphol. Maar het nieuws van de dag is natuurlijk het uitstel van Lelystad Airport. Als GroenLinks zijn we blij dat de minister, onder druk van bewoners, kiest voor uitstel. Maar laten we volstrekt duidelijk zijn: dit is geen oplossing. Honderdduizenden mensen houden last van de laagvliegroutes. De minister neemt nu eindelijk tijd voor de procedures, maar lost het probleem voor de omwonenden niet op. Wat ons betreft is het gebrek aan regie vanuit het ministerie een rode draad in alle debatten over de luchtvaart. Schiphol zit aan de knoppen en gaat keihard voor groei van de sector. Het ministerie stuurt niet, maar is procesmanager en faciliteert de groeiambitie.

Afgelopen vrijdag was het weer raak, toen de heren van Schiphol en KLM hun typische bokitogedrag vertoonden door om het hardst te roepen dat Schiphol móet groeien, zeker als Lelystad Airport niet doorgaat. Ik zag net tijdens het debat al een persbericht van Schiphol waarin stond dat men weer om de tafel wil over de 500.000-grens in 2020. Graag een keiharde uitspraak van de minister, hier in de Kamer, dat de grens absoluut niet ter discussie staat. KLM en Schiphol spreken wat ons betreft voor hun beurt. Het is echt aan de politiek om de belangenafweging te maken voor heel Nederland. Wij zijn er niet voor Schiphol, maar Schiphol is er voor ons. De belangen van Schiphol moeten worden afgewogen tegen de belangen van omwonenden, klimaat en natuur.

Vandaag hebben we het over een absolute randvoorwaarde: de veiligheid. De veiligheid van passagiers, omwonenden en werknemers moet altijd met stip op nummer één staan. Ik hoop dat dat een gedeeld perspectief is van iedereen in deze Kamer. En die veiligheid is in het geding, zo blijkt uit het rapport van de OVV, zeker als er meer wordt gevlogen. Ik heb een aantal concrete vragen.

De heer **Graus** (PVV):
Mevrouw de voorzitter, het doet mij deugd om dit te horen. Ik weet dat GroenLinks heel veel waarde hecht aan de natuur. Vogels zijn vaak massaal weggetrokken van natuurgebied de Oostvaardersplassen, maar bij Schiphol landen ze massaal. Dat is het leuke ervan: luchtvaart, natuur en dieren gaan heel goed samen. Ik zou adviseren om een keer met K1, K2 of K3 mee te gaan, de vogelwacht van Schiphol. Dan ziet u de mooiste dieren, zoals vossen. Van alles loopt daar rond. Die dieren zijn helemaal niet bang voor vliegtuigen en het geluid. Ook hebben ze geen last van de kerosine. Ze trekken ernaar toe, in tegenstelling tot iets wat GroenLinks heel erg noemt, de Oostvaardersplassen. Daar sterven dieren van de honger omdat ze klimatologisch niet kunnen migreren en niet gevoerd worden, waardoor de vogels massaal wegtrekken. Dus ik vind het wel belangrijk om dit even te noteren. GroenLinks moet zich goed realiseren dat Schiphol een heel mooi natuurgebied is, ook voor dieren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik dank de heer Graus voor deze opmerking. Ik denk dat je in den breedte ziet dat de groei van de luchtvaart op verschillende plekken en met name de laagvliegroutes, een gigantische impact heeft, ook op de natuur. Daar zijn diverse wetenschappelijke studies over. Het gaat dan zowel om issues als stikstofdeposities, geluid en het verstoren van broedgebieden. Dus volgens mij is deze relatie wat complexer dan de heer Graus schetst. Maar ik ga graag een keer samen met de heer Graus rond Schiphol op zoek naar vossen en ganzen.

De heer **Graus** (PVV):
Dit is mijn laatste interruptie, voorzitter. Waar het om gaat dat zij echt flink moeten knallen, willen zij die vogels daar verjagen. Het is juist zo dat die vogels er helemaal ... Er is iets met de microfoon aan de hand, maar dat maakt niet uit. Ik deel wat collega Van Raan zei van de Partij voor de Dieren dat wij alles moeten doen om dieren te weren, maar daar hebben wij het al vaker over gehad, ook met voorgangers. Het is dus niet zo dat dieren last hebben. Kijk, er staat

een heel mooie boom bij Breda aan de snelweg, die staat er al ik weet niet hoe lang. Dat is een hartstikke gezonde boom en die staat midden tussen twee snelwegen in. Wij moeten er eens vanaf stappen dat dieren of natuur last hebben van auto's of vliegtuigen, want dat is feitelijk niet zo. Als u mee wilt gaan, heel graag. Dan laat ik u zien dat dieren helemaal niet bang zijn voor vliegtuigen, totaal niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Waar zeg ik ja tegen? Maar ja, ik denk dat ik graag meega als de heer Graus dan ook met mij meegaat naar een aantal locaties waar die spanning en de druk van het vlieg- en autoverkeer op de natuur keihard zichtbaar zijn. Het is geweldig dat er een vos of gans te zien is, maar laten wij niet al het wetenschappelijk onderzoek naar de impact van luchtvaart, en overigens ook van autoverkeer, op natuur van tafel vegen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Een aantal concrete vragen, daar was ik beland. GroenLinks heeft herhaaldelijk, ook nog in het recente begrotingsdebat, haar zorgen uitgesproken over het feit dat er bij de ILT steeds meer taken bijkomen terwijl er flink bezuinigd is in de afgelopen periode. Vanuit de sector zijn er inmiddels grote twijfels of binnen de ILT kennis en kunde op orde zijn om de handhavingstaak goed te kunnen uitvoeren. Het is echt cruciaal dat er sterke handhaving is door een externe partij met voldoende middelen en wettelijke bevoegdheden. Welke stappen heeft de minister gezet of gaat zij zetten om ervoor te zorgen dat de ILT in positie is zowel qua capaciteit als qua kennis om deze rol te spelen? Wanneer worden er handhaafbare doelen op veiligheid gesteld?

Een volgend punt van grote zorg is de capaciteit bij de luchtverkeersleiding. Na de LVNL eerder, trokken dit weekend de militaire luchtverkeersleiders aan de bel: onderbezetting waardoor soms het luchtruim gesloten wordt, zelfs voor de traumahelikopter. Ook het OVV-rapport duidt de capaciteit van de luchtverkeersleiding als een probleem. Wat wordt hier concreet aan gedaan met name ook met het oog op de grote noodzaak van de herindeling van het luchtruim? Hoe zorgen wij ervoor dat die capaciteit op orde is?

Vervolgens de discussies over de groei, niet alleen van Schiphol maar ook van de regionale vliegvelden. Met name het luchtruim van Lelystad en Rotterdam interfereren zeer met het luchtruim van Schiphol. Daarom wil de minister in Lelystad laag vliegen. In Rotterdam vliegen ze nu al structureel zeer laag recht boven een woonwijk, maar dan nog kruisen routes elkaar. Ik zou graag zien, en ik hoop op een toezegging van de minister, dat de OVV wordt gevraagd om te onderzoeken hoe de analyse die voor Schiphol is gemaakt, verandert als Lelystad en Rotterdam worden meegenomen en hoe de groei van Schiphol ook van invloed is op de omgeving en de situatie van deze twee regionale vliegvelden en andersom. Dus een bredere veiligheidsanalyse inclusief regionale vliegvelden.

Ten slotte het rapport dat gisteren opeens op de agenda verscheen. Ik deel de opmerkingen van mijn collega's dat dit niet de manier is waarop de Kamer geïnformeerd wordt over zulke belangrijke studies. NLR heeft gekeken naar de toename van de veiligheidsrisico bij groei per vliegbeweging. Die lossen wij dan volgens het advies op door meer infrastructuur aan te leggen voor nog meer capaciteit, maar met elk extra vliegtuig stijgt de kans dat er een op een flat valt. Juist op de onderschatting van de omgevingsrisico's was veel kritiek in het OVV-rapport. Er is gekeken naar de risico's voor vliegtuigen en niet voor omwonenden.

Dan kom ik toch weer terug bij het thema dat elk debat tot nu toe heeft, namelijk vertrouwen. Het is een belangrijk signaal dat de minister voor een jaar uitstel van Lelystad is gegaan. In de afgelopen periode is veel vertrouwen geschaad. Ik hoop echt dat de minister alles op alles gaat zetten om dat vertrouwen te herstellen. Wat ons betreft zijn daarbij een pas op de plaats en een heel heldere lijn over geen groei Schiphol absolute voorwaarden.

Dank u wel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik hoorde mevrouw Kröger van GroenLinks net zeggen dat met ieder extra toestel het risico groter wordt, maar dat is gewoon niet waar. Waarop baseert u dat?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Er is een autonoom risico, waar ter wereld het vliegtuig ook vliegt. En er is de situatie op Schiphol met de daar aanwezige infrastructuur en de extra risico's die deze met zich meebrengt. Op het moment dat meer vliegbewegingen worden gemaakt, groeit ook het autonome risico dat er iets gebeurt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik kan niet anders dan concluderen dat dit niet waar is en, vooral, dat u het rapport nog niet heeft gelezen. Dat is jammer.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Nou, meneer Dijkstra, ik heb het rapport wel gelezen, en dit is de conclusie die ik daaruit trek. Ik deel absoluut niet de conclusie van de VVD dat het NLR een go geeft voor meer groei op Schiphol. Dat lijkt mij een wat naïeve interpretatie van het rapport van het NLR.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kröger.

Nou mis ik de heer Van Raan. Nee, hij is al geweest. Sorry. Ik mis hem bij de interruptiemicrofoon omdat hij vaak interrumpeert, denk ik.

Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Voorzitter, dank u wel. Ik kijk uit naar een interessante excursie met de heer Graus en mevrouw Kröger.

De heer **Graus** (PVV):
Wilt u meegaan?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Nou, ja. Wellicht lopen daar over een paar jaar ook nog wolven rond. Dat is mijn individuele hobby. De komst van de wolven vind ik echt prachtig. Wat mij betreft is dat een verrijking van de Nederlandse natuur, maar daar gaat dit debat niet over.

Voorzitter. Dit debat gaat over veiligheid op Schiphol. Vandaag en gisteren zijn vele actualiteiten over de luchtvaart naar buiten gekomen, maar vandaag beperk ik mij echt tot de veiligheid en het rapport van de OVV. Daar gaat het debat namelijk over. De minister heeft wat ons betreft een goed besluit genomen door Lelystad uit te stellen. We zullen daar binnenkort het debat verder over voeren.

Voorzitter. Veiligheid op Schiphol, safety first: dat is natuurlijk van het allergrootste belang. Het is net al gezegd. Net als vele collega's hier mocht ik een werkbezoek brengen aan de luchtverkeersleiders. Ik was echt onder de indruk, want dan zie je al die vliegtuigen en dan zie je heel vaak vliegtuigen landen en opstijgen. Het is voor mij een onbegrijpelijk web: je ziet allerlei bewegingen in de lucht, je ziet allerlei vliegtuigen aankomen en je ziet allerlei vliegtuigen vertrekken. En dan zie je dat professionals op het allerhoogste niveau daar iedere dag en nacht met veiligheid bezig zijn. Ik denk dat het belangrijk is om echt te zeggen dat die professionals daar iedere dag voor staan. Maar toch doet de OVV wel een aantal belangrijke aanbevelingen aan ons. Ik wil de zweem van onveiligheid op Schiphol — daarover was net even een debat — wegnemen. Want dat is niet wat het rapport zegt. Het zegt dat Schiphol veilig is, maar er zijn absoluut een aantal verbeterpunten.

Het aantal vliegbewegingen op Schiphol is de afgelopen jaren flink gegroeid. Waar we op moeten letten, is dat de integrale veiligheidsbenadering goed is en op orde komt. Daarom wil ik de minister vragen om haar visie op de rol van met name het ministerie. Daar wijst de OVV ook op: het ministerie heeft die de afgelopen jaren te veel uitbesteed aan de sector. Hoe ziet de minister haar rol bij het opnemen van die verbeteringsagenda en het opnemen van al die aanbevelingen van de OVV? Heeft zij daarvoor ook een planning in het hoofd?

Voorzitter. Dan de inspecties. Het is net ook al gezegd. Zijn er voldoende mensen? Is er voldoende capaciteit, zodat ook de inspectie haar rol goed kan vervullen? Bij veiligheid gaat het natuurlijk niet alleen om Schiphol, maar in dit geval wel. Hoe ziet de minister dat?

Voorzitter. Ik ga even over naar de sociale veiligheid op Schiphol. Ook dat is een punt uit het OVV-rapport. De OVV stelt in zijn analyse dat een verdere groei op Schiphol het mogelijke risico op incidenten zou kunnen vergroten. Het NLR stelt in het rapport van gister dat het risico op een incident niet zal groeien bij een groei naar 550.000 vliegbewegingen. De heer Dijkstra wees er net ook op. Ik ben heel benieuwd hoe de minister het verschil ziet tussen die twee analyses, die van de OVV en die van het NLR.

Dan de sociale veiligheid, want veiligheid heeft ook met de medewerkers op Schiphol te maken. De afgelopen jaren hebben wij toch wel ernstige signalen gekregen van onder andere de FNV, maar ook van de medewerkers op Schiphol zelf over de toegenomen werkdruk bij de mensen die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid, maar ook bij de mensen van de bagageafhandeling. Zij ervaren werkdruk doordat er te weinig mensen zijn, maar ook door de mate van onzekerheid die zij hebben. Het aantal flexibele contracten op Schiphol is groot. De FNV wijst er wat mij betreft terecht op dat dat ook iets doet met de veiligheid, want het beste werk je met vaste mensen die een zekere positie en een vast contract hebben en die getraind, geschoold en op elkaar ingespeeld zijn om de veiligheid op de luchthaven zelf iedere dag, dag en nacht, voor ons te borgen. Graag hoor ik de visie van de minister hierop: hoe ziet zij haar rol als het gaat om de arbeidsomstandigheden op Schiphol? Wat ons betreft moeten die echt verbeterd worden door het tegengaan van flexibilisering en het aantrekken van meer mensen. Ook daarop hoor ik graag de visie van de minister.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Gijs van Dijk. Dan geef ik nu het woord aan de heer Graus namens de PVV.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Het gaat een geweldige excursie worden. Mogelijk wilt u ook nog meegaan naar Schiphol.

De **voorzitter**:
Dat ligt eraan.

De heer **Graus** (PVV):
Misschien moeten we dat eens met z'n allen doen; dat is ook goed voor de teamgeest.

Ik wil allereerst zeggen dat ik heel trots ben op Schiphol. Ik vind het heel leuk dat mijn collega Van Dijk dat ook deed. Ik ben heel trots op Schiphol, de KLM en onze luchtverkeersleiders. Ik had dat zelf ook: ik was waanzinnig trots op die jongens en dames, die je daar zo bezig zag met een groot gevoel van verantwoordelijkheid en onder heel hoge druk. Daar mogen we trots op zijn. Maar ook op de piloten, de hulpdiensten, de vogelwacht — die heb ik al genoemd — en het beveiligings- en afhandelingspersoneel mogen we allemaal enorm trots zijn.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid bracht op 6 april 2017 het rapport Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol uit. Wij hebben dat allemaal kunnen lezen. Ik vind het heel belangrijk dat men in het rapport constateert dat er geen aanwijzingen zijn dat de veiligheid op Schiphol onvoldoende is. Ik ben natuurlijk geen ter zake deskundige veiligheidsman

of zo, dus wij moeten ons op dat rapport kunnen beroepen. Ik vertrouw op wat ons is toegestuurd. Ik vind het ook belangrijk dat de belangrijkste sectorpartijen nauw samenwerken in dat veiligheidsplatform. Ik weet dat de minister naar aanleiding van het rapport van de OVV gestart is met een strategisch veiligheidsoverleg met onder andere de Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol en KLM. Daar worden wij uiteraard regelmatig van op de hoogte gehouden, dus dat zullen wij ook volgen.

Heel veel vragen zijn al gesteld, dus daar ga ik de beantwoording van afwachten, in het kader van de administratieve lastenverlichting die de Kamer altijd graag wil.

Er zijn meer onderzoeken gedaan en ook uit de resultaten van die andere onderzoeken bleek dat in de praktijk de regels voor het baangebruik in combinatie met de vernieuwing van de vloot en het in algemene zin veiliger worden van de luchtvaart positief uitwerken op de veiligheid van de omgeving. Dat is voor de PVV van belang, maar ik geloof dat alle Kamerleden — mijn fractie ook — het daarover eens zijn. Ik wil nogmaals benadrukken dat er zo min mogelijk overlast voor omwonenden moet zijn en dat de veiligheid gegarandeerd moet worden. Ik ga dadelijk, mocht het nodig zijn, een motie medeondertekenen die dit nog een keer zal vragen. Veiligheid geldt ook voor de passagiers en de crew; dat moeten we niet vergeten. Daar moeten we ook voor zorgen. Dat moet altijd vooropstaan. Verder gaan vliegtuigen steeds stiller en nog veiliger worden. Dat houden we als Kamerleden ook allemaal sterk in de gaten. We laten ons daar goed over informeren. We doen daar ook veel werkbezoeken voor.

Ik heb ooit een keer, jaren geleden, de staatssecretaris — dat was destijds staatssecretaris Mansveld — gewezen op de uittocht van luchtverkeersleiders. Ik werd toen nog net niet als een soort relnicht neergezet, maar het werd wel ontkend, terwijl dat toen echt zo was, want ik wist dat van ter zake deskundigen en ook van mensen die zelf weg zijn gegaan naar bijvoorbeeld Golfstaten, waar ze vaak meer kunnen verdienen. Dat baart me zorgen. Destijds is dat ontkend. Het niet simultaan gebruik van banen doordat er belemmeringen worden opgelegd, levert juist hogere werkdruk op. Als Jan met de pet zou je denken dat wanneer je meer banen tegelijk gebruikt, het moeilijker wordt, maar dat is niet zo. Als luchtverkeersleiders meer keuze hebben in baangebruik levert dat volgens hen, in ieder geval de mensen die ik gesproken heb, minder werkdruk op en meer veiligheid. Ik hoor hierop graag de reactie van de minister, omdat dit nogal eens wordt tegengesproken.

We hebben een groot luchtvaartdebat aangevraagd over Schiphol maar zeker ook over de MER Lelystad, ten aanzien waarvan ik ook de eerste was; we komen er morgen wel uit dat ik daar ook de eerste spreker bij moet zijn, ook al wordt het uit elkaar getrokken, want ik was echt de eerste die erom vroeg. Ik heb ooit een motie ingediend die door de Kamer is gesteund over een toekomstbestendig en concurrentieresistent nationaal luchtvaartplan. Door de voorganger van deze minister is er toen iets gestuurd wat eigenlijk niet leek op dat nationaal luchtvaartplan waarom ik had gevraagd in die motie. Hoe gaat deze kersverse minister mijn aangenomen motie ten behoeve van een toekomstbestendig en concurrentieresistent nationaal luchtvaartplan uitvoeren?

Verder vraag ik de minister om een toezegging zodat ik er geen motie over behoef in te dienen. Tijdens een van de werkbezoeken bleek dat er een wolkenhoogtemeter ontbreekt. Die schijnt enkele tienduizenden euro's te kosten. Dat is publiek geld en dat is niet niks. Dat heeft ook te maken met het fundament. Zou de minister willen bekijken of dat geld voor die wolkenhoogtemeter ergens gevonden kan worden? Er zit ook ergens bij IJmuiden een "blind spot", wat met enkele tienduizenden euro's schijnt te zijn opgelost. Dus mogelijk kan de minister toezeggen dat ze dit in onderzoek neemt.

Mijn allerlaatste zin is dat er nog altijd meer mensen sterven in onveilige badkamers en huizen met trappen — die blijven ook gewoon gebouwd worden — dan door de luchtvaart. Ik had het er in een interruptiedebat met de heer Dijkstra al over dat we niet te veel paniek moeten zaaien. Zolang de homo sapiens bestaat, zullen er altijd mensen en dieren sterven, ook door ongevallen en rampen.

Meneer Paternotte, zeg het eens. O, sorry, voorzitter, dat moet u zeggen.

De **voorzitter**:
Meneer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik wil even terug naar een stukje voor de badkamers. Meneer Graus vindt dat Schiphol moet kunnen doorgroeien naar 600.000 vliegbewegingen, dus 20% erbij. U zegt dat dit moet gebeuren met zo min mogelijk overlast, maar u zegt ook dat banen meer simultaan gebruikt moeten worden. Het gebruik van de banen is nu juist heel erg gericht op het beperken van de overlast. Hoe zorgt u dan voor zo min mogelijk overlast, terwijl u er 100.000 bij wilt en banen tegelijk wilt gebruiken?

De heer **Graus** (PVV):
Dan moet ik allereerst zeggen dat Schiphol er al heel lang ligt. De meeste mensen die in de buurt van de luchthaven zijn gaan wonen, hebben er vaak ook voordelen van. Je kiest er wel voor om rondom een heel oude en grote luchthaven te gaan wonen. Nu gaan we de overlast uitsmeren over miljoenen mensen meer, die er niet om hebben gevraagd om in de buurt van een luchthaven te wonen. Dat vind ik een heel belangrijk punt. Als je heel erg op één baan stuurt, komt dat de veiligheid niet ten goede. Dat heb ik tenminste begrepen, maar ik wacht graag op een reactie. Als je bij meer vluchten gebruik kunt maken van meer banen, ontlast je bovendien natuurlijk ook bepaalde wijken. Zo moet u het ook zien. Denk daar maar eens over na. We moeten echt afwachten hoe het zit met de zweefduiklandingen en de stillere vliegtuigen. De tijd zal het leren. Maar wat ik het allerbelangrijkste vind, is dat de meeste mensen, ook de mensen die hebben geklaagd, in de buurt van de luchthaven zijn gaan wonen terwijl de luchthaven er al lag. Ik wil niet dat nu mensen de dupe gaan worden die er nooit voor gekozen hebben. U zal misschien niet in de buurt van een luchthaven willen wonen, ik wel. Ik hoop ooit op mijn oude dag naar vliegtuigen te kunnen kijken van achter de geraniums. Dat moet iedereen zelf weten, maar je hebt ook de vrije keuze om weg te gaan en om ergens te gaan wonen.

Maar je kunt het niet aan mensen opleggen die er niet voor gekozen hebben.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik heb in Buitenveldert gewoond, met een prachtig uitzicht op de Buitenveldertbaan. Ik woon nu onder de aanvliegroute van de Kaagbaan, waar ik wat minder van kan zien. Maar mijn vraag ging eigenlijk over die slimme jongens en meisjes in die toren. U heeft het idee dat er bij simultaan gebruik sprake is van een andere belasting en dat dit beter is, maar zij hebben natuurlijk de opdracht om voor zo min mogelijk geluidsoverlast te zorgen. Daar zit een heel slimme systematiek achter, die heel nauwgezet door de mensen in de toren wordt gevolgd. Zij zeggen dat het tot meer geluidsoverlast leidt als je banen simultaan gaat gebruiken. Zij zeggen ook dat 100.000 vluchten erbij natuurlijk ook leidt tot meer geluidsoverlast. Dan kom ik toch op de vraag hoe u ervoor gaat zorgen dat uw ambities voor een enorme groei leiden tot minder overlast.

De heer **Graus** (PVV):
Als u het zo had gevraagd, had ik u direct naar uw zeteltje teruggestuurd, want dat is natuurlijk iets wat niemand kan. Ik ben niet God, de Almachtige. Daarom heb ik ook altijd geschreven: zo min mogelijk overlast. Maar het is logisch dat bij iedere groei altijd meer overlast ontstaat. Ik ga niemand voor de gek houden hierover. Dat ga ik echt niet doen. Dat is gewoon een feit. Daarin ga ik u dus niet tegenspreken. Dat zou ook niemand anders kunnen, behalve misschien God, de Almachtige, maar dat ben ik niet.

De heer **Paternotte** (D66):
We hebben vastgesteld dat we dat allebei niet ...

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Graus. Nee, u bent er doorheen, meneer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik heb er vier.

De **voorzitter**:
Ja, dit was uw laatste vraag. Maar u heeft nog een tweede termijn. Dan ga ik nu naar de heer Amhaouch namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter. Ten eerste complimenten aan de minister voor hoe ze de afgelopen vier maanden is omgegaan met het luchtvaartdossier. Er waren grote uitdagingen in dit dossier. Vanmorgen heeft ze volgens mij een goede persconferentie gegeven over hoe ze de inhoud, de betrokkenheid van burgers en alle belangen — want er zijn heel veel verschillende belangen in de luchtvaart in Nederland — bij elkaar heeft gebracht. Hopelijk kunnen we die lijn doorzetten.

Voorzitter. De Onderzoeksraad voor Veiligheid, de OVV, zegt dat er geen aanwijzingen zijn dat de luchthaven op dit moment onveilig is, maar partijen moeten de veiligheidsrisico's wel structureel verminderen. Rondom de veiligheidssituatie van Schiphol spelen veel zaken een rol. Ik noem de belangrijkste: de situering van de start- en landingsbanen, de werkdruk van de luchtverkeersleiders, de hubfunctie van Schiphol met de pieken, de geluidspreferentie bij het baangebruik en natuurlijk de Omgevingsraad Schiphol, waar veiligheid niet altijd hoog op de agenda staat, maar geluid wel. Die combinatie van zaken maakt dat de veiligheid op Schiphol onze volle aandacht verdient.

Voorzitter. Het ontbreekt op Schiphol ons inziens aan een partij die echt de integrale eindverantwoordelijkheid neemt voor het vliegverkeer op de luchthaven. Dat zou de minister moeten zijn, maar de OVV is van mening dat het ministerie zich opstelt als een procesmanager in plaats van dat het de eindverantwoordelijkheid opeist. De OVV vindt dat de minister de verantwoordelijkheid te veel bij de sectorpartijen legt. Graag een reactie van de minister hierop. Hoe wil de minister de eindverantwoordelijkheid invullen? De nadruk ligt hierbij op "hoe". Wij willen daarbij onderstrepen dat elke instantie afzonderlijk een eigen wettelijke en maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft om veiligheid op 1. te zetten.

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft volgens de OVV te weinig kennis en middelen om effectief toezicht te houden. Dat is harde kritiek op een inspectie die onder het ministerie valt. De minister schetst een heel ander beeld. Ik citeer: "ILT is op dit moment met de nodige prioritering in staat om haar taken op een adequate wijze in te vullen". Wat vindt de minister van deze kritiek van de OVV en kan zij toelichten waarom zij wel vindt dat er door de ILT op een adequate wijze toezicht wordt gehouden?

Dan de sectorpartijen, zoals Schiphol, de KLM en de luchtverkeersleiding. Daar is de OVV kritisch op, want ze slagen er moeilijk in om de veiligheid integraal en gezamenlijk te borgen. Er is wel samenwerking in het Veiligheidsplatform Schiphol, maar die samenwerking is te vrijblijvend en reactief en vindt voornamelijk plaats op operationeel niveau, en niet op strategisch niveau. Heeft de minister dit al met de sectorpartijen besproken en, zo ja, wat was de uitkomst?

Voorzitter. De OVV komt met een serie aanbevelingen. De OVV vindt dat de betrokken partijen de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol structureel moeten verbeteren. De OVV vindt bijvoorbeeld dat het wisselen van baancombinaties en het kruisen van banen moeten verminderen. Welk instrument heeft de minister of een van de sectorpartijen hiervoor? Hoe gaat ze dit aanpakken?

De sectorpartijen moeten een gezamenlijke visie op veiligheid ontwikkelen waarin expliciete doelen zijn opgenomen en zij moeten dit uitwerken in een veiligheidsmanagementsysteem. Het is hierbij essentieel dat het Veiligheidsplatform Schiphol een formele status krijgt, waarbinnen zowel operationele als strategische beslissingen worden genomen. Onze vraag aan de minister is of zij alle aanbevelingen gaat overnemen. Zijn er aanbevelingen van de OVV die zij meteen overneemt? Wat is het laaghangend fruit, want wat vandaag kan, moet niet wachten tot morgen? Het CDA is vooral geïnteresseerd in maatregelen op operationeel niveau die meteen ingevoerd kunnen worden. Het is van belang dat iedereen, ook de piloten, worden betrokken bij het Platform. Is de minister ertoe bereid om dat mogelijk te maken?

Voorzitter. We zijn trots op onze nationale mainport Schiphol. Het is goed om te horen dat er geen aanwijzingen zijn dat de luchthaven op dit moment onveilig is. Volgens mij moeten wij met z'n allen dat beeld wegnemen. Maar we zullen niet achteroverleunen. Veiligheid is een continu proces dat tot in de haarvaten van alle betrokken organisaties geborgd moet zijn in denken en in doen. Het CDA wil niet berusten in de huidige veiligheidssituatie op Schiphol. Het ontbreekt voornamelijk aan een gezamenlijke strategische veiligheidsvisie. Het CDA wil een ambitie en een een toekomstvisie op veiligheid die passen bij een duurzamer groeiscenario van Schiphol, maar ook van andere regionale vliegvelden zoals Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. De minister is en blijft eindverantwoordelijk. De vraag is vooral hoe zij dat gaat invullen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Raan, een laatste vraag.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank u wel, voorzitter. De heer Amhaouch houdt net een vlammend betoog over hoe serieus het is gesteld met de veiligheidsrisico's. Hij noemde een aantal grote problemen en hij is benieuwd hoe die worden opgelost. Hij is er vast van op de hoogte dat het rapport geschreven werd bij 480.000 vliegtuigbewegingen. Inmiddels zitten we op 496.000. Sommigen zeggen dat we daar al overheen zijn. Dus is de heer Amhaouch het ook eens met de hoofdconclusie: geen besluiten over verdere groei totdat alles is opgelost? En als het zo is dat het rapport bij 480.000 vliegtuigbewegingen is geschreven, dan kun je toch niet doorgaan tot 500.000 vliegtuigbewegingen zonder eerst alles op te lossen?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter. Volgens mij zitten we nu op 497.000, maar dat zijn dan de cijfertjes. Volgens mij hebben we binnen de ORS duidelijke afspraken gemaakt dat er op Schiphol 500.000 bewegingen mogen plaatsvinden. Dat is 1. De OVV zegt dat de veiligheid op dit moment niet in het geding is. We moeten wel, belangrijk, ervoor zorgen dat het niet gaat eroderen. Dus elke dag blijven verbeteren. Dan zegt ook nog eens de NLR: we hebben een aantal risico's geïdentificeerd, 9 op de 36 die aangepakt moeten worden. Er zijn er 18 voor Schiphol relevant. Daar zijn instrumenten of maatregelen voor om die aan te pakken. Dan zou er een kleine groei voor Schiphol — ze praten volgens mij over 10% — mogelijk moeten zijn. Dus dat is het totaalplan dat geïmplementeerd moet worden als je het hebt op dat moment, wanneer we het over de groei van Schiphol hebben.

De **voorzitter**:
Nee, mijnheer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Maar voorzitter, dat is geen antwoord op de vraag.

De **voorzitter**:
Dan vraag ik de heer Amhaouch om een antwoord te geven op de vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dan moet hij de vraag even herhalen. Ik meen dat ik toch een serieus antwoord heb gegeven, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan moet de vraag heel kort zijn. De heer Van Raan, en herhalen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Een rapport, geschreven bij 480.000 bewegingen, serieuze veiligheidsissues moeten worden opgelost, nu bijna 500.000. Dat betekent pas op de plaats als je het rapport serieus neemt. Doet de heer Amhaouch dat?

De heer **Amhaouch** (CDA):
De heer Van Raan wil denk ik in de achteruit. We zitten nu bijna op de 500.000. Er zijn allerlei aanbevelingen voor veiligheid. Die moeten we oppakken. Ik heb ook net gezegd: met alles wat vandaag kan moeten we niet wachten tot morgen. Dat is volgens mij de aanpak, waar we vragen aan de minister: hoe gaat ze dat operationeel doen? Maar ook: hoe gaat ze dat strategisch doen met een toekomstvisie, zodat ze al die partijen met een platform kan borgen?

De heer **Laçin** (SP):
Ik ga hier toch even op door. 500.000 vliegbewegingen, dat is de afspraak tot en met 2020. We hebben denk ik allemaal de persconferenties en de persberichten van Schiphol en van KLM gezien, die nu al pleiten voor groei: als Lelystad niet doorgaat, dan moeten wij groeien. Die afspraak tot en met 2020 staat. Daar gaan we niet aan tornen. Ik hoop dat het CDA het daar ook mee eens is. Maar vindt de CDA-fractie met ons dat alle plannen, alle discussies over groei van Schiphol in de ijskast moeten totdat alle aanbevelingen van het OVV zijn uitgevoerd?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Volgens mij moet er niks in de ijskast en moeten we voortvarend te werk gaan. We hebben het er ook in het AO Luchtvaart over gehad en de minister heeft ook toegezegd om daarmee aan de gang te gaan, hoe we bijvoorbeeld de 50/50-regel gaan implementeren. Hoe gaan we dat doen? Dat is geen makkelijke regel. We weten, we hebben afspraken gemaakt voor 2020, 500.000 vluchten. We hadden gedacht dat Lelystad eerder open kan. Daarvan heeft de minister vanmorgen gezegd: dat gaat niet gebeuren in 2019, maar wel hopelijk in 2020. Dat creëert ook ruimte, dus in het totaal moeten wij niet een pas op de plaats maken, we moeten niks in de ijskast stoppen, we moeten voortvarend te werk gaan zodat we zowel Schiphol duurzaam gaan laten groeien binnen de afspraken die we hebben gemaakt en natuurlijk ook luisteren naar de mensen. Dat is volgens mij gebeurd in het oosten van het land. We doen dat zorgvuldig met een opening van Lelystad, hopelijk in 2020.

De heer **Laçin** (SP):
Duurzame groei van de luchtvaart is op dit moment gewoon onzin, is een illusie, dat kan gewoon niet. Dat is ook bewezen, dat is onderzocht. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag nogmaals ... Ik hoor de heer Amhaouch van het

CDA zeggen: niks moet in de ijskast, we moeten geen pas op de plaats maken. Wij stellen dat dat wel moet totdat alle aanbevelingen zijn uitgevoerd. Ik dacht de heer Amhaouch te horen zeggen dat hij dat ook vond. Nu zegt hij dat niet. Dus wat is nou het standpunt van het CDA? Gaan we door met groeiplannen, door met discussies over groei van Schiphol terwijl al die aanbevelingen nog niet zijn uitgevoerd? Of wachten we daarmee totdat alle aanbevelingen zijn uitgevoerd door het ministerie?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter. Eerst even wat dingen rechtzetten. Anders worden mij woorden in de mond gelegd die ik niet heb gezegd. Want de heer Laçin zegt: duurzame groei is helemaal niet mogelijk. We hebben het er volgens mij in het AO Luchtvaart over gehad dat er telkens nieuwe generaties vliegtuigen komen die zuiniger zijn, stiller zijn. Dat heeft wel te maken met een duurzame groei. Binnenkort hebben we zelfs nog een technische briefing over duurzame vliegtuigen. Ook over de veiligheid is gesproken in het NLR-rapport. De veiligheid verbetert elk jaar met 4%, ondanks dat de luchtvaart elk jaar met 2% stijgt. Daar is verbetering. Nieuwe vliegtuigen worden veiliger. Er worden nieuwe, veilige maatregelen genomen. Dus dat er een beeld wordt geschetst dat als we iets groeien, het allemaal veel slechter wordt, is absoluut niet in het geding. Wij houden ons aan het regeerakkoord. Er zijn afspraken gemaakt op welke manier we kunnen gaan groeien.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dit is inderdaad een bevlogen betoog over veiligheid op Schiphol. Dat is van het allergrootste belang. Veiligheid heeft ook te maken met medewerkers die zich zeker voelen en genoeg tijd hebben om het werk te doen. Er zijn veel signalen dat de werkdruk van vele medewerkers op Schiphol heel hoog is. Ziet de heer Amhaouch die zorgen ook?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja. Ik ben zelf op Schiphol geweest, bij de luchtverkeersleiders zowel in de toren als in de grote zaal. Het geldt overal. Het geldt ook voor de pilotendiscussie. Ik vind dat het een eigen verantwoordelijkheid is van de organisaties, die ervoor verantwoordelijk zijn dat de mensen het juiste werk kunnen doen en de juiste diensten draaien en dat zij goed betaald krijgen voor het belangrijke werk dat zij doen op Schiphol voor onze veiligheid. Als dat het issue is, moet dat op dat integrale platform worden aangekaart. Dat geldt voor de piloten, voor de luchtverkeersleiders en voor iedereen.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
De heer Amhaouch legt het nu helemaal terug bij Schiphol, maar tegelijkertijd beweert hij volgens mij terecht dat de overheid ook een stevige rol moet hebben als het gaat om Schiphol en als het gaat om veiligheid. Dus wat mij betreft ook als het gaat over de arbeidsomstandigheden. Ziet de heer Amhaouch dan wel een regierol voor het ministerie om dat op de kaart te zetten en er met Schiphol en de bedrijven daadwerkelijk het gesprek over te voeren?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Volgens mij zitten we op één lijn, want de kern van mijn betoog is geweest dat de minister de regie moet pakken over de verschillende partijen heen. Zij moet ambitie en een visie tonen. Maar wij hebben ook gezegd: Elke organisatie is zowel wettelijk als maatschappelijk verplicht om kwaliteit op nummer één te zetten. Op het gebied van arbeidsvoorwaarden is niet de minister aan zet, maar de LVNL, Schiphol of welke maatschappij dan ook. Maar de integrale visie verwachten wij van de minister, evenals een borging horizontaal over alle partijen heen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ik had een vraag willen stellen over duurzame groei. Dat vond ik een contradictie, maar u hebt daarstraks al even aan de collega toegelicht dat u dat ziet in het kader van de vliegtuigen. Ik zou even willen ingaan op de arbeidsomstandigheden. Wij hebben al een tijdje geleden een uitnodiging gehad van de FNV om met verschillende groepen op Schiphol te praten over de vrachtafhandeling en de arbeidsomstandigheden. Een van de zorgen was dat de controle, waar de overheid verantwoordelijk voor is, op Schiphol best bemoeilijkt wordt. Je komt niet zomaar Schiphol binnen. Dat is ook goed, want de veiligheid is belangrijk. Dat betekent dat een controle altijd vooraf moet worden aangekondigd. Dan is opeens het rooster wel compleet. Hoe zien de heer Amhaouch dat?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik ben er heel eerlijk in: daarmee ben ik gewoon overvraagd. Ik ken de details niet en weet niet hoe het gaat met zo'n controle. Volgens mij hebben wij de afspraak dat inspecties alle ruimte moeten krijgen om hun werk te kunnen doen. Wat dat betreft ben ik dus even overvraagd. Wat ik wel belangrijk vind, is de vraag waarom iedereen zo argwanend is, in de zin dat wij met de luchtvaart niet duurzaam kunnen zijn. Wij hadden vroeger kolen- en diesellocomotieven op het spoor. Wij hadden benzineauto's. Alles is duurzamer geworden. We hebben gezegd: we gaan nu ook nog steeds van de weg naar het spoor omdat dit duurzamer is. Waarom gelooft niemand in duurzame luchtvaart? Waarom gelooft niemand dat wij vliegtuigen krijgen op waterstof of dat wij vliegtuigen kunnen krijgen die ook elektrisch kunnen vliegen? Er vinden proeven plaats. Waarom is iedereen zo argwanend? De mensheid heeft nooit stilgestaan.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ik ben heel blij dat u er heel open over bent dat u overvraagd bent. Dan zal ik dit zeker aan de minister doorspelen, om daar een reactie op te krijgen. Ik geloof er heel erg in dat wij in de toekomst mooiere dingen voor elkaar gaan krijgen. Ik heb inderdaad de discussie gehad met een aantal technici over elektrisch vliegen en dergelijke. Ik zie op dat punt dus zeker kansen, maar vooralsnog zie ik toch wel heel veel uitstoot van fijnstof en kerosine en dergelijke. Ik vind nog steeds dat het woord duurzame groei een contradictie is op dit moment.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dat klopt. Wij kunnen niet alles in één dag. Wij hadden vandaag met zijn allen in Nederland ook kunnen zeggen: iedereen mag nog maar één auto. Of: elk bedrijf mag nog

maar twee vrachtwagens. Maar dat doen wij ook niet. Juist doordat wij constateren dat dit inderdaad minder een beslag legt op het milieu en op bewoners, proberen wij te innoveren en te verbeteren, om duurzaam te kunnen groeien. Belangrijk is dat er plannen zijn en dat de plannen worden uitgevoerd.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik tot slot het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dank, voorzitter. We hebben het onderzoeksrapport ontvangen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en het gaat goed op Schiphol, zou je kunnen zeggen. De veiligheid is niet in het geding, maar we liepen qua handhaving en handelen wel wat achter de feiten aan, reactief in plaats van proactief. En een van onze zorgen was dat geen van alle partijen het integrale veiligheidsmanagement naar zich toe trok, ook het ministerie niet. Ik heb het net in de discussie met de heer Paternotte ook gezegd: is dit niet een zorgpunt? Betekent het niet dat iedereen het vanaf zijn eigen vierkante centimeter bekijkt en zegt "wij hebben het goed voor elkaar", maar dat het totaal wat betreft het risico onvoldoende is? Kan de minister daar haar visie op geven? Is de regie op het ministerie wat dat betreft heel goed?

Er zou gestart worden met een integraal veiligheidssysteem en gisteren ontvingen we daar al de eerste stap voor. 50PLUS schrok een beetje van de opmerking: in de besluitvorming over mogelijke groei boven 500.000 vliegbewegingen moet de veiligheid worden meegewogen. Moet worden meegewogen! Nou, wat ons betreft kan dat helemaal niet. Veiligheid is geen randvoorwaarde, maar moet altijd het eerste uitgangspunt zijn. Is de minister dat met ons eens? Dat moet toch altijd voorafgaan aan welke beslissing we dan ook nemen? Dat stelde in ieder geval ook de OVV: risico's moeten voorkomen worden in plaats van aangegaan en ze moeten worden gemitigeerd. Dus voorkomen is beter dan genezen. En nogmaals, onderstreept de minister ook deze conclusie uit dat rapport?

Ergens in 2018 zou de systematiek rond het ISMS, jongejonge, uitgewerkt moeten zijn. We hopen dan maar dat dit concrete plan van aanpak wordt gemaakt. Zo ja, welke stap moet dan wanneer worden gezet? En welke resultaten moeten er nog meer worden bereikt? Krijgen we dat allemaal inzichtelijk? En op welke wijze borgt en garandeert dat dat het ook werkelijk integraal van karakter is? Nogmaals, dat is onze grote zorg. Wordt daarbij verder de naastgelegen luchthaven Lelystad betrokken? Ook van 50PLUS een compliment aan de minister dat zij vandaag heeft aangegeven dat we het even stilleggen om goed te kunnen kijken naar Lelystad en om ervoor te zorgen dat iedereen meegenomen wordt bij de besluitvorming. Dank u wel daarvoor!

Je kan je afvragen hoever we kunnen gaan als we de veiligheid willen blijven waarborgen. Er werd net al door een aantal partijen gezegd: het aantal vliegbewegingen kan best wel wat groter. Die 500.000, die we in 2020 zouden bereiken, zijn al bereikt. En de luchthaven Lelystad wilden we met spoed openen — gelukkig is daar nu even wat rust — maar het is de bedoeling dat in de komende jaren ook daar het aantal vluchten gaat toenemen. Maar wat is haalbaar? Raakt het luchtruim op een gegeven moment niet gewoon verstopt en is het wel wenselijk? Als we die vraag stellen, dan beantwoorden we die eigenlijk al zelf.

Dus nogmaals, op welke wijze worden gezondheidsrisico's van omwonenden hierbij betrokken en op welke wijze verbetert het ministerie haar toezichtstaak en de expertise rondom luchthaven Schiphol? En gaat de minister dan ook jaarlijks openbaar verantwoording afleggen? De collega van de SP vroeg ook al naar die conclusie/aanbeveling nummer 8. Openbare verantwoording afleggen over de rol van de eindverantwoordelijke voor de veiligheid van Schiphol: gaan we dat jaarlijks doen? Hoe vaak gaat de minister dat doen en is zij van plan om die aanbeveling op te volgen? Komt er een onafhankelijke commissie die de voortgang monitort en die het vertrouwen en de betrokkenheid heeft van omwonenden? Of wordt dat belegd bij de Omgevingsraad Schiphol? Wat doet de minister aan het grote personeelstekort als gevolg van werkdruk bij de militaire luchtverkeersleiding? Welke invloed heeft dat op de veiligheid? Dat is een zorgenkind waarover wij lazen in de kranten. Ik hoor graag ook daar een reactie op. Misschien kan de minister ook nog even stilstaan bij het grote verschil in betaling. Waarom zitten daarin zulke grote gaten? Misschien helpt dat ook nog een beetje.

Voorzitter. Steun voor het betoog van de heer Van Dijk. Wij zitten met een aantal vragen over die runway incursions, gebeurtenissen waarbij een vliegtuig of een persoon zich in een onbeschermde zone bevindt. Daarover is ook al een vraag gesteld door de heer Dijkstra. Die gevallen zijn toegenomen. Kunt u er even bij stilstaan wat dat betekent? Gaan we daar nog verder op in? Wat voor problemen levert dit op en wat gaat u daaraan doen? Welke aanpak moeten wij daarvoor hebben? Kan de minister ons vertellen welke handhaafbare doelen en normen er nu gesteld zijn voor de handhaving van de luchthaven en de omgeving? Ik zei al dat het niet makkelijk is voor toezichthouders om daar binnen te komen. Hoeveel is er geïnvesteerd in inhoudelijke inspecties en in de kennis van de toezichthouders? Kan de minister daarop ingaan?

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat u klaar was met uw betoog? U bent allang over uw spreektijd.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
O schande.

De **voorzitter**:
We hebben daar niet voor niks zo'n kastje staan om u te waarschuwen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ja, ik dacht dat negeer ik even.

De **voorzitter**:
Ja, dat dacht ik al. U mag even uw zin afmaken.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ik wilde vragen of de minister het met ons eens is dat we toch zeker op de middellange afstand veel meer zouden moeten inzetten op alternatieve vormen van vervoer over land zoals treinen, omdat dat toch veel beter is voor de luchtkwaliteit.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik heb met veel interesse geluisterd naar uw betoog, dank. Ik hoorde heel veel vragen, heel veel zinnige vragen ook. Maar ik ben ook wel benieuwd naar het standpunt van 50PLUS zelf. Wat vindt u dan dat er moet gebeuren met bijvoorbeeld die vakantievluchten waar ook heel veel 50-plussers graag gebruik van maken, omdat ze misschien vrijdag of zaterdag of afgelopen week wel naar de zon willen vliegen? Dat gaat u ze toch niet ontnemen?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Sterker nog, ik hoop aankomende zaterdag daar ook gebruik van te maken, vanaf Schiphol, dat wel. Nee, wat ons betreft hebben wij een afspraak staan. Wij hechten heel erg aan een betrouwbare overheid en die afspraak is dat we op 500.000 vliegbewegingen zitten. Wij zijn voor alle vliegverkeer en vakantievliegverkeer, maar wel nadat we met elkaar hebben gekeken hoe we het luchtruim beter kunnen indelen. Dus wij vinden het heel erg vervelend dat de minister zegt: ik heb tot 2023 nodig om dat te herindelen. Dat moet van ons veel eerder gebeuren, want pas dan kunnen wij een betere afweging maken. Wij zijn dus niet tegen opening van andere vliegvelden, maar het moet wel in de volgorde die gesteld is: eerst herverdeling en dan kunnen we kijken welke effecten dat heeft.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Laatste vraag van de heer Remco Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
We hebben vandaag een besluit over Lelystad gezien. Dat gebeurt nu eventjes niet. We hebben ook gezien dat het veilig kan. Is 50PLUS van mening dat die afspraak over die 500.000 ... Die afspraak is wel ondeelbaar, toch? Een van de voorwaarden was ook dat Lelystad open zou gaan, maar dat is nu niet het geval. Bent u bereid om te kijken naar een kleine plus op die 500.000 zoals die nu zijn vastgelegd?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Wat ons betreft nog niet, omdat wij ook de serieuze klachten van alle omwonenden van Schiphol niet willen vergeten. Wij hebben al heel veel effecten gehoord van onze Provinciale Statenleden hier in Zuid-Holland, die zich ernstig zorgen maken over de overlast, niet alleen van Schiphol, maar ook van Rotterdam. Ik denk dat alles in samenhang gezien moet worden en daarom bepleiten wij nogmaals — en ik hoop dat wij de heer Dijkstra daarin aan onze zijde vinden — dat die herverdeling van het luchtruim snel naar voren gehaald wordt gehaald.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik kijk naar de minister. Zij heeft behoefte aan een korte schorsing.

De vergadering wordt van 15.37 uur tot 15.53 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We gaan verder met het debat en we houden hetzelfde aantal interrupties aan als in de eerste termijn. Ik geef de minister het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Dank voor alle bijval en complimenten op een ander dossier, maar het gaat, zoals anderen ook al hebben gezegd, vandaag over het OVV-rapport over de veiligheid. Uiteraard, zou ik bijna willen zeggen, staat ook bij mij veiligheid in de luchtvaart op nummer 1. Het moet een basisvoorwaarde zijn, anders moet je er niet aan beginnen. Tegelijkertijd hebben velen van u ook gezegd dat niemand altijd 100% veiligheid kan garanderen. Er zullen altijd restrisico's overblijven. Het is geen zwart-of-witverhaal. Er zijn altijd — daar blijkt het OVV-rapport ook mee vol te staan — maatregelen mogelijk waarmee je dingen beter kunt maken. Ik denk dat het gezamenlijk onze ambitie moet zijn om er voortdurend op in te zetten dat we alles wat we kunnen doen in het redelijke om die veiligheid te verbeteren met elkaar doen.

Dan kijk ik ook meteen mevrouw Van Brenk maar even aan. U had een heel terecht punt toen u zei: als iedereen nou in zijn eigen kolommetje zegt "ik heb alles netjes afgevinkt, ik heb aan alle wet- en regelgeving voldaan en ik ben klaar", dan is het bij elkaar genomen misschien toch nog niet optimaal en kan het nog beter. Dat deel ik zeer. Dat is ook precies wat de ambitie van mijn hele aanpak zal zijn, dat het integraal wordt opgepakt. Dat is ook die vervelende afkorting van ISMS, dat platform dat we met elkaar daarvoor maken. Dat is juist bedoeld om alle partijen uit de sector die hierbij betrokken zijn aan tafel te hebben en gezamenlijk die integrale veiligheid de aandacht te geven die zij verdient.

Dan moet me toch eerst even iets van het hart. Soms krijg je dingen te horen van je denkt: hè? Dat gevoel had ik bij het NLR-rapport. Ik heb dat rapport pas vorige week gekregen op het ministerie, het definitieve rapport, en ik ben absoluut wars van iedere vorm van timing in dingen naar de Kamer sturen. Op het moment dat het er is, dat het klaar is en dat het openbaar is, wil ik dat het naar de Kamer gaat. Dat dat dan toevallig net komt op een dag voordat u een debat hebt dat hier verband mee houdt, neemt niet weg dat u natuurlijk altijd het recht hebt om daar op ieder moment in de toekomst met mij over te willen spreken. Ik begrijp dat er onduidelijkheid is ontstaan doordat er ergens in het rapport een datum stond waarop het was goedgekeurd. Dat is — dat hebben we achterhaald — een interne datum geweest bij NLR. Ik verwijt u het dus helemaal niet. Ik weet ook wat de voorgeschiedenis is en dat er meer wantrouwen is dan vertrouwen. Ik verwijt u dus niets. Ik hoop alleen — ik zie de heer Laçin al glimlachen — dat het nu wel uit de wereld is.

Ik heb u hier juist ter wille willen zijn door het ter beschikking te stellen zodra het er was. We hebben de appreciatie van het ministerie nog niet. Die krijgt u nog. U krijgt ook nog een rapport van To70. Dat is nog niet bekend. U krijgt nog de reactie van het OVV op onze reactie en op de reactie van de sector. Mijn voorstel is om die drie appreciaties gezamenlijk naar u toe te sturen. Zodra ik het rapport van To70 binnen heb, wil ik dat wel gewoon graag met u delen. Des te meer tijd hebt u om dingen voor te bereiden enzovoort. Ik hoop dus dat u deze werkwijze ook in de toekomst zult kunnen appreciëren. Het is gewoon heel jammer dat er hier nu net doordat er in het stuk andere data stonden wat verwarring is ontstaan, maar mijn intentie is hopelijk duidelijk. Ik heb het juist zo snel mogelijk naar u willen doorsturen.

De heer **Laçin** (SP):
Dank voor het antwoord van de minister. Alleen: de minister benoemt het zelf: het dossier heeft een hele voorgeschiedenis, wat niet altijd aan de minister is te wijten. Maar daarom zou het goed zijn als de minister in de toekomst met dit soort documenten die naar ons toekomen van in dit geval het NLR en straks van een andere organisatie ervoor zorgt dat die documenten gewoon heel snel bij ons terechtkomen. Nu is het weer een toevalligheid dat het één dag voor het debat is en vanochtend ook nog eens uitstel van Lelystad. Dan gebeurt er opeens heel veel wat bij ons, maar ook bij de mensen die dit dossier volgen, zorgt voor heel veel vraagtekens, en dat moeten we denk ik met z'n allen niet willen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou ja, nou begrijp ik de heer Laçin toch niet helemaal goed. Want ik heb gewoon, zodra ik iets had, gezegd dat het dan meteen naar de Kamer kon. Ik had het, dus mocht de Kamer het ook hebben. Ja, dat dat dan toevallig net voor een debat is, daar kan ik ook niets aan doen. Ik kan me ook niet voorstellen dat u zegt: houd het dan nog vast totdat het debat voorbij is. Dat was toch ook raar geweest?

De heer **Laçin** (SP):
Ja, dat zou heel raar geweest zijn. Mijn punt is hoe het dan zo kan zijn dat het document op 19 januari, nota bene op mijn verjaardag, is getekend en dat het dan pas vorige week bij het ministerie ligt. Ik zeg niet dat dat aan het ministerie ligt, maar ik zou dan wel zeggen, verwijzend naar de regierol van de overheid, van het ministerie: zorg er nou voor dat dat gewoon sneller en soepeler verloopt, want dit dossier kent een voorgeschiedenis. Wat vindt de minister daarvan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Op 19 januari, want daar ging het om, is er een concepteindrapport ontvangen. Die handtekening is dus intern van het NLR. Dat is geen handtekening van het ministerie. Wij hebben als ministerie ook gevraagd om nog twee reviews te doen, uitgevoerd door de hoogleraren Hoekstra en Hudson. Dat is ook weer naar het NLR gegaan, wat zij hebben verwerkt, wat ertoe heeft geleid dat het ministerie op 9 februari als opdrachtgever zijn akkoord heeft gegeven, en op 13 februari hebben wij het definitieve rapport in ontvangst genomen. Nou, dan gaat het binnen het ministerie even door de molen en daarna heb ik het eergisteren zelf ontvangen en gezegd: nou, dan kan het dus ook gelijk naar de Kamer. Ja, zo is het gegaan. Hoe we dat in de toekomst kunnen voorkomen, weet ik niet. Het enige wat ik naar mijn idee kan doen, is de Kamer gewoon altijd informeren zodra ik het heb. Dat heb ik nu ook gedaan.

De **voorzitter**:
De heer Van Raan.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik wil graag een puntje van orde maken. Ik begrijp de gevoelens van de heer Laçin heel goed, maar als aanvrager van het debat wil ik toch zeggen dat ik geneigd ben, de nieuwe minister te geloven als ze zegt dat ze dit rapport zo snel mogelijk naar de Kamer wilde sturen. Wat mij betreft moeten we dit rapport zeker op een later moment uitgebreider kunnen behandelen, want dat is erg lastig als het een dag van tevoren is gekomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het was ook absoluut niet de intentie dat nu ineens in dit debat dat rapport zou moeten worden behandeld. Bovendien: u gaat er zelf over welke rapporten u bij het debat wilt betrekken. Maar dat was ook helemaal niet de intentie, het was gewoon juist bedoeld om meteen zodra er iets is het naar u door te sturen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Bij ons wekte het in eerste instantie ook wat wantrouwen, of bevestiging van niet vertrouwen op. De minister heeft een goede uitleg gegeven, waarmee we volledig genoegen nemen. Wij hadden gevraagd om een brief daarover, maar dat hoeft niet meer. Dat heeft ze immers al toegezegd, en dat is vastgelegd. Misschien een heel logische suggestie voor de volgende keer: stuur met het document een korte datumgang, waaraan is te zien hoe het document door de organisatie is gelopen. Dan kun je altijd nagaan wat de stappen geweest zijn. Daarmee voorkom je dit soort zaken. Want dat de minister het zo snel mogelijk naar de Kamer wil sturen, verdient alleen maar lof. Maar een korte "opleg" in de brief hoe het door het ministerie is gekropen, dus een verklaring tussen ...

De **voorzitter**:
Wilt u dat weten, meneer Van Raan?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat zou een aanbeveling kunnen zijn. Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik geloof niet dat we ooit bij rapporten de precieze stapjes in het ministerie hebben aangegeven. Ik denk dat ik heel helder heb gemaakt dat ik het zodra ik het had naar u heb gestuurd. Daar mag u mij elke keer op aanspreken. Dat zal ik ook gewoon echt doen. Geen haar op mijn hoofd zou iets anders willen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Een punt van orde. Dat is ook zo. Ik wil even in memorie brengen dat we in de procedurevergadering gesproken hebben over de vraag wanneer we dit debat zouden houden: snel of niet. Het was de oppositie die het debat snel wilde voeren, hoewel ik zei dat er volgens mij nog een advies kwam van bureau to70 en ook nog een reactie van de OVV op het kabinetsstandpunt. De oppositie vond het toen in meerderheid nodig om het snel in te plannen. Dan is dit het gevolg. De aanvrager wilde het debat per se doorzetten — om een legitieme reden: hij wilde het niet laten interfereren met Lelystad, Schiphol en andere zaken; hij wilde volledige aandacht voor veiligheid op Schiphol. Dat hebben we vandaag gelukkig, en dat is goed. Maar dan moeten we niet zeuren dat het stuk onvolledig is en dat er nog dingen komen.

De **voorzitter**:
Ik wil toch even kijken of de minister verder kan gaan, want volgens mij is over dit punt genoeg gewisseld. De wensen van de SP en de Partij voor de Dieren zijn duidelijk gemaakt. Meneer Laçin, ik geef u zo dadelijk de gelegenheid om te reageren, maar ik hoop dat u niet weer reageert op de heer Dijkstra, want dan gaan we hier een procedurele discussie voeren. Maar het is duidelijk dat de Kamer geïnformeerd wil worden, en dat geeft de minister ook toe.

De heer **Laçin** (SP):
Een kleine reactie op de heer Dijkstra. De oppositie zeurt niet. Wij willen goed een debat kunnen voeren. Wij hebben inderdaad gezegd dat wij het debat snel wilden, omdat het een belangrijk debat is. Wij kiezen het moment niet uit waarop wij het rapport krijgen. Om dat ons te gaan verwijten, vind ik heel raar. Wij willen gewoon de tijd om ons goed voor te kunnen bereiden, daarom dit punt.

De **voorzitter**:
Nee, meneer Dijkstra, ik ga hier echt een punt achter zetten. Ik geef de minister het woord. Ik vraag de minister ook om verder te gaan met het onderwerp waarover we het vandaag hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Voorzitter, ik zal hier ook niet verder op doorgaan. De intenties zijn over en weer uitgesproken. Ik denk dat het punt hiermee uit de wereld is.

Zoals ik al zei staat veiligheid niet alleen bij u maar ook bij mij op nummer 1. Het ministerie en de sectorpartijen staan aan de lat om die veiligheid op het hoogst mogelijke niveau te houden. De basis daarvoor — ik wil het toch nog even noemen — is het uitgebreide stelsel van internationale wet- en regelgeving en toezicht. We hebben ICAO op mondiaal niveau, EASA op Europees niveau en op nationaal niveau voert de ILT audits uit en houdt zij toezicht. De partijen op Schiphol zijn door de ILT gecertificeerd. Ze zijn gecertificeerd omdat ze aan de regels voldoen en goed ontwikkelde veiligheidsmanagementsystemen hebben. Daar ligt een belangrijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid. De ILT houdt er toezicht op en stelt dat Schiphol veilig is. De OVV concludeert: "De commerciële luchtvaart in Nederland heeft een goed ontwikkeld en gecertificeerd veiligheidssysteem. Er zijn geen signalen dat de veiligheid op Schiphol onvoldoende is." Vanuit mijn rol als eindverantwoordelijke blijf ik mij inzetten voor maximale veiligheid. Daarom neem ik enthousiast de aanbevelingen van de OVV over. Ik ben ook voortdurend in overleg met de sector om ervoor te zorgen dat zij dat ook doen. Mijn ambitie is om de veiligheid maximaal vooruit te brengen. Nogmaals, je kunt niet alle risico's vermijden, maar je moet er wel voor zorgen dat je ze maximaal probeert te beheersen.

De aanbevelingen van de OVV zijn een belangrijk hulpmiddel daarbij. Ik vind dat ze echt een goed rapport hebben opgeleverd waar we veel mee kunnen. De hoofdlijnen leiden allemaal tot een integrale aanpak van veiligheid. Ik gaf het net al aan in mijn inleiding: je moet het echt samen doen, zoals mevrouw Van Brenk het heeft omschreven. Ik ben systematisch aan de slag gegaan om al die aanbevelingen die gericht zijn aan het ministerie en de ILT, op te pakken en op te nemen in een werkprogramma integrale veiligheid voor de komende jaren. Dat werkprogramma zal ik ook verankeren in het state safety action plan. Dat is weer zo'n term, maar dat is nu eenmaal verplicht volgens ICAO-regelgeving. Dat is immers internationale regelgeving. Concreet gaat het daarbij onder andere om het aantrekken van extra capaciteit, het versterken van de organisatie in beleid en toezicht, structureel overleg met de sector, het maken van concrete afspraken, beter monitoren van de veiligheid en periodiek rapporteren en evalueren. Ik zal er straks nog wat verder op ingaan.

Belangrijk element is het continu en beter in beeld hebben van de veiligheid op Schiphol en daarover rapporteren. Daarvoor verbeter ik ook de monitoring en versterk ik het Analysebureau luchtvaartvoorvallen. Ik zal ook jaarlijks door de ILT — ik denk dat dit vooral voor u ook van belang is — een staat van de veiligheid laten maken. Meerdere sprekers hebben daar in verschillende vormen naar gevraagd: kunnen we nou niet jaarlijks een openbare verantwoording krijgen van de minister? Ik wil dat een staat van de veiligheid noemen. Ik ben van plan om eind dit jaar de eerste naar de Kamer toe te kunnen sturen.

Verder wil ik mijn rol als systeemverantwoordelijke nog breder gaan vastleggen en uitwerken. Ik wil dat graag ook met u samen doen in het kader van de Luchtvaartnota, want zoals u allemaal ook zegt, is veiligheid in de eerste basis in de hele luchtvaart. Het begint ermee dat het veilig moet zijn. Hoe doe je dat nou op de beste manier? Dat zal een heel belangrijke bouwsteen, een belangrijk hoofdstuk zijn van de nieuwe Luchtvaartnota 2020-20140.

Wat overigens ook interessant is voor u, is dat ICAO in 2019 een audit uitvoert naar de implementatie en toepassing van de internationale veiligheidsregelgeving voor de luchtvaart in Nederland. Dat is natuurlijk ook weer een heel goed ijkmoment, waar we gebruik van kunnen maken.

Mijn ambitie en de aanbevelingen van de OVV betekenen ook dat de sectorpartijen op meerdere fronten stappen zullen moeten zetten om de veiligheid blijvend te borgen en waar het kan te verbeteren. De sector erkent dat ook. U hebt zelfs al twee reacties van de sector aan de OVV kunnen zien. Belangrijk daarbij is het integrale veiligheidsmanagementsysteem, het ISMS, waarin naar de veiligheid van de vliegoperatie op Schiphol wordt gekeken als ware het één organisatie. Daarin zit natuurlijk dat specifieke integrale.

Over de ontwikkeling van dat ISMS, van dat managementsysteem sluit ik voor de zomer een convenant met de partijen uit het Veiligheidsplatform Schiphol. Dat zijn dus LVNL, Schiphol en de luchtvaatmaatschappijen met een thuisbasis op Schiphol.

Daarnaast heeft de sector al concrete fysieke maatregelen genomen en gepland om de veiligheid te borgen. De sector gaat alle maatregelen die nodig zijn opnemen in een roadmap veiligheidsverbetering Schiphol. Ja, we kunnen het ook anders noemen, maar zij noemen het een roadmap. Besluitvorming daarover vindt plaats op basis van een grondige risicoanalyse. Het is ook duidelijk dat er concrete investeringen voor nodig zijn om bijvoorbeeld de kans op runway incursions — daar hebben we weer zo'n term — te verminderen en het aantal baankruisingen te reduceren. In de tweede brief van de sector aan de OVV worden verschillende voorbeelden genoemd zoals extra rijbanen, mogelijk een taxibaan om de zuidelijke kop van de Kaagbaan en extra opstelplaatsen.

Ik hoop dat ik hiermee ook heb aangegeven dat ik erg hecht aan de veiligheid van Schiphol en dat ik hiermee mijn aanpak, de wijze waarop ik de aanbevelingen wil opvolgen, op hoofdlijnen heb geschetst.

Ik kan alle maatregelen die erin staat een voor een langslopen. Ik zie de heer Paternotte nu knikken. Ik zal dat dan maar meteen even doen. Dan weet u ook hoe we met al die aanbevelingen omgaan. Laat ik beginnen met het overleg met de sector. We hebben toegezegd dat we dat gaan doen. Ik kan de Kamer melden dat er met LVNL, Schiphol en KLM in principe elke maand overleg plaatsvindt, zowel op het niveau van de directies als op het niveau van de veiligheidsmanagers.

Dan het punt dat de veiligheid meer zichtbaar betrokken moet worden bij de beleidsbeslissingen over de verdere ontwikkeling van Schiphol. Verschillende sprekers hebben het daarover gehad. De integrale veiligheidsanalyse is ten opzichte van de originele planning iets vertraagd. Dat komt dan weer doordat wij een externe review hebben gevraagd. Beide hoogleraren vonden het belangrijk om ook nog anderen naar het NLR-rapport te laten kijken. De analyse van het NLR is nu net bij de Kamer aanbeland.

Hoe zit het met de sectorpartijen die zijn gestart met het integrale safetymanagementsysteem? De sector zet inderdaad stappen en heeft conform wat werd beoogd begin 2018 al een eerste vergadering gehouden in die nieuwe structuur. Er is met de sector afgesproken welke onderwerpen er in dat convenant worden opgenomen. Dat wordt nader uitgewerkt. De bedoeling is dus dat dit convenant medio dit jaar wordt ondertekend. Het beoordelen van een strategische veiligheidsvisie zal later dit jaar plaatsvinden. Een eerste externe audit is voorzien in 2019. De juist vermelde roadmap met de concrete aanbevelingen zal de sector nog voor de zomer vaststellen, heb ik begrepen.

Dan de versterking van de organisatie van het ministerie zelf. Dit is een heel belangrijk punt. De nieuwe governancestructuur is klaar. Op het ministerie hebben we nu een separaat Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken. U heb ook al eerder meegekregen dat er 15 tot 20 fte bij komen. De versterkte werkorganisatie zal op volle kracht komen in het tweede kwartaal van dit jaar.

De heer **Paternotte** (D66):
De intenties zijn volgens mij allemaal goed. Het is vaak zo bij een rapport dat de aanbevelingen met een warme knuffel omhelsd worden en dat wordt gezegd: dat gaan we allemaal doen. Dus ik geloof dat de minister dat wil. We willen natuurlijk graag dat dit ook snel tot actie leidt. Daarom is het goed dat u voor de zomer een convenant gaat sluiten. Het Veiligheidsplatform gaf gisteren aan dat het daar ook stevige ambities voor heeft. Mijn vraag is of u het platform op al die punten aan die ambities gaat houden en of we daarover iets kunnen zien in de staat van de veiligheid. Ik denk dan bijvoorbeeld aan vermindering van de complexiteit van de luchthaven, van het aantal baanwisselingen en van het aantal kruisingen en aan een beperking van het aantal runway incursions. Dat zijn al die getallen op basis waarvan in het OVV-rapport de conclusie is dat er veel te verbeteren valt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
In eerste instantie heeft iedereen hierin natuurlijk zijn eigen verantwoordelijkheid. Ik zie de heer Amhaouch bij de interruptiemicrofoon staan. Hij verwoordde het net ook heel goed: iedereen heeft vanuit zijn eigen wettelijke taak en zijn eigen maatschappelijke opdracht zorg te dragen voor het maximaal bevorderen van de veiligheid. Dat geldt ook voor de taken die wij hebben als ministerie en voor de taken van de ILT, die hierop moet toezien. In het nieuwe platform komt dat allemaal bij elkaar. We zullen daar samen convenanten over afspreken. Dan heb je iets meer in handen. Als je een convenant hebt waarin je afspraken met elkaar hebt gemaakt, kun je elkaar daar ook makkelijker op aanspreken. Ik wijs ook op de roadmap die de sector maakt. Als er een roadmap is gemaakt waarin concrete doelen staan opgeschreven, heb je daar ook meteen het handvat om met elkaar het gesprek aan te gaan en om te zeggen dat er geleverd moet worden.

De heer **Paternotte** (D66):
Ja, iedereen heeft zijn eigen verantwoordelijkheid, maar een van de punten in het rapport is dat er op veel punten geen regie is genomen. Waar ligt die dan uiteindelijk? U wijst naar de ILT, maar uiteindelijk is de minister weer verantwoordelijk voor de ILT en heeft u dus de hoofdverantwoordelijkheid. Daarom is de vraag of u de regie gaat nemen — daarom neem ik dit als voorbeeld — om ervoor te zorgen dat al die goede intenties er ook toe leiden dat het in de convenanten komt en dat dit straks te zien is bij de staat van de veiligheid, zodat de OVV niet steeds dezelfde aanbevelingen hoeft te leveren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb mij verkeerd uitgedrukt als u het zo hebt opgevat dat ik de ILT in de positie wil brengen van de regierol. Dat is absoluut niet de bedoeling. De ILT moet gewoon auditen en toezicht houden. Dat is haar taak. Ik zie het voor ons als ministerie als taak om het integrale veiligheidsbeleid bij elkaar te brengen en om die regie te pakken. Ik wil er niets aan afdoen dat iedere partij ook een eigen verantwoordelijkheid heeft om zelf de zaken op orde te brengen waar zij voor aan de lat staan. Daar zullen wij ze dus gewoon op aanspreken.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Bij de laatste opmerking van de minister kan ik mij natuurlijk aansluiten. Iedereen heeft verticaal zijn eigen verantwoordelijkheid en we verwachten van de minister dat zij dat horizontaal aanpakt. Ik probeer even te kijken of ik ook tussen de regels door toezeggingen hoor. Wij hebben gezegd dat we graag twee belangrijke dingen geborgd zien. Het ene is het strategische stuk. Klopt het dat de minister over het strategische stuk zegt dat zij de ambitie en de visie van het ministerie en de regierol gaat pakken in het ISMS-stuk en met convenanten en de roadmap? Het tweede is de vraag of het operationele aspect waar we net naar verwezen hebben — wat gaat echt vandaag veranderen en hoeven we niet tot morgen te laten wachten — gaat terugkomen in het werkprogramma dat we jaarlijks zien met daarbij de staat van de veiligheid. Kloppen die twee beelden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar vergeet u eigenlijk bij dat ik het strategische veiligheidsbeleid en de rol hoe we dat precies invullen, een plek wil geven in de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2040. We moeten er breed met alle partijen goed over nadenken hoe we dat goed vormgeven, maar ik ben het eens met wat u zegt: we gaan er natuurlijk voor om alles op te pakken wat we al kunnen doen in het werkprogramma. We gaan de sector aanspreken op hun roadmap, en uiteraard doen we dat alles onder het toeziend oog van de ILT.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dan doe ik nog één poging. Dat tweede begrijp ik, dus dat operationele stuk. Dank daarvoor. Ik kom even terug op het strategische stuk. U noemt het convenant, de roadmap en het ISMS. Hoe moet ik dat relateren aan de Luchtvaartnota? Gaat u in de Luchtvaartnota de hoofdlijnen schrijven, en gaat u die borgen in de convenanten, in het ISMS?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Als we het over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart hebben, denk ik dat het goed is om in de Luchtvaartnota heel helder te benoemen wie daarbij welke rol, taak en verantwoordelijkheid heeft. In die zin vind ik dat dat een belangrijke plek moet krijgen in het veiligheidsbeleid. Als we daar alleen maar de doelen in opschrijven, en er niet bij zetten wie er voor aan de lat staat, blijft het wensdenken. Mijn doel is dus om dat ook heel goed te verankeren in de nieuwe Luchtvaartnota.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik hoorde de minister net zeggen dat de ILT de situatie op Schiphol als veilig beoordeelt en dat de ILT onder andere ook de certificering doet van LVNL. Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De ILT bekijkt of de certificaten gegeven kunnen worden, aan de hand van internationale regelgeving. ICAO en EASA beoordelen natuurlijk ook of iedereen aan die regelgeving voldoet.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank u wel. Dan heb ik dat goed gehoord. Maar op pag. 137 van het rapport staat: "De ILT heeft daarnaast te weinig kennis en middelen om effectief inhoudelijk toezicht op LVNL te kunnen houden." Dan begrijp ik die uitspraak van de minister van zojuist niet. Hoe is dat te rijmen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het blokje over de ILT wilde ik eigenlijk later behandelen, maar ik kan er nu ook de overstap naar maken, zo u wilt, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Als u daarop terugkomt, zou dat mijn voorkeur hebben, tenzij u het meteen wilt behandelen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan het ook nu meteen doen.

De **voorzitter**:
Prima.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We hebben daar goed naar gekeken, en we hebben de keuze gemaakt om extra mensen aan te nemen. Het gaat om 4 fte in totaal, zowel voor de inspecteurs als voor het meer strategische stuk. Op de 20 fte die er al waren, komen er dus 4 bij. Bovendien komt er ook een andere werkwijze, want ook bij de ILT worden de verschillende disciplines nu bij elkaar gebracht en gaat men het integraal, samen, als een team, oppakken en dat leidt er ook toe dat er effectiever en efficiënter toezicht kan worden gehouden.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank voor het antwoord. Dat is allemaal wat er nog gaat gebeuren. Voor nu stel ik vast dat de minister zegt dat de ILT LVNL als veilig heeft beoordeeld terwijl de OVV zegt dat zij dat inhoudelijk niet kan doen. Daarmee wijkt zij dus af van wat er in het rapport staat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou ja, in het rapport zegt de OVV ook dat Schiphol niet onveilig is. De OVV zegt ook niet dat LVNL onveilig werkt. Dat zegt de OVV niet. De ILT zegt dat er iets aan de kennis moet worden gedaan. Dat hebben we erkend en daar hebben we dus ook ons beleid op aangepast. Er komen dus extra mensen bij en de manier van werken wordt anders. Dat moeten we natuurlijk monitoren en dan zullen we moeten kijken of er voldoende verbetert. We zullen ook kijken wat de OVV zegt van de manier waarop wij met de aanbevelingen willen omgaan. Daarna bekijken we of dit voldoende is of niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik heb een vraag over het voorafgaande onderwerp, maar nu we het toch over de ILT hebben, stel ik daar eerst een vraag over. De minister geeft aan dat er vier mensen bij komen. Dat lijkt mij op zich prima, maar op basis van welke

analyse denkt de minister dat dat genoeg is voor de ILT om haar rol naar behoren uit te oefenen, in aanmerking genomen dat daar vanuit de sector en de OVV grote zorgen over zijn? Welke analyse ligt eraan ten grondslag dat de ILT nu en in de toekomst wel haar functie goed kan uitoefenen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat is vooraleerst natuurlijk een inschatting van de ILT zelf. Zij weten waar ze voor aan de lat staan. Binnen de ILT is er überhaupt, zoals u weet, bijna bij iedere portefeuille gekozen voor meer risicogestuurd toezicht. Daar verwacht iedereen heel verbeteringen van, maar dat zal moeten blijken, zoals we ook steeds gezegd hebben. Dat zullen we monitoren en zodra daar voldoende ervaring mee is, gaan we dat natuurlijk ook evalueren. Vooralsnog is de ILT er echter ook van overtuigd dat we met deze nieuwe manier van werken een stevige verbetering kunnen bereiken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het stelt mij onvoldoende gerust dat de ILT zelf die inschatting maakt. De observaties in het OVV-rapport zijn ernstig en dit is van groot belang. Zeker met een terugtrekkende overheid — op het gebied van veiligheid wordt veel aan de sector overgelaten — is de rol van de handhaving echt cruciaal. Wij zouden de minister toch echt willen uitnodigen om een audit of een analyse te laten doen: waar zitten de zwaktes nu bij de ILT en hoe zorgen we ervoor dat de ILT op sterkte is om die rol te bepalen? Want dat is wel de cruciale schakel die wat ons betreft het hardst uit het OVV-rapport komt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik verval een beetje in herhaling. Eigenlijk hebben we bij alle portefeuilleonderdelen de discussie over de vraag of de ILT wel voldoende mensen en voldoende kennis heeft. We hebben daarvan gezegd: we hebben een nieuwe werkwijze en die moet verbetering bieden. Dat gaan we zien, maar u weet ook dat het niet zo is dat de veiligheid per definitie beter geborgd is met alleen maar meer handhavers. Het moet voldoende zijn, maar je kunt ook wel bij ieder stoplicht een politieagent zetten om te zorgen dat niemand door rood rijdt. Het moet wel proportioneel blijven. Het is moeilijk om daar een goede afweging in te maken. We denken dat we echt een verbeterslag kunnen bereiken met deze vier mensen erbij en met een andere werkwijze: meer integraal, meer als team opereren en verschillende disciplines samen laten optrekken. Maar dat zal zich wel moeten bewijzen. Daar zullen we in audits natuurlijk ook op ingaan.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
4 fte erbij is in ieder geval al een stapje. Ik heb ook een vraag gesteld over het kennisniveau: wordt er extra geïnvesteerd in uitbreiding van kennis? Er is ook een vraag gesteld over de Arbeidsinspectie, want op het punt van arbeidsomstandigheden is die volgens mij aan zet. De vraag was hoe de Arbeidsinspectie ook eens ongevraagd achter de deur komt kijken bij Schiphol.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De Arbeidsinspectie valt onder de verantwoordelijkheid van de collega van SZW. De heer Laçin heeft daar ook regelmatig vragen over gesteld. Natuurlijk is werkdruk een van de elementen en zal die zeker ook een rol moeten spelen, maar als het gaat om de vraag wat je wenst, wens je natuurlijk dat op het punt van de arbeidsomstandigheden de Nederlandse wet- en regelgeving volkomen wordt nageleefd. Daar wordt op toegezien, maar dat doet niet de ILT maar de Inspectie SZW.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dat begrijp ik, maar ik ga ervan uit dat u een goed collegiaal overleg hebt. Van de mensen die dit doen, horen wij dat er door de werkdruk, die met name door de aanbestedingen wordt veroorzaakt, heel vaak kleine ongevallen of bijna-ongevallen zijn in het kader van het rijden met al die karretjes en dergelijke. Vroeger was er daar gewoon één organisatie; nu zijn er verschillende vrachtbeladers en organisaties. Die moeten allemaal op hetzelfde terrein werken en dat brengt ook risico's met zich mee. Mijn vraag is of de minister zich daar voldoende van bewust is en of zij met haar collega kan schakelen om te zorgen dat ook daar de monitor en dat integrale gevoel dat we alles goed in het snotje hebben, goed op haar netvlies staan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Mevrouw Van Brenk heeft een goed punt: we moeten natuurlijk ook als kabinet integraal werken. Die boodschap voel ik zo en dat is ook zeker de bedoeling. We hebben natuurlijk ook overleg. Als er, zoals u schetst, kleine dingetjes plaatsvinden, is het ontzettend belangrijk dat die meldingen van ongewone voorvallen goed gemonitord worden en dat we daar goed naar kijken. Dat doet de ILT ook en dat gebeurt ook aan de ISMS-tafel, waar die ongewone voorvallen natuurlijk ook met elkaar worden gedeeld. Mocht daaruit komen dat er een verband zou bestaan met werkdruk, dan moeten we het daar natuurlijk met elkaar over hebben. Dan zal dat aan die tafel zeker een bespreking waard zijn.

De heer **Paternotte** (D66):
De minister zegt dat wij ten aanzien van inspecties vaak vragen of we eigenlijk niet meer mensen nodig hebben. Natuurlijk is dat vaak waar. Tegelijkertijd wordt in het rapport op heel veel punten aangetoond dat de luchtvaart een heel complexe tak van vervoer is. We hebben het eerder erover gehad hoe weinig bureaus de expertise hebben om doorberekeningen van bijvoorbeeld geluidseffecten te doen. Er is jarenlang bezuinigd op de ILT. Er ligt nu een heel duidelijke aanbeveling: er is meer kennis en expertise nodig. Nu komen er 4 fte's bij en eenmalig — ik heb het even uitgerekend — €1,20 per vliegtuig op Schiphol voor kennis en expertise. Mijn vraag aan de minister is dan: is dit nou genoeg? Denkt u dat de OVV straks in zijn reactie zal zeggen: we hebben nu het idee dat het weer helemaal op orde is? Of is dit wat u betreft een kleine eerste stap?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb net proberen aan te geven dat kennis en expertise niet verdubbelen als je van één naar twee mensen gaat. Het mooie van ideeën en kennis is: als ik die kennis heb en ik die aan u geef, dan hebben we die daarna allebei. In die zin hoef je het dan niet elke keer met één persoon weer uit te breiden. Door de nieuwe werkwijze kun je gewoon ... Ik

zie u nadenken, maar het is toch echt zo. Als ik u een idee geef en u mij, dan hebben we er allebei één naderhand. Als er één persoon bij komt, als je bijvoorbeeld gaat van één naar twee, dan is niet ineens je kennis verdubbeld, want je deelt die kennis met elkaar. Dus de kennis kan ook met een klein aantal mensen perfect op orde zijn. Het zit 'em niet in het aantal. Het aantal is meer gerelateerd aan de hoeveelheid handhavende acties die je kunt uitvoeren, aan de hoeveelheid onderwerpen waarmee je bezig kunt zijn, aan de hoeveelheid voorvallen dat je kunt analyseren enzovoort. Maar kennis is niet gebonden aan het aantal fte's bij de ILT, want die kennis kun je gewoon verspreiden, met iedereen delen. Ik hoop dat ik nu duidelijk heb gemaakt wat ik bedoel. Natuurlijk bekijken we of die 4 fte's erbij genoeg is. Dat zullen we gaan monitoren. Maar, nogmaals, het is niet alleen die 4 fte's. Het is ook: een heel andere manier van werken.

De heer **Paternotte** (D66):
Ja, maar toch geeft het kabinet zo'n 1,5 miljard extra uit aan onderwijs omdat we ervan uitgaan dat er soms geld nodig is om kennis te spreiden en te delen en ervoor te zorgen dat iedereen daarover beschikt. In die zin is mijn vraag: bedoelt de minister te zeggen dat met die €600.000 de hele ILT als door een soort sneeuwbaleffect haar kennisniveau op orde kan krijgen? Ik kom ook nog terug op mijn eerste vraag. Verwacht u dat de OVV zegt: dit is inderdaad precies wat wij bedoelden? Of zijn die eerste 4 fte's een kleine stap? De luchtvaart is namelijk enorm gegroeid, terwijl de ILT niet is meegegroeid.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Maar ik denk dat ook daarvoor het niet nodig is dat het aantal een-op-een wordt gekoppeld aan het groeipercentage. Je kunt systematisch werken. Je werkt integraal. Maar u hebt gelijk: het zal nog moeten blijken. Wij denken dat we hiermee een belangrijke stap zetten. Wij denken dat we voldoende in kennis kunnen investeren. Maar het zal moeten blijken of de OVV daar ook enthousiast van wordt. Ik denk dat, als de ILT zelf zegt dat ze hiermee een belangrijke stap kan zetten, we haar de kans moeten geven om dat waar te maken.

De **voorzitter**:
De heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, voorzitter, nog een keer.

De **voorzitter**:
Uw vierde vraag.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nog een keer. We hebben het hier over de stand van zaken zoals de OVV heeft gerapporteerd. De OVV zegt dat de ILT, de inspectie niet in staat is om haar werk goed te doen. Dat staat er gewoon, op pagina 137. Nu zegt de minister ook: wacht eens even, het is veilig — althans, het is niet onveilig — want de ILT heeft onder andere de LVNL gecertificeerd. Dus een instantie, een inspectie waarvan de OVV zegt dat die er niet toe in staat is, heeft gecertificeerd. En daarvan zegt de minister dan: dat is voldoende. Is de minister bereid — laat ik het dan maar zo vragen, als ze daar zo van overtuigd is — om een audit te laten uitvoeren op de LVNL om te kijken of het inderdaad zo is, of de ILT dat terecht als voldoende heeft omschreven? Dat is namelijk niet wat in het OVV-rapport staat. De minister kan zich er heel makkelijk van afmaken door dat toe te zeggen en mij daarmee in het ongelijk te stellen. Dan zal ik de eerste zijn die dat toegeeft.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Deze minister is helemaal niet geneigd om zich ergens van af te maken. De heer Van Raan verbindt nu dingen aan elkaar: alsof door deze opmerking in het rapport Schiphol onveilig zou zijn. Dat zegt de OVV niet. Die conclusie neem ik dus ook niet over.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat is ook niet wat ...

De **voorzitter**:
De heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank u, voorzitter. Dat is ook niet wat er gesteld wordt. Het enige dat wordt gesteld is het volgende. De inspectie wordt als onvoldoende beoordeeld. Die heeft het oordeel gegeven dat de LVNL veilig genoeg zou zijn. Er is dus alle reden om dat oordeel in twijfel trekken. Kennelijk wil de minister daar niet aan en wil zij het ook niet een keer extra checken. Dat is vreemd. Dat is raar. Dus ik vraag nogmaals: is zij bereid om dat te doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Wat wij doen, is de kennis en de capaciteit bij de ILT verbeteren, waardoor dat probleem opgelost wordt.

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

De **voorzitter**:
Nee ...

De heer **Van Raan** (PvdD):
... een inspectie die als onvoldoende wordt ...

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan, ook om een goed antwoord te krijgen, moet de interruptie heel duidelijk en kort zijn. Want hoe meer u uitweidt, hoe moeilijker het is om het juiste antwoord te geven. Dus ik zou zeggen: een nieuwe poging.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nou, de vraag is al gesteld en de minister weigert daar echt een antwoord op te geven. Dus u kunt wel zeggen dat interrupties kort en puntig moeten zijn — daar ben ik het

mee eens — maar het puntigste wat ik kan zeggen, is: de inspectie, die niet als voldoende is beoordeeld door de OVV, heeft een certificering afgegeven op grond waarvan de minister mede zegt dat het veilig is. Dat heeft ze namelijk zonet in het debat gezegd. Het enige wat ik vraag en vaststel, is dat het op basis van wat de OVV zegt, nodig is dat hiernaar gekeken wordt. Want het oordeel is afgegeven door een inspectie die niet als voldoende wordt beschouwd.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan alleen maar herhalen dat de OVV in zijn rapport aangeeft dat het niet onveilig is. En ik heb ook niet in het rapport gelezen dat de OVV zegt dat alle besluiten en alle certificeringen en wat dan ook van de ILT ineens ongeldig zijn geworden door deze constatering. Ik heb nergens gezien: alles wat de ILT heeft gedaan, kunnen we dus eigenlijk niet meer voor waar aannemen, want de kennis en de kwaliteit bij de ILT zijn niet op orde. Zover heb ik de conclusie van de OVV echt niet doorgetrokken.

De heer **Laçin** (SP):
Ik maak even een zijsprong. Op pagina 132 van het OVV-rapport staat bij de laatste bullet van de conclusies: de capaciteit en vakinhoudelijke kennis van de ILT zijn onvoldoende om effectief toezicht te houden op de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol. Dat staat letterlijk in het OVV-rapport. Nu zegt de minister dat er 4 fte bij komen op de 20 die er al zijn. En dan moet, in de bewoordingen van de minister, ook nog blijken hoe dat uitpakt en wat het gaat doen met de handhaving en het toezicht op Schiphol. Dat zorgt er bij mij voor dat mijn ongerustheid op dit punt alleen maar groter wordt. Want er is geen tijd en er is geen ruimte om zo ver vooruit te kijken met 4 fte boven op de 20 die er al zijn. Ik wil dus graag van deze minister horen, in aanvulling op wat de heer Paternotte vroeg, of die 4 fte die erbij gaan komen het eindstation zijn. Of is dat het eerste stapje? De minister zei terecht dat ik altijd vragen stel over de ILT, bijna in elk debat. Gaan we toewerken naar een ILT waarbinnen de groep die zich op luchtvaart concentreert nog verder groeit dan de 24 fte die nu voorhanden zijn?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat zal moeten blijken. We gaan ervan uit dat we met deze extra mensen en met de nieuwe manier van werken het effectieve toezicht kunnen realiseren. Ik onderstreep nogmaals dat niet wordt gezegd dat het allemaal niet deugt wat de ILT doet. Het kan beter en daar gaan we ook aan werken. Ik heb nergens gelezen dat er twijfel is over oordelen die de ILT heeft uitgesproken.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil dat meteen weerleggen. De heer Van Raan en ik zeggen beiden niet dat het allemaal niet deugt. Er staat wel heel duidelijk een conclusie in het rapport.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Jaja, en die delen we. Daarom hebben we ook vier mensen erbij en hebben we een nieuwe manier van werken geïntroduceerd.

De heer **Laçin** (SP):
Dan komen we langzamerhand ergens. We delen dat er op dit moment onvoldoende capaciteit en vakinhoudelijke kennis is. Dat delen we. Voortbordurend daarop heb ik de volgende vragen. Het zal blijken, zegt de minister. Wat moet ik daaronder verstaan? Welk tijdpad ziet u voor zich? Hoe gaat dat blijken? Waaruit gaan wij samen concluderen of het is gebleken of niet? Dat blijft voor mij een beetje in het luchtledige hangen op dit moment.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat geldt breed en voor alle onderdelen van de ILT. Dat heb ik ook al vaker gezegd. Want of we het nou hebben over de controle op GenX bij Chemours of over de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs: overal zal moeten blijken of de nieuwe manier van risicogestuurd toezicht werkt. Eerst moet je het even de kans geven. Daarna kun je kijken hoe het werkt in de praktijk. Dit is allemaal helemaal nieuw. Dat gaan we op een geëigend moment evalueren en dan zal dat blijken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik doe toch nog een poging om dit geharrewar uit elkaar te trekken. Kijk, in het rapport staat heel duidelijk: de ILT heeft daarnaast te weinig kennis en middelen om effectief inhoudelijk toezicht op de LVNL te kunnen houden. Dat is het cruciale zinnetje. De minister heeft daar conclusies aan verbonden ten aanzien van de ILT. Daar is capaciteit bij gekomen. De vraag is volgens mij welke conclusies de minister hieraan verbindt voor de LVNL. De LVNL wordt nu als veilig beoordeeld en heeft een certificaat gekregen van een partij waarvan gezegd wordt dat ze niet de middelen heeft om dat te kunnen doen. De vraag is welke conclusie de minister hieraan verbindt over het functioneren van de LVNL. Verder sluit ik me aan bij de heer Van Raan. Wij willen gewoon dat de LVNL nogmaals gecheckt wordt op veiligheid door een andere partij dan de ILT die hier niet de middelen voor heeft.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Hier scheiden onze wegen. Dat is hetzelfde als bij de heer Van Raan. Omdat wordt geconstateerd dat de ILT onvoldoende kennis over LNVL zou hebben, verbindt u er de conclusie aan dat dit meteen zou betekenen dat het bij LVNL niet op orde is. Dat bestrijd ik. Want als dat aan de hand zou zijn, dus als de OVV zou zeggen dat wat de LVNL doet helemaal niet meer verantwoord is, had er echt wel iets anders in het rapport gestaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Op basis waarvan durft de minister hier stellig te zeggen dat de boel bij LVNL op orde is en het certificaat voor LNVL dus ook? Want de OVV zegt over de ITL, degene die daar moet handhaven, dat die niet de kennis en middelen heeft om effectief inhoudelijk toezicht te houden. Waarom durft deze minister dus met stelligheid te zeggen dat alles op orde is bij de LVNL?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Niemand zegt dat bij de LVNL álles op orde is. Het gaat om de vraag of het veilig is of niet. Als er echt een probleem

zou zijn bij LVNL en ze niet gecertificeerd zouden kunnen zijn — want het gaat uiteindelijk om dat certificaat — dan hadden ze echt wel aan de bel getrokken. Ik geloof niet dat er bij de OVV mensen zitten die niet naar voren zouden hebben gebracht dat ze serieus twijfels hadden of dat certificaat wel terecht was. Bij elke organisatie kun je dingen beter doen. Dat zal voor LVNL gelden. Dat geldt zeker ook voor ILT. Dat onderschrijven we ook, want daar staan wij voor aan de lat. In die zin hebben we dus extra mensen daarvoor aangetrokken en een andere manier van werken geïntroduceerd.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik ga het even over een andere boeg gooien. De ILT is heel belangrijk. Die wordt ook benoemd in het rapport. De minister zegt dat er vier mensen op de twintig bij komen, voor de luchtvaart neem ik aan. Dat is toch een toename van 20%. Wanneer komen deze vier mensen of zijn die al actief? Waar gaan we dat terugzien in het proces? We hebben gezegd dat we het willen borgen. We willen het niet eenmalig oplossen. Gaan we dat jaarlijks terugzien in het werkprogramma? Waar gaan we terugzien dat alles integraal goed functioneert? Daar hoort natuurlijk ook het toezicht van de ILT bij.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan me zo voorstellen dat hoe we met ILT, de bemensing, de kennis en kunde daar omgaan, een jaarlijks terugkerend onderwerp in de Staat van de Veiligheid zal zijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik had ook nog de vraag gesteld of die vier mensen al actief of geworven zijn. Binnen welke periode worden zij actief?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar moet ik even het antwoord op schuldig blijven. Als u het goed vindt, kom ik daar in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:
Uw laatste vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Daar ben ik me van bewust en die gaat toch nog steeds naar dit onderwerp. De minister zegt hier: de ILT is inderdaad niet op sterkte en de LVNL heeft een certificaat gekregen van een ILT die eigenlijk niet op sterkte is. Maar ze zegt ook: de OVV zegt niet dat dat certificaat slecht is, dus dan zal het wel niet slecht zijn. Hier zit 'm precies de crux. Als de minister haar regierol serieus neemt en haar verantwoordelijkheid neemt, trekt ze zelf conclusies. De OVV hoeft dat niet te concluderen. Als de minister leest dat de ILT niet op sterkte is om de LNVL echt goed te controleren, gaat ze ervoor zorgen dat dat toch gebeurt. Dat is een minister die de regie pakt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat is precies wat we doen. Daarom komen er extra mensen bij op twee verschillende posities. Van 20 gaan we naar 24. Ook introduceren we een andere manier van werken.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Ik kwam net tot de conclusie dat ik op het onderdeel kwaliteit nog geen antwoord had gehad. Misschien kan de minister daar even op inzoomen. We krijgen nu een versterking. Ik zei al dat ik dat een mooi eerste stapje vind. We zien straks of dat voldoende is. Het gaat mij nu even om het kennisniveau. Wat gaan we eraan doen om onze inspecteurs helemaal up-to-date te krijgen, zodat we elke twijfel kunnen wegnemen en we de beste mensen hebben zitten op de juiste plaats?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daaraan wordt voortdurend hard gewerkt. We leven in een tijdperk van een leven lang leren. Dat geldt ook voor de inspectie. Ze zijn voortdurend met allerlei trainingsprogramma's bezig. Daar zal nu extra aandacht voor komen. De ILT wil dit zelf ook liever niet over zichzelf lezen in rapporten. Er wordt dus hard aan gewerkt om met de bestaande fte's en de nieuwe mensen kennis aan te vullen die door de OVV als tekortkomend wordt gesignaleerd.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Zouden wij dan van de minister op termijn inzicht mogen krijgen in waar de scholing uit bestaat en welke stappen genomen worden, als zij toch jaarlijks rapporteert over de staat? Kan dit een vast onderdeel daarvan worden, zodat wij hier met een gerust hart vertrouwen kunnen hebben in de fantastische kwaliteit van onze inspecteurs?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik hoop dat u het zo bedoelt als u het zegt.

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

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik denk dat er inderdaad heel hard wordt gewerkt bij de ILT. Ik denk dat het prima is om mee te nemen hoe er bij de ILT met kennisvergaring en het op peil houden van kennis wordt omgegaan. Dat zeg ik u graag toe. Het lijkt me belangrijk om u daar iets meer inzicht in te geven.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik heb het even laten gaan, maar we hebben al gesproken over kennis, expertise en capaciteit bij de ILT. Dat is mooi. Ik neem aan dat de ILT ook een rol heeft bij het kijken naar baankruisingen. Dat is mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag is of de minister kan zeggen of de wetgeving op orde is. Ik gaf een voorbeeld van drones. Daar kun je heel linke dingen mee doen. Die mogen ook niet in de buurt van luchthavens komen. Kunnen we die dingen daadwerkelijk uit de lucht halen? Hebben we daar capaciteit voor? Wie is daarvoor verantwoordelijk? Hoe zit het met de wetgeving? Dat soort nieuwe technologieën doen hun intrede en kunnen ook invloed hebben op onze veiligheid.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar moeten we voortdurend alert op zijn, niet alleen bij de ILT, die toezicht moet houden, maar juist ook bij de

beleidsafdelingen van het ministerie, die al die nieuwe ontwikkelingen signaleren. Het moet ook voortdurend onderwerp van gesprek zijn bij de veiligheidstafel, het ISMS, waarbij we alle partijen aan boord hebben. We moeten voortdurend de vinger aan de pols houden met elkaar. Drones zijn inderdaad een nieuwe uitdaging. We moeten nog goed kijken hoe we die in de toekomst willen reguleren en wat er wel of niet mogelijk is. Daarover zijn we nog niet uitgesproken met elkaar, nee.

De **voorzitter**:
De heer Gijs van Dijk. U twijfelt?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Nee, absoluut niet, voorzitter. We hebben het over allerlei aspecten van veiligheid. De inspectie is heel belangrijk. Het is goed dat daar extra mensen bij komen en we daar meer inzicht in krijgen. Ik wil het nu hebben over de veiligheid op de grond. In het NLR-rapport wordt gesteld dat er, door de concurrentie tussen allerlei aanbieders die de grondafhandeling doen, gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Je hebt verschillende aanbieders, die kriskras over de grond gaan, en dat kan nog weleens leiden tot gevaarlijke situaties. Is de minister bereid ook dat mee te nemen en daarbij meer de regie te voeren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Zoals ik net aangaf, moeten al dat soort voorvallen gemeld worden. Die moeten ook zonder repercussies gemeld kunnen worden. Dat hoort besproken te worden met alle sectorpartijen aan tafel. Mocht daaruit voortkomen dat gevaarlijke situaties te voorkomen zijn, moet je dat oppakken met elkaar, zeker.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dat is mooi. Ik denk dat het van belang is om die regierol te nemen. Het is daarbij wel van belang om te kijken naar de kwaliteitseisen die worden gesteld aan de bedrijven die het uitvoeren. Het is natuurlijk van belang dat zij mensen hebben met kennis en kunde, dat zij de regels goed uitvoeren, dat zij het goede materiaal rijden, dat zij geen onveilige situaties creëren. Is de minister bereid om ook naar die kwaliteitseisen te kijken? Er zijn allerlei aanbieders en er wordt voortdurend met elkaar gesproken, maar worden er ook eisen gesteld?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Voor iedere sector zijn er natuurlijk kwaliteitseisen en is er wet- en regelgeving. Daar ziet de ILT dan weer op toe. Als er aanwijzingen zijn dat dingen veiliger gemaakt kunnen worden door het op een andere manier te doen, dan moet je daarover aan die tafel met elkaar het gesprek aangaan. Ik vind uw suggestie heel goed om specifiek dit soort voorvallen met elkaar te bespreken. Ik denk dat het verstandig is om het zo te gaan doen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Voorzitter. Ik kom op de combinatie van veiligheid en groei. Daar hebben veel leden vragen over gesteld. Voor de ontwikkeling van Schiphol is het regeerakkoord leidend. U kent het allemaal. Uiteraard staat een veilige afhandeling van het vliegverkeer op nummer één. Voordat daar ook maar één besluit over genomen kan worden, moeten we eerst de feitenbasis op orde hebben. U weet allemaal dat er nog een milieueffectrapportage moet komen van de zijde van Schiphol. Dat zal allemaal geverifieerd en gevalideerd moeten worden; check en dubbelcheck. Wij verwachten dat dat in het voorjaar beschikbaar komt. Daar zitten natuurlijk allereerst de feiten in over over veiligheid, capaciteit, selectiviteit en uiteraard ook milieu.

Rond de zomer ontvang ik de adviezen van de Omgevingsraad Schiphol, de adviezen over vliegen en wonen en de adviezen over het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. Ook daar is de veiligheid uiteraard randvoorwaardelijk. Dat is niet onderhandelbaar, dat geldt ook voor de ORS. Pas daarna kan het kabinet een besluit nemen dat wij kunnen verankeren in regelgeving.

Wat in ieder geval helder is, is dat de cap van die groei tot 500.000 niet te boven kan worden gegaan tot 2020. Tot 2020 kan daar geen misverstand over bestaan.

De **voorzitter**:
Laatste vraag, meneer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):
Die cap van 500.000 staat tot 2020. Heel goed dat de minister daar duidelijk over is. In reactie op vragen van de Partij voor de Dieren en van ons in het schriftelijk overleg schrijft de minister: ik ben voornemens om in 2020 een tussentijdse evaluatie te houden van de stappen op het gebied van veiligheid die tot die periode zijn gezet, alvorens verdere groei boven de 500.000 vliegbewegingen kan plaatsvinden. Ik neem aan dat de minister nog steeds staat achter dit antwoord in het schriftelijk overleg.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Zeker, ja. Dat kan ik gewoon herbevestigen.

De **voorzitter**:
Dan stel ik voor dat u de resterende vragen beantwoordt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Er is gevraagd naar teruggaan tot 480.000 vliegbewegingen. Dat gaan we dus niet doen. Die cap van 500.000 is er en we gaan niet terug naar minder.

De heer Van Raan heeft gevraagd: kan het wel zonder dat het aantal ongevallen toeneemt? Ik vind het te vroeg om daar nu over te gaan discussiëren. We hebben een rapport van het NLR. Daar krijgt u nog een appreciatie van ons van. Ik wacht nog een reactie af van de OVV. Ik wacht nog op een rapport van To70. Ik vind het te vroeg om hierop vooruit te lopen. Ik wil graag eerst zorgen dat we überhaupt die feitenbasis rondom Schiphol op orde hebben. Ik wil alles gevalideerd hebben en alle adviezen op een rijtje hebben.

Vervolgens kunnen we met elkaar de discussie aangaan over wat er wel en niet mogelijk is.

De heer **Graus** (PVV):
Stel dat het slechtste scenario, voor ons een gunstig scenario, werkelijkheid wordt. Stel dat het wat langer gaat duren met Lelystad Airport. Mogelijk heeft de minister de reactie gezien van de topman van KLM. Die heeft gezegd: als dat met Lelystad gebeurt, moet Schiphol wel kunnen groeien. Dat is ook ons verzoek geweest. Wij willen Schiphol op korte termijn laten groeien tot 600.000. Kan de minister daar een reactie op geven? Stel dat het echt langer gaat duren. Stel dat het wordt afgesteld. Niets is onmogelijk. Stel dat het niet doorgaat. Dan moet Schiphol wel kunnen doorgroeien.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan alleen maar herhalen wat daarover in het regeerakkoord is afgesproken: tot 2020 500.000 en daarna is er een beperkte groei mogelijk volgens de vijftigvijftigverhouding. En nogmaals, wil je dat kunnen doen, dan is de veiligheid randvoorwaarde. Daarvoor moeten we nu eerst alle onderzoeken afwachten en kijken of we inderdaad alles afwegende tot een conclusie komen over wat er nog aan groei mogelijk is. Meer kan ik er niet van maken, maar ik zie overigens niet die 600.000, waar u het over heeft, op heel korte termijn voor elkaar komen.

De heer **Graus** (PVV):
Dat zal misschien op korte termijn ook helemaal niet nodig zijn. Stel dat Schiphol voor 2020 wel boven die 500.000 uitkomt, wat gaan we dan doen? En dat is best realistisch als het met Lelystad langer gaat duren of als Lelystad mogelijk wordt afgesteld. We kunnen toch niet zomaar zeggen "we stoppen ermee, want het staat in het regeerakkoord"?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee, maar net zo goed als die fiftyfiftyregel voor groei na die 500.000 voor Schiphol in het regeerakkoord staat, staat er ook het selectiviteitsbeleid in. Dat kan alleen maar met Lelystad. Dus dat doemscenario van ooit afstel, is bij mij totaal niet aan de orde. Lelystad gáát open. Ik heb vanochtend alleen aangegeven dat dat dus niet per april 2019 gaat gebeuren omdat we het proces zorgvuldig moeten doorlopen.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil een kleine opmerking maken. Er wordt al een aantal keer gesteld dat de afspraken over Schiphol tot 2020 lopen. Dat moet zijn: tot en met 2020. Ik zeg dat voor alle kijkers die het anders misschien niet meer kunnen volgen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar geef ik de heer Laçin gelijk in.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan zijn er nog vragen gesteld over de baanwisselingen. Er is natuurlijk een heel complexe situatie op Schiphol. We zien bij heel veel andere luchthavens keurig netjes lijntjes naast elkaar lopen en bij ons is het een soort mikadosetje. Dat maakt het inderdaad allemaal complexer. We liggen ook nog eens aan zee, waardoor je door de wind met allerlei complicaties te maken krijgt. Dat maakt dat het bij ons ingewikkeld is. Maar gelukkig blijkt ook uit het OVV-rapport dat het wel veilig kan.

Bij het vaststellen van de regels voor dat geluidpreferent baangebruik in het nieuwe stelsel is dus expliciet rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor een veilige afwikkeling van dat vliegverkeer. Veiligheid is ook nu bij die baanwisselingen randvoorwaardelijk geweest bij de besluitvorming en voor de hele operatie. De Onderzoeksraad stelt niet dat 2+1+1-baangebruik in combinatie met strikt preferentieel baangebruik onveilig zou zijn. Dus de complexe situatie die we nu kennen, wordt niet als onveilig gekenschetst. Dat neemt niet weg dat het complex is, maar dat is nou eenmaal de situatie waarmee we te maken hebben.

De OVV beveelt aan om een nieuw operationeel concept voor Schiphol te gaan ontwikkelen dat leidt tot vermindering van het aantal wisselingen van baancombinaties. Daar zullen we met alle deskundigen goed naar moeten kijken. We zijn daarover ook in gesprek met al die partijen, want het is een zeer complexe opgave en die moeten we juist in samenhang met de hele herindeling van het luchtruim bezien. U zult zich kunnen voorstellen dat dat natuurlijk een hele grote invloed heeft op dat baangebruik en op hoe je het luchtruim herindeelt. Alles hangt in dit dossier een beetje met alles samen en dat is hier ook zeker van toepassing.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat laatste is een mooie aanvulling en dat kan ik ook niet ontkennen. Het is inderdaad zwaar complex. We willen het juist minder complex maken. U zei een paar keer "het is complex", maar er wordt wel veel gewisseld. Er wordt veel gewisseld en veiligheid is dan geen issue. Het is wél een issue en het belangrijkste, maar ... Ik vind het zo raar. We wisselen soms voor twee uurtjes van baan zonder dat de wind draait. Dan gaan we dus naar een andere baan om daarna weer terug te gaan naar die eerste baan. We wisselen vrij vaak en ik wil gewoon dat we dat minder doen. Ik heb het idee dat we nu allemaal rare bochtjes vliegen om maar woonkernen en om maar mensen te ontzien, terwijl de veiligheid primair voorop zou moeten staan. Als we het minder complex kunnen maken, dan moeten we dat zeker ook doen? We moeten daarin doorpakken en niet wachten op een herindeling. Gewoon doorpakken om wisselingen te voorkomen, want iedere wisseling is ook weer een risico.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat ben ik eens met de heer Dijkstra, voorzitter. We zijn nu dus ook al in gesprek met partijen om waar mogelijk tot vereenvoudiging te komen. Ik geef alleen aan dat een herindeling van het luchtruim daar duidelijk op van invloed is. Tegelijkertijd zijn we nu natuurlijk al aan de slag om tot een stabieler baangebruik te komen. Dat kan door verruiming van de vierdebaanregel en het realiseren van minder last-

minutebaanwisselingen. Dat heeft ook gewoon te maken met betere coördinatie, planning en communicatie. Er wordt door alle partijen aan gewerkt om daarin tot verbetering te komen. Niemand heeft er belang bij om onnodig van baan te wisselen. Het is niet dat iemand er blij van wordt als we weer een extra baanwissel hebben. Iedereen is daar nu wel van overtuigd en werkt eraan om dat te verbeteren.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Gelukkig maar. Ik vind dat een taxibaan erbij dan ook gewoon moet kunnen als dat nodig is. Een paar extra lampjes om de veiligheid te vergroten moeten dan kunnen. En ik vraag de minister om het ook eens vanuit het perspectief van de piloot te bekijken. Die wordt er een kwartier voordat hij vertrekt mee geconfronteerd dat zijn baan wisselt en dat hij zijn planning moet aanpassen. Andersom komt het ook voor, als hij in de lucht in een mooie koers zit om te dalen en een mooie glijvlucht te maken: nee, je moet toch een andere baan gebruiken, want anders krijgen de mensen in dit dorp er last van. Dat moet gewoon niet het geval zijn. Dan we belasten we ze te veel. Daarmee nemen we ook een risico dat we eigenlijk kunnen voorkomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Helemaal mee eens. Ik denk dat iedereen het met u eens is dat we al die dingen waar we ze kunnen voorkomen ...

De heer **Laçin** (SP):
Zeker niet!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou ja, waar we baanwisselingen kunnen voorkomen ... Ik dacht dat u het er ook wel mee eens zou zijn dat we dat niet moeten willen. Maar oké, ik heb me daarop verkeken. Ik denk dat iedereen voor stabielere baangebruik zal zijn en voor betere communicatie, planning en afstemming. De heer Laçin zal toch ook niet willen dat een piloot nog op het laatste moment, een kwartier van tevoren, nog van baan moet wisselen? Van dat aspect zal hij toch ook wel zo veel mogelijk af willen, zodat er geen lastminutebaanwisselingen meer zijn? Overigens excuses voor de uitlokking, voorzitter. Het is vreselijk! Ik had het niet moeten doen.

De heer **Amhaouch** (CDA):
We kunnen als Kamerleden als experts op dit gebied allemaal een mening hebben over veel baanwissels — wat wel een feit is — en over allerlei oplossingen, over de vraag of je de lampjes wel of niet anders gaat leggen, maar ik vind het veel belangrijker wat de piloten zeggen. Daar verwees de heer Dijkstra ook naar. We weten dat de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers ook een mening over het rapport had toen dat uitkwam in december. Zij zitten elke keer achter het stuur. Dat zijn de mensen met de poten in de modder, zoals wij dat noemen, met alle respect natuurlijk. Hoe kunnen we hen hier op een of andere manier bij betrekken? Zij hebben vaak goede operationele ideeën. Hoe kunnen we die opnemen in de werkprogramma's? Ik zou graag van de minister horen hoe we dat kunnen borgen, en natuurlijk wel op zo'n manier dat iedereen tot zijn recht komt, want we kunnen niet iedereen aan tafel zetten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou wil het toeval dat ik morgen een kennismakingsgesprek heb met de koepelorganisatie, de VNV. Ik kan het meteen aan ze voorleggen, dus ik zal het morgen meteen met ze bespreken.

De **voorzitter**:
Meneer Laçin, ook voor u de laatste vraag.

De heer **Laçin** (SP):
Dat was uitlokking, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Ja, dat vermoeden had ik al.

De heer **Laçin** (SP):
Natuurlijk willen wij ook niet dat een piloot tien minuten of een kwartier van tevoren toch naar een andere baan moet, maar over het verhaal van de heer Dijkstra, dat u toch onderstreept, hebben we volgens mij een verschil van inzicht. Het baangebruik op Schiphol is juist zo complex omdat we ook duidelijke eisen stellen op het gebied van geluidsoverlast en milieuoverlast. Die willen we vooral ook behouden, en in dat kader willen we uiteraard bekijken of het baangebruik op Schiphol anders of beter kan. Maar het mag niet ten koste gaan van de omwonenden, die in het verhaal van de heer Dijkstra al snel aan de kant worden gezet. Daar zijn wij het zeker niet mee eens.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan heb ik de heer Dijkstra anders begrepen dan u, want ik heb niet begrepen dat de heer Dijkstra helemaal wil stoppen met het geluidpreferent vliegen. Maar dat horen we dan later wel weer.

Voorzitter. De heer Graus heeft gevraagd wat er gedaan wordt om de uitstroom van verkeersleiders tegen te gaan. LVNL heeft op dit moment voldoende verkeersleiders om de dagelijkse operatie veilig uit te kunnen voeren, zo is vastgesteld. In het kader van de uitwerking van uw motie uit 2016 heeft SEOR uitgebreid onderzoek gedaan naar de luchtverkeersleidingscapaciteit. Hoewel verkeersleiders soms wel interesse hebben in een baan in het buitenland, is er de afgelopen jaren gelukkig nauwelijks sprake geweest van vroegtijdig vertrek. Dat is uiteraard ook geen garantie voor de toekomst. Mede daarom heeft het op peil houden van de personele capaciteit hoge prioriteit bij LVNL. Er wordt ook hard aan getrokken om het opleidingsrendement te verhogen en ongewenste uitstroom te beperken. Men is zich er daar terdege van bewust, zeker ook als je het afzet tegen het probleem waar we in de hele maatschappij tegen aanhikken, dat er door de vergrijzing een uitstroom op ons afkomt en dat je voldoende instroom aan de onderkant moet garanderen.

De **voorzitter**:
Was u nu bezig met de vraag van de heer Graus?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik denk dat ik die nu voldoende heb beantwoord.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Nog even over de luchtverkeersleiders. Ik had het er in mijn eerste termijn over dat er signalen zijn dat de werkdruk hoog is. Er is ook een brandbrief van begin januari van de luchtverkeersleiders: wellicht is er nu niet een direct personeelstekort, maar de druk is wel heel hoog; dat heeft wellicht ook gevolgen voor de veiligheid. Hoe ziet de minister dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb daar ook het gesprek over gevoerd met de heer Van Dorst van LVNL toen ik daar op bezoek was. De belangrijkste constatering is dat de veiligheid niet in het geding is. Zoals ik ook in de richting van de heer Graus antwoordde, is er terdege aandacht voor: hoe zorg je dat je voldoende mensen erbij krijgt? Er komt nu maar een heel klein aantal mensen door die opleiding heen. Wat kun je doen om te zorgen dat meer mensen de eindstreep halen en ingezet kunnen worden? Hoe voorkom je dat mensen tussendoor vertrekken? Een goed werkklimaat is daarbij een eerste vereiste. Er wordt aan alle kanten aan gewerkt om dat probleem te tackelen.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Aan het salaris zal het niet liggen om mensen te trekken, maar wellicht wel aan de kennis en kunde, want het is professioneel werk en zeer van belang. Krijgen wij daar ook inzicht in? Er zijn serieuze signalen vanaf de werkvloer zelf over mogelijke onveiligheid en over werkdruk. Gelukkig wordt daar werk van gemaakt, maar krijgen we daar als Kamer meer informatie over?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van LVNL om het eigen personeelsbeleid goed op orde te hebben. Ik ga daar ook regelmatig het gesprek met hen over aan. Ik weet niet welke informatie u daar verder over zou willen hebben, anders dan dat mij verzekerd wordt dat eraan wordt gewerkt. U zult kunnen zien hoeveel mensen er werken en hoeveel er uitstromen. Veel meer kan ik er niet aan doen.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Het is waar of niet. We krijgen een brandbrief dat er grote zorgen zijn over de werkdruk en wellicht onveilige situaties. Het is goed dat daarover wordt gesproken, maar het is ook een verantwoordelijkheid voor de Kamer om dat te controleren. Deze mensen doen belangrijk werk voor de veiligheid op Schiphol. Dan zou je er toch wat meer inzicht in willen hebben? Of is wellicht de keutel ingetrokken vanuit de luchtverkeersleiders?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb daar het gesprek over gevoerd. Het is goed dat mensen als een soort cri de coeur aan de bel trekken, als zij denken "hé, nu wordt het echt te gek". Maar ik heb er ook vertrouwen in dat de leiding van LVNL daar op een goede manier mee omgaat, het gesprek aangaat met mensen die denken "dit gaat niet goed meer" en zorgt dat er verbeteringen komen.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat u verdergaat. Ik wil ook weten hoelang u nog nodig denkt te hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb nog een klein stapeltje met diversen qua vragen.

De **voorzitter**:
Gaat uw gang.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De VVD heeft nog gevraagd ...

De **voorzitter**:
Meneer Graus, u heeft nog recht op een vraag, maar ik vind het eigenlijk ook wel fijn als de minister haar verhaal afmaakt. Bij elke zin staan jullie te interrumperen. Maar u heeft wel pech.

De heer **Graus** (PVV):
De minister is nu waarschijnlijk klaar met het blokje LVNL. Ik had ook iets gevraagd over de wolkenmeter en de blind spot.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Die had ik als allerlaatste, maar daar kan ik meteen op reageren. Over de wolkenhoogtemeter en de blind spot bij IJmuiden moet ik zeggen dat het ons op dit moment even te boven gaat hoe dat precies zit. Als u het goedvindt, komen we daar later schriftelijk op terug.

De heer **Graus** (PVV):
Ik vind het goed de minister daar schriftelijk op terugkomt. Het bestaat. Ik ben daar zelf naartoe gegaan. Het gaat natuurlijk ook om publiek geld. Daarom vraag ik het hier in de plenaire zaal, want ik moet er mogelijk een motie over indienen — nu wacht ik even op een reactie — zodat de Kamer zich erover kan uitspreken. De minister heeft natuurlijk niet overal potjes met geld, maar dit is wel essentieel voor de veiligheid. Vandaar dat ik het ook hier vraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nogmaals, ik zeg de heer Graus toe dat we uitzoeken hoe dat precies zit en dat ik daar schriftelijk bij de Kamer op terugkom.

Er is nog een vraag gesteld door de VVD over de transparantie en het democratische gehalte van de Alderstafel en de ORS. Verhindert de ORS een nieuwe invulling van de operatie op Schiphol? Ik heb al toegezegd om de ORS, het hele systeem van Alderstafels, überhaupt te evalueren en om daarnaast te kijken naar de nieuwe structuur die we willen hebben voor participatie, advisering, governance en overleg, ook ook een beetje naar aanleiding van wat we op Lelystad Airport hebben gemerkt. Het Aldersstelsel heeft zijn waarde gehad, maar elk stelsel wordt op een gegeven moment een stolsel en dat is hier ook van toepassing. We gaan dus echt kijken hoe we dat op een goede manier anders kunnen gaan inrichten. Dat doen we niet alleen — dat zeg ik maar even tegen de mensen die daar een andere opvatting over hadden — met de luchtvaartpartijen, maar ook met bewoners, met omwonenden. De vraag is hoe je mensen daar op een moderne manier bij kunt betrekken, om uiteindelijk zo het best mogelijke besluit te krijgen en ook niet eindeloos dingen vooruit te schuiven.

De heer Laçin heeft gevraagd hoe bewoners daarbij betrokken worden. Ik kan nog niet precies zeggen hoe we dat gaan doen, maar u kunt ervan verzekerd zijn dat ik er echt met aandacht naar ga kijken hoe dat op een goede manier vormgegeven kan worden. Daarvoor vragen we niet alleen adviezen aan alle bestaande tafels, maar we vragen ook aan bestuurders uit de verschillende regio's wat hun ervaringen zijn, hoe zij daartegen aankijken en hoe zij daarbij kunnen helpen. Alle relevante stakeholders vragen we dus ook naar hun ervaringen met de afgelopen processen.

GroenLinks heeft nog gevraagd om de OVV te vragen om een bredere analyse, waarbij ook de regionale luchthavens worden betrokken. De OVV luistert waarschijnlijk wel naar dit debat. De OVV is onafhankelijk en bepaalt zelf zijn eigen agenda. De ILT houdt toezicht, ook op de regionale luchthavens. We hebben overigens geen signalen dat daar de veiligheid in het geding zou zijn. Wij kijken bij de herindeling van het luchtruim integraal naar het luchtruim en ook integraal naar de veiligheidsaspecten voor alle luchthavens, maar wellicht hebt u vandaag de OVV op een idee gebracht. Dat zou best kunnen.

De heer Graus heeft nog gevraagd wat ik doe met de motie over een nationaal luchtvaartplan. Die heb ik vertaald — daar staat dan geen "nationaal" bij, in de Luchtvaartnota 2020-2040. Dat is mijn vertaling van wat u het nationaal luchtvaarplan noemt. Er staat dus een andere naam op, maar dat gaat het wel ongeveer worden.

Er is nog een vraag gesteld over het aantal ganzen. Waarom geen verbod op gansaantrekkende gewassen opnemen in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol of Schiphol de onderwerksubsidie laten betalen? Zoals ik in de verzamelbrief van 18 januari van dit jaar aan uw Kamer heb aangegeven, maak ik serieus werk van diervriendelijke oplossingen voor het terugdringen van die ganzenpopulaties rond luchthavens. Diervriendelijke oplossingen zijn al jaar en dag inzet bij het terugdringen van die populaties en dat blijft ook zo. Voor Schiphol hebben we daarbij een viersporenaanpak: sinds 2003 is er een zone voor het beperken van vogelaantrekkende bestemmingen rond Schiphol, Schiphol heeft inmiddels vier vogelradars, we doen noodgedwongen aan populatiebeheer, zoals u weet, en dit jaar maak ik opnieuw afspraken, ook met de boeren rond de luchthaven, over het versneld onderwerken van graanresten om op die manier niet de ganzen uit te lokken. Ik werk dus aan het zoeken naar mogelijkheden voor de teelt van alternatieve gewassen in plaats van graan, maar ik wil dat niet gaan verplichten in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol.

Tot slot. Het verhalen van de kosten voor het onderwerken op de sector heb ik onderzocht, maar omdat het maatregelen buiten de luchthaven betreft, is dat helaas niet haalbaar.

Even kijken. Dan hadden we nog de wolkenhoogtemeter van de heer Graus. Dan heb ik alles behandeld, denk ik, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik nu naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer en geef de heer Paternotte namens D66 het woord. Ik wil meegeven om, als er moties zijn, daar meteen mee te beginnen, want ik houd echt vast aan de spreektijden.

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter. Dank aan de minister en de ambtenaren voor het beantwoorden van de vele vragen. Ja, het is goed dat er een convenant met de sector komt en dat nog voor de zomer, en dat er een staat van de veiligheid van Schiphol gaat komen en dat de minister ook duidelijk maakt wie daar de verantwoordelijkheid voor heeft, zodat die uiteindelijk hier ligt.

Concrete maatregelen missen we natuurlijk nog. We verwachten die wel heel snel. We willen niet van aanbeveling naar aanbeveling en van incident naar incident gaan. Dat wil de minister ook niet, maar dat betekent wel dat wij de vinger aan de pols gaan houden.

Een voorbeeld daarvan vormt dat Runway Status Lightssysteem. Het is iets waar piloten op complexe luchthavens, waar het ook nog wel eens slecht weer is, op aandringen. Daar dringen ze in Nederland ook op aan, maar hoewel Parijs het heeft en vele luchthavens in de Verenigde Staten, heeft Schiphol het nog niet. Ook de Federal Aviation Administration heeft onlangs een rapport uitgebracht waaruit blijkt dat het echt leidt tot minder ernstige incidenten. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zowel de Onderzoeksraad voor Veiligheid als het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum constateert dat er door de complexe fysieke infrastructuur op Schiphol, zoals vele taxibanen en op- en afritten, veiligheidsrisico's ontstaan;

overwegende dat het een langgekoesterde wens is van de verkeersvliegers om beter begeleid te worden in het taxiën op Schiphol, zeker wanneer weersomstandigheden slecht

zijn, waardoor naast de grote complexiteit ook nog het zicht wordt beperkt;

constaterende dat sinds de uitrol van zogenaamde Runway Status Lights-systemen op twintig Amerikaanse luchthavens de Federal Aviation Administration een afname heeft gezien in de ernst van het aantal incidenten op de baan, en dat andere Europese luchthavens zoals Parijs Charles de Gaulle dit systeem inmiddels hebben aangelegd;

verzoekt de regering er bij de sector op aan te dringen om zo snel mogelijk over te gaan tot het nemen van beheersmaatregelen om het risico op baanincidenten te reduceren, en daarbij in het bijzonder te kijken naar het slim aanbrengen van Runway Status Lights,

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. 262 (29665).

De heer **Paternotte** (D66):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu de heer Laçin het woord namens de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):
Dank, voorzitter. Ik begin meteen met de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de CEO van Schiphol meerdere keren de ambitie heeft uitgesproken Schiphol te laten groeien voorbij het huidige plafond van 500.000 vliegbewegingen;

overwegende dat dit alleen veilig en verantwoord kan plaatsvinden wanneer invulling wordt gegeven aan de aanbevelingen die gedaan zijn door de Onderzoeksraad voor Veiligheid in zijn rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol en de aanbevelingen die zijn gedaan door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum in zijn rapport Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol;

verzoekt de regering om alle plannen voor en discussies over uitbreiding van Schiphol in de ijskast te zetten totdat alle aanbevelingen uit voorgenoemde rapporten zijn uitgevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 263 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bewoners via verschillende inspraakplatformen mee kunnen praten maar niet echt gehoord worden;

constaterende dat de economische meerwaarde de afgelopen jaren boven het belang van mens, milieu en klimaat heeft gestaan;

overwegende dat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur de economische meerwaarde van Schiphol betwist;

verzoekt de regering om bij het opnieuw inrichten van overlegstructuren de inspraak van omwonenden en milieuorganisaties een prominente rol te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 264 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een loodzwaar en groeiend takenpakket heeft;

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) stelt dat door de transitie naar systeemtoezicht er onvoldoende vakinhoudelijke kennis bij de ILT is;

overwegende dat voor een goed toezicht op veilig vliegverkeer ook vakinhoudelijke kennis nodig is;

verzoekt de regering inzichtelijk te maken hoe de extra inzet van personeel bij de ILT heeft bijgedragen aan meer vakinhoudelijke kennis bij de inspectie en hoe deze kennis geborgd is, en de Kamer hierover voor de zomer van 2018 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 265 (29665).

Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil de minister danken voor haar beantwoording.

De **voorzitter**:
Dat mag u wel. Voor complimenten geven krijgt u altijd de tijd van mij, extra tijd zelfs. De heer Remco Dijkstra namens de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dank u, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzoek deed naar de vliegveiligheid van het vliegverkeer op Schiphol;

overwegende dat het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum een rapport heeft uitgebracht over de integrale veiligheid van Schiphol;

verzoekt de regering bij de besluitvorming over de groei van Schiphol expliciet aandacht te besteden aan de veiligheidsrisico's die mogelijk voortkomen uit de afspraken over baanwisselingen uit het nieuwe normen- en handhavingsstelsel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 266 (29665).

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dan wil ik de minister bedanken voor niet niks in deze tijd; luchtvaart is hot. Er gebeurt veel. Ik ben blij dat we in dit debat primair over de veiligheid hebben kunnen praten. Over alle andere onderwerpen komen we later te spreken. Een compliment aan onszelf omdat we dat mochten doen.

De **voorzitter**:
Ook dat mag.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Een aantal conclusies die de VVD trekt: Schiphol is veilig. Dat is één. Dat is mooi, maar het is nooit veilig genoeg. Daar blijven we natuurlijk aan werken. Twee. Luchtvaart kan in Nederland ook veilig doorgroeien. Dat is een belangrijke conclusie uit het rapport dat ik gisteren las. Een einde aan polderen hebben we genoemd. Ook moet de veiligheid van omwonenden, werknemers en passagiers natuurlijk goed zijn.

Eén ding moet mij nog wel van het hart en ik ga daar nog induiken: het preferente baangebruik. Dat is een dossier op zich. Het is erg ingewikkeld, maar veiligheid moet vooropstaan en niet geluidshinder, als je daartussen moet kiezen. Gelukkig kunnen die dingen ook samen. Ik vind het gewoon raar. Laten we alsjeblieft zorgen dat de luchtvaart verder kan. Laten we niet allemaal rare restricties overnemen die volgens mij zijn opgelegd vanuit allerlei rare overlegorganen. We moeten echt met een schone lei starten en gewoon zorgen dat we kunnen vliegen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Hoeveel moties heeft u, meneer Van Raan? Vier stuks. Gaat uw gang.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Mooi om te zien hoe de VVD in één makkelijke zin de bewonersbelangen aan de kant veegt. Ik heb vier moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol landbouw niet wordt beschreven als grondgebruik met een vogelaantrekkende werking;

overwegende dat met name rond het oogstseizoen veel groepen ganzen naar de oogst(resten) tussen de start- en landingsbanen van Schiphol vliegen;

verzoekt de regering in een aanpassing van het LIB beperkingen op te nemen met betrekking tot de teelt van vogelaantrekkende gewassen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 267 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel grond rondom Schiphol eigendom is van de overheid, waaronder provincies en gemeenten,

of van bedrijven waar de overheid een belangrijk aandeel in heeft, zoals Schiphol;

verzoekt de regering voor de gebieden waar de overheid direct eigenaar van is, een verbod in te stellen op de teelt van vogelaantrekkende gewassen;

verzoekt de regering tevens voor de overige gebieden rond Schiphol met voorstellen te komen voor het minder aantrekkelijk maken van deze gebieden voor vogels,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Kröger, Van Brenk en Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 268 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de OVV in zijn rapport stelt dat het ILT "te weinig kennis en middelen heeft om effectief inhoudelijk toezicht te kunnen houden op de LVNL";

overwegende dat de LVNL een cruciale rol speelt in de veiligheid op en rondom Schiphol;

overwegende dat de LVNL is geïnspecteerd door een inspectiedienst met "te weinig kennis en middelen";

verzoekt de regering een onafhankelijke audit uit te laten voeren naar het functioneren van de LVNL en in het bijzonder haar functioneren in relatie tot de vliegveiligheid op en rondom Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 269 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid in zijn rapport over de veiligheid op Schiphol een besluit over verdere groei, voor of na 2021, pas mogelijk acht nadat de in het rapport aanbevolen maatregelen zijn genomen en de risico's nu en in de toekomst structureel zijn verminderd;

constaterende dat dit rapport is gemaakt ten tijde van 480.000 vliegtuigbewegingen;

constaterende dat het aantal vliegtuigbewegingen over 2017 minstens 496.000 bedroeg;

verzoekt de regering het aantal vliegtuigbewegingen voor 2018 voorlopig op 480.000 te stellen,

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. 270 (29665).

Dank u wel.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank voor de beantwoording nog.

De **voorzitter**:
Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

□

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Allereerst twee moties. Wij maken ons grote zorgen over de situatie rond de ILT. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de controle op de veiligheid van de luchtvaart essentieel is voor de veiligheid en voor het vertrouwen en niet kan worden overgelaten aan de sector zelf;

overwegende dat er vraagtekens zijn bij de capaciteit van de ILT en bij de robuustheid van het wettelijk instrumentarium om te kunnen handhaven;

verzoekt de regering om de Algemene Rekenkamer te vragen om een audit van de ILT in relatie tot haar controlerende taak op de luchtvaart;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Gijs van Dijk, Van Brenk, Graus, Van Raan en Laçin.

Zij krijgt nr. 271 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ook maken wij ons zeer veel zorgen over de interferentie rond Schiphol en regionale luchthavens. Dat is al aan de hand rond Rotterdam The Hague Airport. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Nederlandse luchtruim nu al erg vol is;

overwegende dat interferentie van routes van en naar luchthavens tot capaciteits- en veiligheidsproblemen kan leiden;

verzoekt de regering om onafhankelijk onderzoek te laten doen naar veiligheidsrisico's die mogelijk kunnen ontstaan door interferentie van de routes naar de verschillende luchthavens en de gevolgen van de groei op deze risico's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Gijs van Dijk, Laçin, Van Brenk en Van Raan.

Zij krijgt nr. 272 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Tot slot een opmerking over het NLR-rapport. Daar zullen wij nog een apart debat over hebben. De heer Dijkstra van de VVD trok uit dit rapport de conclusie dat Schiphol veilig kan groeien. Als ik echter het rapport lees, constateer ik dat slechts 9 van de 36 ongevalscategorieën onderzocht zijn in dit rapport. Wat ons betreft is dit dus niet de integrale veiligheidsanalyse Schiphol die nodig is. Mijn vraag aan de minister is dan ook wat er met de andere veiligheidscategorieën nog gedaan zal worden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Gijs van Dijk. U bent nog niet aan de beurt, mijnheer Graus.

□

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dank, voorzitter. Ook ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik dien twee moties in. Die gaan over de medewerkers die werken op Schiphol. Hoe zekerder zij zijn, hoe meer kwaliteit van werk zij hebben en hoe beter het gaat met de veiligheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een hoge werkdruk is bij de luchtverkeersleiders;

overwegende dat deze hoge werkdruk een negatieve invloed heeft op de veiligheid in en rondom Schiphol;

overwegende dat de grote druk op de capaciteit en het maximale aantal vliegbewegingen op Schiphol ervoor zorgt dat de arbeidskwaliteit en daarmee de veiligheid voor luchthaven en vliegverkeer onder druk staat;

stelt vast dat het van belang is dat het aspect arbeid en veiligheid nadrukkelijk de aandacht krijgt van de rijksoverheid en de luchthavenautoriteiten;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met de luchtverkeerleiders om de werkdruk te verminderen en de veiligheid te verhogen, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 273 (29665).

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dan gaan we naar de mensen die op Schiphol werken bij de grondafhandeling.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat werknemers van de grondafhandeling er zeker van kunnen zijn te werken in een veilige werkomgeving;

constaterende dat het NLR de grote concurrentie tussen afhandelaars op de grond als een van de oorzaken voor de werkdruk bij het grondpersoneel aanwijst;

constaterende dat het NLR stelt dat tijdelijke contracten en een hoog personeelsverloop in de grondafhandeling ervoor zorgen dat werknemers minder ervaren zijn en dit zou kunnen leiden tot toename in ongevallen;

verzoekt de regering met Schiphol in gesprek te gaan om kwaliteitseisen te stellen aan partijen die de grondafhandeling verzorgen en werknemers en werkgevers hierbij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 274 (29665).

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik dank mevrouw de minister voor haar beantwoording. Er zijn heel veel vragen naar tevredenheid beantwoord wat ons betreft. De rest wachten wij af.

Dan een opmerking over het toekomstbestendige en concurrentieresistente nationaal luchtvaartplan. Ik vind het heel belangrijk dat het echt een nationaal luchtvaartplan is, met een vette Nederlandse vlag - en dan een mooiere dan die in deze zaal staat.

Wat ik nog mis, is de digitalisering van de luchtverkeersleiding. De oude toren op Schiphol - die wat mij betreft een rijksmonument mag worden - gaat verbouwd worden, terwijl het veel goedkoper is om de toren iets te verplaatsen, helemaal nieuw te bouwen en dan ook te digitaliseren. De mensen die daar wel eens zijn geweest, weten dat daar nog met blokjes gewerkt wordt. Dat is echt vijftig jaar terug in de tijd. Daar moeten we echt iets aan doen. Ik ga daar ook nog op terugkomen bij andere luchtvaartdebatten. Ik hoop dat de minister daarover na wil denken. Als we de toren iets verplaatsen, is een tweede toren helemaal niet meer nodig. De minister hoeft er nu niet op te reageren, maar misschien kan ze wel nadenken met haar team over de vraag hoe we de LVNL beter kunnen digitaliseren en toekomstbestendig kunnen maken.

Wat de wolkenhoogtemeter betreft: dat wacht ik af. Ik begrijp dat de minister daar niet een-twee-drie op kan reageren. Ik heb eigenlijk een beetje aan micromanagement gedaan. Het is heel vaktechnisch. Maar als je dit als Kamerlid hoort, dan moet je er wel iets mee doen. Ik heb die jongens beloofd dat ik er iets mee ga doen, dus dan vind ik ook dat ik dat moet doen.

Die vogelradar heb ik zo ook een keer kunnen aftikken. Ik vroeg een keer om vogelradars en die werden toen ook toegezegd door een bewindspersoon. Nu zijn er vier vogelradars en toen waren ze er niet, dus vandaar dat ik het nog een keer probeer.

Een gezegende avond, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Graus** (PVV):
En tot morgen. Ik zie u morgen weer.

De **voorzitter**:
Jazeker. Gelukkig maar, zou ik zeggen. Dank u wel. De heer Amhaouch namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter. Het was vandaag een goed debat. We moeten het OVV-rapport en het NLR-rapport niet gebruiken als eindpunt, maar als startpunt voor het verbeteren van de veiligheid op Schiphol. We zitten volgens mij al op dertien moties. Dertien is mijn geluksgetal. Ik zal er geen motie aan toevoegen, maar misschien krijg ik wel een toezegging van de minister.

De minister spreekt allerlei ambities uit, die we herkennen en waarnaar we ook gevraagd hebben. Wij zouden graag een brief van de minister ontvangen — dat hoeft allemaal niet vandaag — waarin staat wanneer wij de volgende zaken tegemoet kunnen zien. Eén. Het werkprogramma met de operationele verbeteringen. Twee. De benoemde roadmap. Drie. De eerste staat van de veiligheid, inclusief de ILT-borging. Vier. De Luchtvaartnota met ambitie en visie. Vijf. De invulling van de convenanten. Als we die zaken in een bief kunnen krijgen, kunnen we alles wat we vandaag besproken hebben, borgen. Kwaliteit is niet alleen vandaag noemen, maar alles wat vandaag kan, hoeft niet te wachten op morgen.

Voorzitter. Volgens mij zouden we als Kamerleden allemaal graag piloot of luchtverkeersleider willen worden, maar misschien kunnen we dat niet en hebben we de expertise daar niet voor. Maar we hebben daar wel over kunnen praten vandaag en daarom is het een boeiend debat geweest. Ik geloof niet dat wij hier in de Kamer allerlei verbetervoorstellen op tafel kunnen gooien, maar ik verwacht ze wel terug in een goed werkprogramma waar alle partijen uit de sector goed naar gekeken hebben. Welke maatregel is effectief? Welke kosten horen daarbij? En wanneer hebben we de snelste verbetering te pakken?

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Amhaouch. Tot slot mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dank, voorzitter. Veiligheid op één; dat wilden we horen en dat hebben we gehoord. Ik dank de minister dat zij haar ambitie heeft uitgesproken om integrale veiligheid te borgen en jaarlijks de staat van de veiligheid toe te zeggen. Ik verwacht dat de minister onze motie zal omarmen en als aanmoediging zal zien van haar beleid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid stelt dat veiligheidsverbetering vooraf zou moeten gaan aan de groei van het vliegverkeer;

spreekt uit dat integrale veiligheid rondom het vliegverkeer van luchthaven Schiphol altijd het eerste uitgangspunt van al het beleid en beslissingen moet zijn voor alle betrokken partijen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Brenk, Gijs van Dijk, Kröger, Van Raan, Laçin en Graus.

Zij krijgt nr. 275 (29665).

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dank u wel. Ik zou nog even op het volgende willen terugkomen. Het was geen cynisme toen ik sprak over de kwaliteit van de inspecteurs van de ILT. In een ver verleden ben ik voorzitter geweest van een vakbond waar die inspecteurs onder vielen, dus ik weet wat de kwaliteit van die mensen is. Maar ik maak me wel zorgen over de bezuinigingen die hebben plaatsgevonden. Ik zie met genoegen tegemoet hoe er geïnvesteerd wordt in de kwaliteit. Wat ons betreft hebben we er vertrouwen in dat dat goed gaat komen. Aan de mensen zal het niet liggen.

Voorzitter, als u het mij toestaat, zou ik als laatste willen zeggen dat ik ook graag mee wil met het reisje van de heer Graus om naar dieren te kijken op Schiphol.

De **voorzitter**:
Kijk, de groep wordt steeds groter. Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Het wordt gezellig. Ik kijk even naar de minister. Vijf minuten? Er zijn een stuk of veertien moties. Tien minuten? Prima.

De vergadering wordt van 17.35 uur tot 17.43 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef de minister het woord.

□

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Er zijn niet veel vragen meer gesteld, dus die kan ik voorafgaand aan de adviezen over de moties kort beantwoorden. De heer Amhaouch had gevraagd om een heel rijtje zaken qua planning van het werkprogramma, de roadmap, in een brief te mogen ontvangen. Ik ga het hele rijtje hier niet herhalen. Ik zou u willen voorstellen om dat te doen in de brief met de appreciatie van het NLR-rapport, die ik toch van plan ben naar u te sturen als we ook de reactie van het OVV en het rapport van To70 hebben, want de meeste onderwerpen die u noemt, zijn gerelateerd aan de veiligheid. Ik zal dat dus zo veel mogelijk in die brief meenemen. Wat de Luchtvaartnota betreft kunnen we het ook wel meenemen, maar misschien dat we dat meenemen in de verzamelbrief voor het aanstaande algemeen overleg over de luchtvaart. Ik hoor dat de heer Amhaouch daarmee tevreden is.

De heer Graus had aandacht gevraagd voor het digitaliseren in de luchtvaart en de verplaatsing van de toren. Hij hoefde daar nu geen antwoord op, maar hij vroeg mij om daarover na te denken. Dat doe ik graag.

De **voorzitter**:
Meneer Graus, heel kort.

De heer **Graus** (PVV):
Het gaat er ook meer om of onderzocht kan worden of het verplaatsen van die toren — waardoor je nog maar één toren nodig hebt in plaats van één grote en één kleine — goedkoper is dan het verbouwen, wat nu gebeurt. Dat vind ik zo interessant, omdat we ook over het publieke geld moeten waken. Daar gaat het dus ook om, los van de digitalisering.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik had het ook begrepen als twee losse punten. We kijken dus breed naar de digitalisering, en we zullen ook even goed nadenken over de toren.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kom ik bij de moties. Over de motie op nr. 262 kan ik oordeel Kamer geven. De sector moet uiteindelijk zelf, op basis van die risicoanalyse, de maatregelen nemen, en de ILT houdt daar toezicht op. Maar ik wil er zeker met hen over in gesprek.

In zijn motie op stuk nr. 263 verzoekt de heer Laçin de regering om alle plannen voor en discussies over uitbreiding van Schiphol in de ijskast te zetten. Het zal ook de heer Laçin niet verbazen dat ik die ga ontraden. Ik heb mijn eigen lijn uitvoerig toegelicht: eerst de feitenbasis op orde, de adviezen van de ORS, alle stappen zorgvuldig doorlopen en dan een besluit van het kabinet.

In de motie op stuk nr. 264 van de heer Laçin wordt de regering verzocht om bij het opnieuw inrichten van overlegstructuren inspraak van omwonenden en milieuorganisaties een prominente rol te geven. Dat is nu ook al een feit in de huidige ORS-tafel en in andere overlegorganen, maar u vindt het misschien nog niet goed genoeg. Ik zeg graag toe dat we daar zorgvuldig naar gaan kijken. Ik kan hierop dus oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Meneer Dijkstra, u bent het niet eens met het oordeel van de minister?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Volgens mij zijn alle drie constateringen onzin. Kunnen die geschrapt worden? We kunnen het er toch niet mee eens zijn dat de meerwaarde van Schiphol wordt betwist? Of dat er staat dat het economische belang iedere keer boven het milieu gaat? Dat zijn politieke uitspraken. Als u dat ook vindt, moet u de motie oordeel Kamer geven, maar ik vind haar geen oordeel Kamer waard. Ik zal ook tegenstemmen op basis van die rare constateringen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
U hebt gelijk wat die constateringen betreft. Als ik daar nu goed naar kijk, ben ik het daar ook zeker niet mee eens. Het gaat mij erom dat ik oordeel Kamer kan geven op het verzoek aan de regering om de inspraak van omwonenden en milieuorganisaties serieus te nemen. Het is een feit dat de Raad voor de leefomgeving dat betwist en dat verschillende inspraakplatforms zich niet gehoord voelen. Dat is natuurlijk aan hen. Maar van de constatering dat de economische meerwaarde daarboven heeft gestaan, moet ik inderdaad

vaststellen dat ik het daar absoluut niet mee eens ben. Die constatering zou er dus wel uit moeten.

De **voorzitter**:
Gaat u uw motie daarop aanpassen, meneer Laçin?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Als u die eruit wilt halen, dan ...

De heer **Laçin** (SP):
Ik vind dit een heel rare gang van zaken. De minister geeft een oordeel over de motie. Meneer Dijkstra maakt er een gewoonte van om rare opmerkingen te maken. Dat debat hebben we al eerder gevoerd. Hij mag best tegen deze motie stemmen. Daar heb ik geen enkele moeite mee. Hij maakt in dit debat ook duidelijk dat bewonersbelangen en inspraak van bewoners hem totaal niet interesseren. Dat is dan maar weer duidelijk. Ik ben blij met het oordeel van de minister en ik zou de heer Dijkstra willen verzoeken om dit soort opmerkingen voor zichzelf te bewaren. Dit werkt het debat namelijk alleen maar tegen en ook wat we nu aan het doen zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Mij gaat het vooral om het verzoek aan de regering. Op het dictum is inderdaad wat af te dingen. Het verzoek aan de regering is om omwonenden en milieuorganisaties daar een prominente plek in te geven. Daarover laat ik het oordeel aan de Kamer. Als ik op iedere constatering inhoudelijk moet reageren, krijgt u denk ik niet heel veel "oordeel Kamer" meer.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 265. Daarin wordt de regering verzocht om inzichtelijk te maken hoe de extra inzet van personeel bij de ILT heeft bijgedragen aan meer vakinhoudelijke kennis bij de inspectie en hoe die geborgd is, en om de Kamer hierover voor de zomer van 2018 te informeren. Het ILT-programma voor Schiphol is zojuist gestart. De werving volgt binnenkort. De mensen zijn er nu dus nog niet. Inzicht in de resultaten van het programma volgen aan het eind van het jaar. Voor de zomer is dus wat mij betreft te vroeg om daarover te rapporteren. Ik zou u daarom willen vragen om de motie aan te houden.

De **voorzitter**:
Een korte opmerking, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Eerst een vraag.

De **voorzitter**:
We zijn nu met de moties bezig.

De heer **Laçin** (SP):
Uiteraard, het gaat over de motie. De minister vraagt mij om deze motie aan te houden. Kan de minister ermee leven als ik "voor de zomer" schrap en daar "voor het eind van het jaar" van maak?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, dat is voldoende. Mijn inzet is namelijk om dit op te nemen in de Staat van de Veiligheid die wij aan het eind van dit jaar naar u toe willen sturen. Als u dat wilt wijzigen ...

De **voorzitter**:
Is het oordeel dan aan de Kamer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kan het oordeel aan de Kamer zijn.

De **voorzitter**:
Oké.

De heer **Laçin** (SP):
Dank.

De **voorzitter**:
U heeft tot na het februarireces de gelegenheid om uw motie aan te passen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan een motie van de heer Dijkstra. Dat is de motie op stuk nr. 266 over de baanwisselingen. In de motie wordt de regering verzocht om bij de besluitvorming over de groei van Schiphol expliciet aandacht te besteden aan de veiligheidsrisico's die mogelijk voortkomen uit de afspraken over de baanwisselingen in het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. Dat past bij de wijze, die ik al geschetst heb, waarop ik invulling wil geven en om wil gaan met OVV-aanbevelingen. Hierbij kan ik dus ook het oordeel aan de Kamer laten.

De **voorzitter**:
Oké.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan de motie op stuk nr. 267. Daarin wordt de regering verzocht in een aanpassing van het LIB ...

De **voorzitter**:
Meneer Laçin, heeft u een opmerking over de motie van de heer Dijkstra?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik had al de indruk dat u het niet geheel eens was. De motie op stuk nr. 267 verzoekt de regering in een aanpassing van het LIB beperkingen op te nemen met betrekking tot de teelt van vogelaantrekkende gewassen. Die motie was van de heer Van Raan. Die wil ik ontraden. Ik heb in de beantwoording mijn beleid geschetst. Dit is op vrijwillige basis. Dit in het LIB zetten, grijpt in op gronden van derden. Dat kunnen we dus niet doen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 268, ook van de heer Van Raan. Daarin wordt de regering verzocht om voor de overige gebieden rond Schiphol met voorstellen te komen voor het minder aantrekkelijk maken van deze gebieden voor vogels. Ik heb al aangegeven dat we daar al een heel uitgebreide aanpak voor hebben. Die is in het afgelopen jaar geëvalueerd. Dat stuk heeft de Kamer ook ontvangen. Ik ontraad derhalve om hier nog weer iets extra's voor te starten.

De motie op stuk nr. 269 verzoekt de regering een onafhankelijke audit uit te laten voeren naar het functioneren van LVNL en in het bijzonder haar functioneren in relatie tot de vliegveiligheid op en rondom Schiphol. Die wil ik ontraden. De ILT doet inspecties. De EASA controleert de ILT en ook rechtstreeks LVNL. Het hangt dus niet alleen van de ILT af. Ik zie in het OVV-rapport geen reden dat LVNL niet zou functioneren, dus deze motie ontraad ik.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 270. Die verzoekt de regering het aantal vliegtuigbewegingen voor 2018 op 480.000 te stellen. Daar ben ik heel duidelijk over geweest. Ik hou me aan de gemaakte afspraken, en die behelzen 500.000 vliegtuigbewegingen. Deze ontraad ik dus.

De motie op stuk nr. 271 verzoekt de regering om de Algemene Rekenkamer te vragen om een audit van de ILT in relatie tot hun controlerende taak op de luchtvaart te laten uitvoeren. Die wil ik ook ontraden, want de OVV heeft al onderzoek gedaan. De ILT is het programma net pas gestart. Ik heb u net ook toegezegd dat ik de resultaten daarvan aan het eind van dit jaar graag meeneem in de Staat van de Veiligheid. Deze motie is dus ontraden.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger weet dat de Algemene Rekenkamer als Hoog College van Staat onafhankelijk is. Misschien kan het dus in een ander verband dan in deze motie. Er is ooit één precedent geweest, maar ik hoop niet dat we dat als Kamer vaker doen. Dat wil ik even meegeven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel dat u mij dit meegeeft, voorzitter. Ik heb een aantal voorbeelden gezien van moties waarin de Kamer de regering vraagt om de Algemene Rekenkamer te vragen om een onderzoek naar dit onderwerp. Ik zal kijken of er een andere manier is, maar het antwoord van de minister dat er 4 fte's bij is gekomen en dat we het maar even aan moeten zien, is wat mij betreft niet voldoende. Ik zou echt graag een onafhankelijke audit zien naar het functioneren van het ILT.

De **voorzitter**:
Meneer Paternotte, de motie is ontraden en mevrouw Kröger heeft daarop gereageerd.

De heer **Paternotte** (D66):
Dat klopt. Ik wil daarover nog een vraag stellen aan de minister. Mag dat?

De **voorzitter**:
Nou ja, als het echt van invloed is op uw stemgedrag, maar niet om discussie te voeren over een motie van een ander.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik verwacht dat er een gewijzigde motie aankomt. Daarom wil ik een vraag aan de minister stellen. Ik vind de overwegingen van deze motie namelijk wel erg goed, omdat wij die zorgen in ieder geval sterk delen. De OVV heeft natuurlijk niet specifiek naar de luchtvaarttak van de ILT gekeken, maar heeft inderdaad een aantal aanbevelingen gedaan in het bredere rapport. Mijn vraag is of de minister een andere instantie weet waarvan zij zegt: dat zou de aangewezen partij zijn om specifiek een audit voor de ILT te doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat verandert het advies niet. Het ILT-programma is pas net gestart. Dat heb ik eerder ook al aangegeven. De OVV heeft specifiek naar de luchtvaarttak van ILT in dit verband gekeken. Ik zie geen aanleiding om hierop vooruit te lopen. Laten we het nieuwe systeem en de nieuwe manier van werken gewoon een kans geven. U krijgt daar de eerste rapportage over in de Staat van de Veiligheid aan het eind van dit jaar.

De motie op stuk nr. 272 verzoekt de regering om onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de veiligheidsrisico's die mogelijk kunnen ontstaan door interferentie van routes naar de verschillende luchthavens en de gevolgen van de groei op de risico's. Ik heb in mijn eerste termijn aangegeven dat er nu geen signalen zijn van onveiligheid. Er komt een herindeling van het luchtruim, waarbij ook veiligheid als keiharde randvoorwaarde wordt meegegeven. Veiligheid staat voorop, ook bij de groei van Schiphol. Precies hetzelfde geldt natuurlijk als het gaat om andere luchthavens. Ik wil deze motie dus ook ontraden.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 273. Die verzoekt de regering in gesprek te gaan met luchtverkeerleiders om de werkdruk te verminderen en de veiligheid te verhogen en de Kamer hierover voor de zomer te informeren. Deze motie wil ik ook ontraden, want dit heb ik eigenlijk al gedaan. Ik ben al in gesprek gegaan met LVNL en ik heb er vertrouwen in dat de directie van LVNL dit zelf al adresseert in haar aanpak. Ik vind het dus niet nodig.

De motie op stuk nr. 274 verzoekt de regering met Schiphol in gesprek te gaan om kwaliteitseisen te stellen aan partijen die de grondafhandeling verzorgen en werknemers en werkgevers hierbij te betrekken. Ook deze motie wil ik ontraden, want Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk voor goed werkgeverschap. Mochten zich daaruit voortvloeiend incidenten voordoen op veiligheidsgebied, dan bespreken we dat uiteraard in het Veiligheidsplatform Schiphol, dat straks dus het ISMS wordt. Dan heeft het daar een plek. Dit gaat veel verder en daarom ontraad ik dat.

De motie op stuk nr. 275 is van mevrouw Van Brenk. Zij hoopte dat ik die motie zou omarmen. Mevrouw Van Brenk, dat ga ik doen. Ik kan deze motie overnemen, want het spreekt me zeer aan dat zij uitspreekt dat de integrale veiligheid rondom het vliegverkeer van luchthaven Schiphol altijd het eerste uitgangspunt van het beleid en de beslis-

singen moet zijn voor alle betrokkenen. Dat lijkt me ook een heel mooie afsluiting van dit debat.

De **voorzitter**:
Heeft iemand bezwaar tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 275 van mevrouw Van Brenk c.s? Dat is niet het geval.

De motie-Van Brenk c.s. (29665, nr. 275) is overgenomen.

Hiermee zijn we aan het einde van dit debat gekomen. Ik dank de minister en de Kamerleden. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik had in mijn tweede termijn een vrij expliciete vraag gesteld over de status van dit rapport als integrale veiligheidsanalyse. Ik vroeg waarom er een verschil is. Waarom zijn er slechts 9 indicatoren onderzocht in plaats van 36? Ik zou hier ook schriftelijk antwoord op kunnen krijgen. Het gaat mij erom dat het, als we een debat hierover houden, duidelijk is dat dit niet het hele verhaal is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar kan ik heel kort op reageren. Ik dacht eigenlijk dat ik dit impliciet had gezegd. Maar dan zeg ik het nu nog een keer duidelijker. Er komt nog een appreciatie van het ministerie van dit rapport. Ik zal het aspect dat u hierbij omschrijft, daar nadrukkelijk in meenemen.

De **voorzitter**:
Hiermee zijn we inderdaad aan het einde van dit debat gekomen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over de ingediende moties gaan wij na het reces stemmen op dinsdag 6 maart. Ik dank de minister en de Kamerleden.

De vergadering wordt van 17.59 uur tot 18.50 uur geschorst.

Voorzitter: **Bergkamp**