

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

29 655

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 785

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over verschillende brieven op het terrein van de luchtvaart (de volledige de agenda is aan het eind van het verslag bijgesloten).

De vragen en opmerkingen zijn op 23 april 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 11 juni 2020 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	3
CDA-fractie	5
D66-fractie	10
GroenLinks-fractie	24
SP-fractie	31
PvdA-fractie	35
ChristenUnie-fractie	39
Partij voor de Dieren-fractie	44
50PLUS-fractie	48

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brieven, de rapporten en de bijlagen die geagendeerd staan voor het schriftelijk overleg Luchtvaart.

De leden van de CDA-fractie hebben verschillende vragen bij dit schriftelijk overleg en danken de Minister voor de verschillende Kamerbrieven die op de agenda staan.

De leden van de D66-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de agenda van dit schriftelijk overleg. Deze leden hebben naar aanleiding van deze agenda en de actualiteiten nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de enorme hoeveelheid stukken die voor dit overleg geagendeerd stond. Zij betreuren dat hierdoor veel belangrijke informatie slechts oppervlakkig aan de orde kan komen en niet de aandacht krijgt die het verdient. Vandaar ook dat zij het verzoek hebben gedaan om over twee vrij technische onderwerpen die geagendeerd stonden -de stikstofberekeningen voor de MER Lelystad Airport en de implementatie van Doc29- eerst een feitelijke vragenronde te houden voor verdere parlementaire behandeling.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de 54, vaak zeer omvangrijke, agendapunten die op de agenda voor dit schriftelijk overleg staan. Deze leden willen, alvorens zij hun inbreng leveren, opmerken dat zoveel en uiteenlopende agendapunten samenvoegen tot één schriftelijk debat geen recht doet aan het democratisch gehalte van dit debat en dat het de controlerende taak van het parlement ernstig belemmert. Desondanks willen zij een aantal vragen stellen over de geagendeerde onderwerpen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben naar aanleiding daarvan enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de brieven van de Minister over diverse luchtvaartonderwerpen gelezen. Zij hebben over enkele punten nog vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover nog enkele kritische vragen en opmerkingen.

De leden van 50PLUS-fractie danken voor de toezending van alle geagendeerde stukken. Naar aanleiding hiervan willen zij graag enkele vragen stellen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vinden het goed dat er zoveel informatie voorhanden is en zien de impact van het coronavirus op de mondiale, Europese en Nederlandse luchtvaart. Het sterkt deze leden dat de luchtvaart essentieel is voor Nederland, zowel voor versterking van onze economie, voor het behoud en in stand houden van banen en het hebben van directe verbindingen met de rest van de wereld vanaf Schiphol. Het coronavirus en de gevolgen op de samenleving en de luchtvaart bieden naast vele bedreigingen ook uitdagingen om de rol van luchtvaart voor Nederland beter te gaan waarderen. Deze leden hebben aan de hand van alle ontvangen informatie nog wel een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie zouden van de Minister graag een opsomming zien van de voortgang op het gebied van veiligheid naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Welke aanbevelingen van de OVV zijn overgenomen en waar staan we nu? Welke groei in aantallen vliegbewegingen, zowel in vracht als passagiers vanaf Schiphol is er mogelijk? Voor nu, komend jaar en ook na herstel van de coronacrisis? Op welke termijn als het gaat om de veiligheid?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de eerste wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB-1) naar de Kamer komt om de 500.000 vliegbewegingen vast te leggen en waarbij het Nieuw Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) eindelijk van toepassing wordt.

De leden van de VVD-fractie vragen, als het gaat om de natuurvergunning die het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) nodig acht, waarom die voor vliegvelden zoals Schiphol en Lelystad nodig is, en op basis waarvan het redelijk is dat rechten worden ontnomen. Rechten die eerder op basis van een goede onderbouwing zijn verkregen. Deze leden vragen of er in deze situatie een mogelijkheid bestaat voor luchthavens en/of gebruikers om hiertegen in beroep te gaan. Is de Minister bekend met eventuele signalen hierover? Zo ja, wat zijn deze? Hoe kan de Minister de luchtvaartsector ondersteunen bij de verdere aanpak van de stikstofproblematiek? Hoe waakt zij ervoor dat de luchtvaart verder in de knel komt vanwege andere belangen, of belangen vanuit andere sectoren, die ook onderworpen worden aan een stikstof-regime? Welk perspectief wordt de luchtvaartsector nu geboden voor de toekomst?

De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is om het politieke proces en de politieke besluitvorming rondom Lelystad Airport los te koppelen van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Klopt het dat nu in feite alle informatie om tot politieke besluitvorming over openstelling van Lelystad Airport over te gaan aanwezig is? Zo nee, welke informatie is nog nodig en op welke termijn kan deze worden verwacht? Wanneer kunnen deze aanvragen en procedures worden afgerond om eenieder zekerheid te bieden? Daarmee samenhangend vragen deze leden wanneer een kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Remkes komt.

De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat het meenemen van de uitstoot van stikstof boven 3.000 voet niet aan de orde is voor reductie in Nederland zelf, aangezien wij geen invloed hebben op overvliegende

toestellen. Deze leden nemen niet aan dat wij ons luchtruim gaan sluiten hiervoor. Is dat correct? Deze leden zien eveneens een probleem bij toekenning van uitstoot/depositie aan natuurgebieden over het hele land. Dat wordt een ingewikkelde opgave met cijfers ver achter de komma en is ondoenlijk. Is de Minister dat met deze leden eens? Ten slotte moet het mogelijk blijven dat de luchtvaartsector binnen de gebiedsgerichte aanpak ook extern kan salderen, aangezien de mogelijkheden voor terugdringing van emissies in de sector vooralsnog zeer beperkt zijn. Ook hier vragen deze leden hoe de Minister waakt over deze belangen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het kan dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) bij rapporten over stikstofverbindingen voor Lelystad Airport in eerdere rapporten geen opmerkingen over de warmte-invoer heeft gemaakt en dat dit nu wel het geval is. Wat zei de commissie eerst, wat zegt ze nu en op basis waarvan zijn deze aanpassingen gemaakt?

De leden van de VVD-fractie zien dat deze Minister de negatieve gevolgen van de coronacrisis probeert weg te nemen. Echter, de vraag is of alles dadelijk weer hetzelfde wordt. Deze leden vragen hoe de Minister denkt de selectiviteit in te vullen, nu het aantal vliegbewegingen op Schiphol ineens dramatisch is gedaald. De Minister heeft goed werk geleverd bij de Europese regeling voor slots. Klopt het dat deze slots gewoon historische rechten blijven voor de luchtvaartmaatschappijen, ook al maken zij er dit jaar geen gebruik van? Is verlenging van deze Europese regeling noodzakelijk, omdat de periode mogelijk te kort is aangezien komend jaar veel luchtvaartmaatschappijen geen gebruik zullen gaan maken van de toegekende slots? Welke scenario's voor herstel van de luchtvaart op Schiphol en daarbuiten acht de Minister mogelijk? Wat zijn de prognoses? Wanneer zijn er hopelijk weer op de 500.000 vliegbewegingen vanaf Schiphol en wanneer 570.000 vliegbewegingen voor de gehele Schiphol NV? Hoe worden banen zoveel mogelijk behouden in de tussentijd? Op welke manier draagt deze Minister bij aan het groeiperspectief en vooral nu de luchtvaartsector als een dragende kracht voor het economisch herstel na de coronacrisis gezien kan worden? We weten nu immers dat naast het feit dat in de luchtvaart veel mensen werken, zowel direct als indirect, de luchtvaart ook de aantrekkingskracht geeft voor de vestiging van vele buitenlandse bedrijven in ons land en de luchtvaart nog steeds een banenmotor is. Bovendien is nu het belang van goede en snelle directe verbindingen evident gebleken. Deelt de Minister deze opvatting?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij de mening deelt dat verduurzaming van de luchtvaart aan de orde blijft, maar dat uitgekeken moet worden met het stellen van onredelijke eisen. Deze leden ondersteunen van harte duurzame initiatieven, zoals synthetische kerosine en biokerosine, het elektrificeren van het taxiën en op de grond, maar zij waken ervoor eisen te stellen die financieel onhaalbaar zijn of het gelijke speelveld verstoren. Hoe waakt de Minister daarover? Is de Minister het met deze leden eens dat via innovatie extra groei kan worden gerealiseerd?

De leden van de VVD-fractie waarderen de inzet en ondersteuning van de Minister om de reisbranche, de luchtvaartsector en de consument te beschermen via het toestaan van vouchers. Dit zien deze leden als een gezamenlijk belang. Amendering of aanpassing van de verordening (EG) Nr. 261/2004 lijkt deze leden raadzaam, om zowel de belangen van de consument als die van de luchtvaartsector te waarborgen. Eveneens is besproken dat het kabinet per koninklijk besluit tot een latere ingangsdatum kan komen van de nationale vliegbelasting. Is dit nog steeds zo en wat zijn hiervoor de criteria? Is de Minister het met deze leden eens dat dit

geen broekzak-vestzak situatie moet worden? Is voor behoud van liquide middelen in de sector een vrijstelling van luchthavengelden, beveiligingskosten en/of luchtverkeersleiding te overwegen? Kan het verstandig zijn een Europese, gezamenlijke aanpak na te streven voor het op gang brengen van vluchten binnen Europa en vooral voor de voorwaarden, juist ook in de vliegtuigen, die daaraan gesteld worden? Op welke maatregelen gaat gezamenlijk ingezet worden om een lappendeken van onderling afwijkende nationale maatregelen te voorkomen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de achterstand met betrekking tot de herindeling van het luchtruim ingelopen kan worden. Zijn er eventueel zaken later in het proces die versneld uitgevoerd kunnen worden?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of de Minister zicht heeft op hoe de vliegticketprijs zich kan ontwikkelen in verband met corona. Wat betekent corona mogelijk voor het kostenniveau van luchtvaartmaatschappijen als ze minder mensen in de vliegtuigen kunnen vervoeren en hoe wordt vliegen voor mensen met een normale portemonnee betaalbaar gehouden?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over luchtvaart in relatie tot de coronacrisis. Deze leden vinden het zeer belangrijk dat er alles aan wordt gedaan om te voorkomen dat door personenvervoer via vliegtuigen het aantal coronabesmettingen in Nederland toeneemt en dat er tijdens vluchten zich onverantwoorde situaties voordoen. De Europese Commissie (EC) heeft op 8 april 2020 een mededeling gepubliceerd met het voorstel om het EU-inreisverbod voor niet essentiële reizen met 30 dagen te verlengen, tot 15 mei 2020. Het kabinet heeft besloten dit voorstel over te nemen. De Minister geeft aan dat het verbod voor luchtverkeer met passagiers uit China, Zuid-Korea en Iran daarom niet wordt verlengd en per 10 april 2020 om 18.00 uur verviel. Kan de Minister bevestigen dat een nationaal ingesteld vliegverbod voor derde landen ten opzichte van dit EU-inreisverbod geen enkele extra waarborg biedt en dat het vervallen van deze nationale verboden voor China, Zuid-Korea en Iran dus geen versoepeling betekent? En kan de Minister aangeven of andere Europese landen dat ook doen? De Minister geeft verder aan dat uiterlijk vanaf 17 april 2020 om 18.00 uur een gezondheidsverklaring verplicht is voor reizigers uit hoog-risicogebieden. Kan de Minister uiteenzetten wat deze gezondheidsverklaring inhoudt? Welke vragen worden precies gesteld? In hoeverre kan van reizigers worden verwacht dat zij exact antwoord kunnen geven op de vragen en dat deze antwoorden actueel zijn? Bevat dit systeem geen prikkel om net iets betere antwoorden te geven dan de werkelijke gezondheidssituatie is? Hoe worden de gezondheidsverklaringen, voordat de reizigers het vliegtuig in gaan, gecontroleerd? Welke sancties staan er op, indien reizigers de gezondheidsverklaring bewust verkeerd invullen? De Minister geeft aan dat vanwege de invoertermijn van de gezondheidsverklaring de vliegverboden voor Italië, Spanje en Oostenrijk nog eenmaal met een week worden verlengd tot 17 april 2020 om 18.00 uur, en dat deze daarna komen te vervallen. Deze leden vinden dit een opvallende keuze. Waarom blijven deze vliegverboden niet bestaan? Kan de Minister aangeven of het laten vervallen niet in de praktijk een versoepeling van de regels betekent, omdat een vliegverbod een zwaarder middel lijkt dan een gezondheidsverklaring? Kan de Minister aangeven of hierdoor ook passagiers aan boord kunnen komen die niet reizen met het doel van repatriëring? Kan de Minister verder schetsen welke (toetsings)criteria in Europa en in Nederland worden gehanteerd om te bepalen of nu of in de nabije toekomst inreizen wordt versoepeld en/of huidige regels worden vervangen door andere

regels? Deze leden vragen de Minister verder een update te geven of er op dit moment nog steeds geen medisch advies van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) is om een vluchtverbod op vluchten vanuit de Verenigde Staten te rechtvaardigen. Zo ja, kan de Minister de onderbouwing hiervan toelichten? Eerder is in een Kamerbrief (Kamerstuk 26 419, nr. 94) aangegeven dat het RIVM wel heeft aangegeven dat gedragsregels aangehouden kunnen worden om het gevaar van besmetting met het coronavirus vanuit de Verenigde Staten te beperken. Om welke gedragsregels gaat het? Waarom kiest Nederland niet voor de meest strikte screeningsmaatregelen rond in- en uitstappen bij passagiersvluchten uit de Verenigde Staten richting Nederland? Reizigers uit hoog-risicogebieden wordt dringend geadviseerd om 14 dagen in thuisquarantaine te gaan. Waarom worden deze passagiers, bijvoorbeeld degenen uit de Verenigde Staten, hiertoe niet verplicht? Kan de Minister aangeven hoe het in zijn algemeen staat met het invoeren van screenings op de gezondheid van passagiers bij het in- en uitstappen bij vluchten die Nederland als eindbestemming hebben, in ieder geval bij die vluchten vanuit hoog-risico gebieden? Worden er temperatuurmetingen gedaan? Zo nee, waarom niet? En kan de Minister aangeven hoe wordt omgegaan met buitenlandse reizigers, die landen op Nederlandse vliegvelden, die tijdens de vlucht ziekteverschijnselen laten zien? Waar gaan die naartoe? Worden zij onderzocht? Deze leden krijgen verder graag een update over het voorkomen van volle vliegtuigen op Eindhoven Airport met seizoenarbeiders. Kan de Minister aangeven op welke wijze wordt gehandhaafd op de regels en in hoeverre al is ingegrepen? In hoeverre is de Minister in overleg en in afstemming met de landen en maatschappijen van oorsprong waar de arbeidsmigranten aan boord gaan? Kan de Minister ook aangeven of zij hierover in gesprek is met belangenorganisaties van de betrokken sectoren? Zo ja, wat zijn hiervan de concrete afspraken? Kan de Minister aangeven welke signalen het ministerie ontvangt van andere onverantwoorde situaties op het gebied van vliegen? Hoe wordt geacteerd op dit soort onverantwoorde situaties? Deze leden vragen de Minister verder een actueel overzicht te geven van de huidige passagiersstromen op de Nederlandse vliegvelden, met hierbij inzichtelijk hoeveel passagiersvluchten er binnenkomen uit risicogebieden, welke restricties en controles er gelden voor deze vluchten en in hoeveel vluchten medische apparatuur en middelen gerelateerd aan de aanpak rond de coronacrisis worden meegevoerd.

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister naar de bestaanszekerheid van de internationale hub Schiphol en van KLM in de post-coronatijd. Kan de Minister aangeven dat zij er alles aan doet met het kabinet om deze belangrijke economische factor voor werkgelegenheid, vestigingsklimaat en internationale infrastructuur te behouden voor Nederland? Wordt een gezamenlijk plan opgesteld? Kan de Minister een update geven wat de meest urgente problemen zijn en welke concrete oplossingen en/of scenario's besproken worden? Kan de Minister informatie delen naar aanleiding van ervaringen met eerdere crisissen hoe de luchtvaartsector zich herstelt, zoals na 9/11, de vulkaanuitbarsting op IJsland en de economische crisis van 2008?

De leden van de CDA-fractie hebben verder met veel belangstelling kennisgenomen van de unieke samenwerking tussen Koninklijke KLM en Koninklijke Philips om in deze crisistijd een rol van betekenis te spelen in het wereldwijde vrachttransport van onder andere vitale producten als medische materialen. Zijn er nog meer van deze positieve ontwikkelingen en wat kan de Minister hierin betekenen om dit beter mogelijk te maken en/of te faciliteren? Verder krijgen deze leden graag meer informatie over de aanwijzing die de Minister heeft gegeven aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) omtrent het afzien van handhaving bij de uitgifte

van vouchers door luchtvaartmaatschappijen bij vluchtannuleringen in het licht van Covid-19. Kan de Minister aangeven of signalen van zowel de ANWB als de Consumentenbond kloppen dat sommige aanbieders extra kosten inhouden op de voucher, reeds betaalde kosten voor bagage en stoelplaatsen niet terugbetalen, er weinig flexibiliteit is om vliegtickets op een andere naam te zetten en aanbieders weigeren geld terug te betalen als consumenten goede redenen hebben om de voucher te weigeren? Zo ja, wat vindt de Minister hiervan? Waarom is de termijn gesteld op 12 maanden, wat langer is dan in sommige andere landen? De beleidsregel zal van toepassing zijn tot en met 30 juni 2020. Waarvan hangt mogelijke verlening af? Zou dit een moment kunnen zijn om mogelijk de gewijzigde beleidsregels te verlengen indien blijkt dat bepaalde aanpassingen wenselijk zouden zijn?

Luchtvaart algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over luchtvaart algemeen. Deze leden vragen de Minister wanneer in het voorjaar zij verwacht dat de Ontwerp-Luchtvaartnota naar de Kamer komt. Wanneer zullen LVB-1 en LVB-2 naar verwachting naar de Kamer komen? LVB-1 is nodig om een einde te maken aan het anticiperend handhaven op Schiphol. De Minister is hier al erg lang mee bezig. Hoe komt het dat dit zo lang duurt? Kan de Minister toezeggen dat LVB-1 uiterlijk voor de zomer naar de Kamer komt?

De leden van de CDA-fractie danken de Minister voor de voortgangsbrief van het programma Luchtruimherziening. Deze leden zijn het met de Minister eens dat modernisering van het Nederlandse luchtruim urgent blijft voor het vliegverkeer in heel Nederland, dat veiligheid als randvoorwaarde voorop moet staan en dat de doelen verruiming van de capaciteit, meer efficiënt gebruik en duurzaamheid (minder hinder en uitstoot) belangrijk zijn. In de voortgangsbrief van december 2019 is aangegeven dat de definitieve voorkeursbeslissing eind 2020 kan worden genomen (Kamerstuk 31 936, nr. 720). Deze planning is inmiddels alweer bijgesteld. Hoe kan het dat ook op dit onderdeel van het luchtvaartdossier vertraging optreedt? Zit er een structureel probleem achter dat gemaakte plannings van het ministerie geregeld moeten worden herzien? Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat er vooraf geen onduidelijkheden en/of fouten optreden in berekeningen? Kan de Minister bevestigen dat de planning om de belemmeringen weg te nemen om zoveel als mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport en om de laagvliegroutes te elimineren nog steeds op schema ligt, namelijk realisatie in de winter van 2021/2022? De Minister geeft verder in een van de Kamerbrieven aan met een wetsvoorstel te komen waarmee het sanctie-instrumentarium van de ILT wordt uitgebreid met een bestuurlijke boete zodat de ILT sneller en effectiever kan optreden tegen slotmisbruik (Kamerstuk 31 936, nr. 706). Kan de Minister op hoofdlijnen schetsen hoe deze uitbreiding van het sanctie-instrumentarium eruit gaat zien? Deze leden hebben in eerdere debatten aangegeven dat het in een klein land als Nederland van belang is dat luchthavens met elkaar samenwerken om zo elkaar te versterken en maatschappelijke waarde te creëren in plaats van elkaar onnodig op hetzelfde te beconcurreren. Een overkoepelende en integrale regie tussen de Nederlandse luchthavens kan hieraan bijdragen. Hoe staat het met de uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28) om te onderzoeken welke samenwerkingsscenario's inclusief het draagvlak mogelijk zouden zijn om de regie tussen deze vliegvelden te vergroten, zodat ze meer aanvullend op elkaar worden en elkaars kracht beter wordt benut? Wie heeft de leiding in deze verkenning? Welke gesprekken hebben wanneer plaatsgevonden? Zijn de wensen, behoeften en noodzaken van alle betrokken

vliegvelden in kaart gebracht? Kan de Minister deze delen met de Kamer? Hoe wordt ertegen aangekeken om Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde deel uit te laten maken van de Royal Schiphol Group?

De leden van de CDA-fractie danken de Minister voor de update over de toelevering van vliegtuigbrandstof op Schiphol. Naast het vaststellen van de oorzaken zijn door TNO aanbevelingen gedaan om de continuïteit van de toelevering van vliegtuigbrandstof op Schiphol in de toekomst beter te borgen. De Minister geeft aan in vervolggesprekken aan te dringen op een spoedige implementatie van de aanbevelingen van TNO door de betrokken partijen. Wanneer wil de Minister dat deze geïmplementeerd zijn? Kan de Minister verder aangeven of er een back-upstelsel komt?

Vliegveiligheid

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over vliegveiligheid. Voor deze leden is veiligheid op Schiphol erg belangrijk. Deze leden vinden het daarom zeer verstandig dat de implementatie van de aanbevelingen van het OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol onafhankelijk wordt geëvalueerd. De Minister geeft aan dat de evaluatie in het algemeen laat zien dat het leeuwendeel van de aanbevelingen is opgevolgd of naar verwachting in de komende tijd opgevolgd gaat worden. Wat wordt hierbij verstaan onder «in de komende tijd»? En hoe kijkt de Minister aan tegen de uitspraak van de heer Dijsselbloem (voorzitter OVV) in een talkshow dat er niets gedaan zou zijn aan de veiligheid van Schiphol in de afgelopen jaren? Verder vragen deze leden hoe de Minister het proces wil optimaliseren dat vliegtuigen niet te dicht op elkaar zitten. In 2019 gebeurde dit namelijk acht keer. Verder zijn op 18 januari 2020 op Schiphol zestien landingen uitgevoerd op de Zwanenburgbaan, terwijl deze baan op dat moment formeel door luchthaven Schiphol nog niet beschikbaar was gesteld aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Hoe staat het met het onderzoek van LVNL en Schiphol dat eind maart 2020 gereed zou zijn? Kan de Minister aangegeven of inmiddels duidelijk is of ook de (OVV) een onderzoek instelt?

De leden van de CDA-fractie hebben ook vragen over drones. Deze leden vinden het zorgwekkend dat uit de signaalrapportage van de ILT blijkt dat met name het risico op botsingen tussen recreatieve drones en bemande luchtvaart is gegroeid. Er zijn in Nederland op dit moment twee ministeriële regelingen van toepassing op het gebruik van drones. Hoe wordt hierop gehandhaafd? Waarom hebben meerdere lidstaten er als gevolg van Covid-19 voor gepleit om de van toepassing wording van de Europese regelgeving voor drones uit te stellen? Wat is het standpunt van Nederland? En waarom zes maanden en niet korter? Wanneer verwacht de Minister duidelijkheid over de verkenning van het ministerie met betrokken overheids- en sectorpartijen over de vraag in hoeverre het instellen van no-flyzones, los van de plekken waar het vanuit nationale regelgeving al verboden is om te vliegen, een reële optie is om onder andere de veiligheid op luchthavens te borgen?

De leden van de CDA-fractie hebben ook vragen over de Boeing 737 MAX en de rol van de European Union Safety Authority (EASA) hierbij. Dit in verband met de chaotische luchtruimsluiting op 12 maart 2019 rond de Boeing 737 MAX. Grote aanleiding volgens deze leden om dit proces te evalueren. Hoe kan het dat EASA en overige lidstaten terughoudend hebben gereageerd op dit verzoek van de Nederlandse delegatie? Gaat er wel een evaluatie komen? Verder lezen deze leden in een krantenbericht dat productie van de Boeing 737 MAX ruim voor de zomer weer wordt hervat en dat er vanaf halverwege 2020 weer met het toestel mag worden

gevlogen.¹ De Minister geeft aan dat de weg nog lang en onzeker is. Kunnen deze leden daarom concluderen dat het krantenbericht niet klopt?

De leden van de CDA-fractie horen ook graag van de Minister welke concrete vorderingen er zijn gemaakt rond de programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid. Hoe participeren regionale stakeholders in dit programma?

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister welke voortgang zij kan melden op het terugdringen van overlast van vliegverkeer vanuit vliegveld Luik-Bierset, met name rond nachtvluchten. Wanneer heeft er voor de laatste keer overleg plaatsgevonden met de regio, experts en de Belgische autoriteiten? Deze leden horen verder graag een bevestiging dat vanaf 25 oktober 2020 er geen geplande landende vluchten na 23.00 uur zijn toegestaan op Eindhoven Airport.

De leden van de CDA-fractie hebben verder vragen over kustwachthelikopters. Reddingsvluchten worden sinds 2015 uitgevoerd door het Vlaamse helikopterbedrijf NHV. De Minister geeft aan dat het contract met twee jaar wordt verlengd met inachtneming van de verbetermaatregelen. Wie gaat hierop toezien? Wat is de tijdslijn voor deze verbetermaatregelen? Wat zijn de consequenties van het niet tijdig naleven van de verbetermaatregelen?

Verduurzaming van de luchtvaart

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen over de verduurzaming van de luchtvaart. Deze leden zijn verheugd dat SkyNRG en zijn partners KLM, SHV Energy en de Schiphol Group de eerste Europese fabriek voor duurzame biokerosine gaan bouwen in Delfzijl. Deze leden pleiten hier al langer voor en vinden de komst van de biokerosinefabriek in Nederland een heel mooie transitiestap in het verduurzamen van de luchtvaart en reductie van CO₂-uitstoot. Deze leden vinden het positief dat KLM bijdraagt aan de ontwikkeling van de fabriek door voor een periode van tien jaar de afname van 75.000 ton duurzame kerosine per jaar te garanderen. In de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 498) wordt de regering onder andere verzocht om in overleg met alle betrokken partijen erop in te zetten dat biokerosine beschikbaar komt op Schiphol vanaf uiterlijk 2022. Licht dit op schema? Kan de Minister aangeven hoe zij het gebruik van biokerosine verder kan stimuleren richting andere maatschappijen en andere luchthavens in Nederland? Welke beleidsmaatregelen kan en wil de Minister hiervoor inzetten die recht doen aan een concurrerende en duurzame luchtvaart? En hoe staat het met het op termijn concurrerend maken van synthetische kerosine en de bouw van een eerste commerciële fabriek voor synthetische kerosine in Nederland? Wanneer zal de ontwikkeling van een demonstratiefabriek, waarbij CO₂ direct uit de lucht, water en hernieuwbare elektriciteit gebruikt zal worden om synthetische kerosine te produceren, gerealiseerd zijn? Op welke manier stimuleert de Minister de ontwikkeling en beschikbaarheid van synthetische kerosine? Wil de Minister toezeggen om voor het eind van dit jaar te komen met een roadmap synthetische kerosine?

De Minister geeft verder aan in het kader van de Green Deal actief in te zetten op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt, zal Nederland ernaar streven om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren. Kan de Minister

¹ <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/01/22/productie-van-boeing-737-max-voor-de-zomer-hervat-a3987872>.

aangeven hoe in de andere lidstaten wordt gedacht over een Europese bijmengverplichting? Hoe is de Minister gekomen bij het jaartal 2023? Bij een mogelijke invoering van een nationale verplichting geeft de Minister aan dat deze zal worden gezien in samenhang met andere (financiële) verplichtingen voor de luchtvaartsector. Kan de Minister aangeven hoe een te grote stapeling van verschillende kosten wordt voorkomen? De Minister geeft aan dat het ministerie een Europese kopgroep voor duurzame luchtvaart aan het vormen is. Er zijn nu twee bijeenkomsten geweest. Zijn er ook besluiten genomen? En hoe ziet het vervolg van deze kopgroep eruit?

De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd hoe het staat met de uitwerking van de motie van het lid Amhaouch c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 603) om bij de verdere uitwerking van het ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart concrete afspraken te maken over een ambitieuze uitrol van elektrisch taxiën op in ieder geval de luchthavens van nationale betekenis. Komt dit terug in de Ontwerp-Luchtvaartnota? Erkent de Minister dat dit op termijn een serieuze bronmaatregel voor stikstofemissie kan zijn? Zijn er op de korte termijn pilots gepland? Wanneer komen hier de eerste resultaten van? En kan de Minister aangeven hoe het staat met elektrificatie van de luchtvaartsector in Nederland? Via het amendement-Remco Dijkstra/Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 14), dat deze leden hebben gesteund, wordt in 2020 en 2021 een bedrag van in totaal 1 miljoen euro vrijgemaakt voor de verdere ontwikkeling van de elektrificatie van de luchtvaartsector in Nederland. Kan de Minister aangeven of ze in gesprek is geweest met betrokken partijen op dit gebied? Welke concrete plannen kunnen rekenen op financiële ondersteuning?

Stikstof en natuurvergunningen

De leden van de CDA-fractie hebben tot slot de volgende vragen over luchtvaart in relatie tot stikstof en natuurvergunningen. Deze leden vragen wanneer de reactie van het kabinet verschijnt op de adviezen van de commissie-Remkes over stikstof op het gebied van luchtvaart? Ook zijn deze leden benieuwd hoe het staat met de passende beoordelingen op het gebied van stikstof rond de verschillende vliegvelden. Is de Minister voortvarend bezig met betrokken partijen om deze zo spoedig mogelijk in orde te krijgen, zodat ook de vliegvelden zo spoedig mogelijk kunnen voldoen aan de gestelde eisen voor natuurvergunningen? De Minister van LNV heeft onlangs aangeven hoe zij omgaat met de verschillende handhavingsbesluiten op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) over de nationale luchthavens. Hierbij wordt aangegeven dat Schiphol Airport, Eindhoven Airport, Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening moeten aanleveren. Wat houdt dit precies in en in welke mate is de Minister van I&W betrokken bij dit traject? De Minister van LNV geeft hierbij aan dat zij ervan uitgaat dat luchthavens die het betreft tot goed onderbouwde vergunningaanvragen zullen komen. Hoe wordt dit getoetst? De Minister van LNV geeft aan dat door het grotendeels stilvallen van het vliegverkeer als gevolg van de coronacrisis het feitelijke aantal vliegtuigbewegingen in 2020 hoogstwaarschijnlijk niet boven de bestaande rechten uitkomt. Wanneer verwacht de Minister hier meer duidelijkheid over te kunnen geven?

D66-fractie

Bijmengverplichting

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van 3 maart waarin de Minister de Kamer informeert over haar inzet voor een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrand-

stoffen in het kader van de Green Deal (Kamerstuk 31 936, nr. 726). Deze leden onderschrijven het belang van regelgeving op Europees niveau en juichen de ambities van de Minister om hierin als Nederland een koploper te zijn toe. Zij hebben echter nog een aantal vragen en opmerkingen over de toepassing en voorbereiding van de bijmengverplichting.

Allereerst zijn de leden van de D66-fractie benieuwd waarom is gekozen voor een inzet van 14% voor de bijmengverplichting. Deze leden vragen de Minister toe te lichten tot welke potentiële CO₂-besparing (als percentage van de totale uitstoot van de sector) zij verwacht dat de beoogde bijmengverplichting zal leiden. Ook zouden zij graag van de Minister vernemen hoe realistisch zij de kans acht dat daadwerkelijk aan deze 14% kan worden voldaan.

In haar brief en het ondersteunende onderzoek geeft de Minister aan dat er een aantal randvoorwaarden en onderwerpen bestaan die nadere uitwerking behoeven alvorens de bijmengverplichting kan worden toegepast, zoals de raakvlakken met andere sectoren en de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen. De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij voornemens is om de uitwerking hiervan nader te onderzoeken en, indien dit zo is, op welke termijn de Minister hiervan de resultaten verwacht en of deze ook voor behandeling naar de Kamer zullen worden gestuurd. Indien geen voornemen bestaat verder onderzoeken te verrichten, vragen deze leden waarom de Minister dat niet voornemens is.

Bovendien zijn de leden van de D66-fractie benieuwd of de Minister voornemens is stappen te ondernemen om de hoogte van de bijmengverplichting voor de luchtvaart af te stemmen op de inzet van biobrandstoffen in het wegtransport. Is de Minister voornemens om een beperking op te leggen aan het gebruik van biobrandstoffen uit landbouwgewassen, zoals deze voor de vervoerssector breed al bestaat? Gezien de mogelijke negatieve gevolgen voor de wereldvoedselvoorziening van het gebruik van biobrandstof, zijn deze leden van mening dat de bijmengverplichting zo veel mogelijk zou moeten sturen op een transitie naar andere, duurzamere brandstoffen, zoals synthetische kerosine. Zij vragen daarom of de duurzame luchtvaarttafel ook in kaart gaat brengen hoe ervoor gezorgd kan worden dat op termijn de bijmengverplichting zal leiden tot het gebruik van meer gewenste brandstoffen. Indien dit niet geval is, zouden zij graag vernemen of hier op een andere manier naar gekeken wordt.

Gezien het belang om ook op andere manieren het gebruik van duurzamere brandstoffen te stimuleren, vragen de leden van de D66-fractie ook nog wat de stand van zaken is omtrent de uitvoering van de motie van het lid Paternotte over deelname van de overige ministeries in het *Corporate Biofuel Programme (CBP)* (Kamerstuk 31 936, nr. 471). Deze leden vragen de Minister uiteen te zetten welke ministeries wel en niet zijn aangesloten bij dit programma en of zij kan toelichten hoe haar inzet om de betrokkenheid van andere ministeries te garanderen er de afgelopen twee jaar uit heeft gezien. Zij zijn bovendien benieuwd of de Minister ook bereid is om met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) te overleggen of de provincies en gemeenten zich ook kunnen aansluiten bij het CBP. Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie de Minister toe te lichten hoe de bijmengverplichting zich verhoudt tot het integraal duurzaamheidskader voor biomassa, waarvan de verwachting is uitgesproken dat deze in het eerste kwartaal van 2020 zou worden gepresenteerd (Kamerstuk 32 813, nr. 375).

Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) en

de brief van de Minister (Kamerstuk 31 936, nr. 727). Deze leden zijn verheugd te vernemen dat de Minister stappen onderneemt om invulling te geven aan de eerdere moties die het lid Paternotte heeft mede-ingediend met betrekking tot elektrisch taxiën (Kamerstuk 31 936, nr. 603), het stimuleren van elektrisch vliegen (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) en het opstellen van een plan om elektrische vliegtuigen tot 2040 vrij te stellen van start- en landingsgelden (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 48). Deze leden zijn echter van mening dat meer nodig is om de ambitie koploper te zijn van plan naar werkelijkheid te brengen. Zij hebben daarom nog enkele vragen met betrekking tot de uitvoering van het AHEV. De leden van de D66-fractie zijn van mening dat marktstimulaties zoals het verlagen van landingsgelden en het ontheffen van slotbeperkingen grote kansen bieden voor het aanjagen van innovaties in het hybride elektrisch vliegen, zoals zij ook hebben gesteld in de aangenomen moties van de leden Paternotte en Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) en van de leden Paternotte en Amhaouch (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 48). Aangezien deze mening wordt onderschreven in het ontwerp van het AHEV, vragen deze leden wat de status is van de onderzoeken naar de nationale en Europese instrumenten voor de uitvoering van het actieprogramma waar de Minister over spreekt in haar brief (Kamerstuk 31 936, nr. 727). Zij zijn vooral benieuwd of deze onderzoeken ook zullen worden meegenomen in de Luchtvaartnota, zoals voor de verdere uitvoering van de kortetermijnagenda het geval is.

Bovendien vragen de leden van de D66-fractie hoe invulling is gegeven aan het onderdeel van de motie van de leden Paternotte en Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) om nieuwe luchthavenbesluiten die zijn gericht op het stimuleren van elektrisch vliegen te faciliteren voor regionale luchthavens. Kan de Minister toelichten of hiervoor overleg is gevoerd met de regionale luchthavens en/of de provincies? In hoeverre is de Minister voornemens om elektrisch vliegen mee te nemen in nieuwe luchthavenbesluiten?

Ten slotte zijn de leden van de D66-fractie benieuwd wat de status is van de projecten die zijn gestart binnen het actieprogramma, gezien de toezegging van de Minister in haar brief (Kamerstuk 31 936, nr. 727) dat zij hier in het voorjaar invulling aan zou geven. De Minister gaf in haar brief aan 1 miljoen euro vrij te maken voor het invullen van deze projecten. Hoe kijkt de Minister aan tegen de zorg van de sector dat dit geld nog steeds niet formeel beschikbaar gesteld is om de projecten te starten? Deze leden vragen de Minister of zij in haar periodieke voortgangsrapportage ook uiteen zal zetten hoe de 1 miljoen euro die is vrijgemaakt voor deze projecten, per project is besteed.

Onderzoeken naar de dienstverlening van de SAR-helikopters

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de Kamerstukken waarin de Minister de onderzoeksresultaten van het SAR-helikoptersonderzoek uiteenzet (Kamerstuk 30 490, nrs. 31 en 32). Zoals eerder aangegeven in de Kamervragen (2019Z11057) die zijn ingediend door de leden Belhaj, Van Weyenberg en Paternotte (allen D66) hebben deze leden serieuze zorgen over de veiligheid van ons kustwacht-personeel en daarmee het functioneren van de SAR-helikopterdiensten. Zij hebben daarom nog een aantal vragen die zij de Minister willen voorleggen.

In het rapport Beoordeling SAR-dienstverlening door Noordzee Helikopters Nederland B.V. (Bijlage bij Kamerstuk 30 490, nr. 32) wordt geconcludeerd dat op dit moment het externe toezicht op de SAR-dienstverlening inadequaat is. Hierdoor worden vlieg- en rusttijden onvoldoende nageleefd, wat risico's oplevert voor het personeel. Volgens de onderzoeken komt dit onder andere door een brede verdeling van verantwoordelijkheden tussen binnen- en buitenlandse toezichthouders.

De aanbeveling uit de onderzoeken is dat nationale regelgeving en toezicht moeten worden gerealiseerd om de veiligheid te kunnen waarborgen. In haar brieven geeft de Minister aan dat zij dit toezicht verder zal uitwerken (Kamerstuk 30 490, nrs. 31 en 32). Aangezien zowel werk- en rusttijden als niet-technische eisen enorm belangrijk kunnen zijn voor de veiligheid en effectiviteit van de operatie, zouden deze leden graag van de Minister vernemen of werk- en rusttijden ook zullen worden meegenomen in de toekomstige aanbesteding en in de verdere verscherping van het toezicht. Ook vragen zij of de Minister de mening van deze leden deelt dat zij eindverantwoordelijke is in de implementatie en naleving van de werk- en rusttijden.

De onderzoeken concluderen bovendien dat de multi-interpreteerbare contracteisen in het programma van eisen (PvE) zorgen voor problemen, omdat zij onvoldoende toetsbaar zijn. De Minister geeft aan dat zij deze contracteisen in de toekomstige aanbesteding verder aan zal scherpen met behulp van externe expertise en dat aan de zorgnorm voldaan zal worden door middel van een praktijktoets. Het verbeterprogramma hiervoor wordt contractueel vastgelegd. Alhoewel de leden van de D66-fractie verheugd zijn te vernemen dat de Minister stappen onderneemt om verbeteringen in de dienstverlening contractueel vast te leggen, hebben zij nog een aantal vragen aan de Minister. Allereerst vragen deze leden hoe de Minister voornemens is te garanderen dat de aangescherpte eisen ook bijdragen aan een verbeterde dienstverlening. Zullen bij de toetsing van de zorgnorm bijvoorbeeld objectief meetbare criteria worden meegenomen (zoals in x tijd moeten x-aantal drenkelingen x km van een basis in x condities kunnen worden gered)? Worden consequenties verbonden aan het niet behalen van deze criteria? Welke externe expertise heeft de Minister betrokken bij het aanscherpen van de eisen? Hoe is de Minister voornemens om te garanderen dat de praktijktoets realistisch is en de fictieve drenkelingen niet onder ideale omstandigheden worden gered, die in werkelijkheid niet zullen voorkomen? Daarbij zouden deze leden graag vernemen hoe de Kamer betrokken zal worden bij het verbeterprogramma. Wordt een periodieke voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd, zodat zij kan bijdragen aan de sturing van het programma? Ten slotte zien deze leden graag nog een aantal eisen gespecificeerd. Hoeveel personen zouden SAR-helikopters bijvoorbeeld minimaal moeten kunnen redden en welke zorg moet kunnen worden geleverd? Moeten helikopters zijn uitgerust met een Electro-Optical/Forward Looking Infra-Red (EO/FLIR)-systeem, vast aan de helikopter met gestabiliseerd beeld voor de SAR-bemanning, omdat dat cruciaal is voor het snel vinden van drenkelingen? Hoeveel assen zouden de autopilot moeten hebben?

Afsluitend hebben de leden van de D66-fractie nog een aantal vragen met betrekking tot de nieuwe aanbesteding voor de SAR. Allereerst vragen deze leden waarom ervoor gekozen is om het huidige contract met twee jaar te verlengen en niet met één jaar, conform contract. Ook vragen zij of ook sociale overwegingen als arbeidsomstandigheden zullen worden meegenomen. Zij zijn van mening dat de huidige inrichting van de aanbesteding te veel ruimte overlaat voor een *race to the bottom* in arbeidsomstandigheden, terwijl deze van cruciaal belang kunnen zijn voor zowel de veiligheid van het personeel als de effectiviteit van de operatie. Omdat deze aanbestedingscriteria van groot belang kunnen zijn voor het functioneren van de SAR, vragen zij of de Minister voornemens is deze criteria met de Kamer te delen voor behandeling, alvorens de aanbesteding wordt uitgezet bij de verschillende marktpartijen.

Maatregelen Boeing 737 MAX en grondafhandeling Schiphol

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief waarin de Minister de maatregelen rond de Boeing 737 MAX uiteenzet

(Kamerstuk 31 936, nr. 594). Deze leden hebben in het verleden meermaals aangegeven zich zorgen te maken om de veiligheidscertificatieprocedures bij Boeing en specifiek de Boeing 737 MAX-8 en de Boeing 787 Dreamliner (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3359). Omdat de Minister volgens deze leden niet is ingegaan op het structurele probleem dat de veiligheidsverificatie bij Boeing ernstige gebreken lijkt te vertonen, willen zij de Minister nog enkele vragen stellen.

In haar brief stelt de Minister dat de onafhankelijkheid van de Federal Aviation Administration (FAA) ten aanzien van de eigen luchtvaartmaatschappijen en eventuele belangenverstrengelingen op dit moment strafrechtelijk worden onderzocht. Ook stelt de Minister dat waar Europese normen afwijken van de Amerikaanse, additionele validatie voor de luchtwaardigheid wordt verricht. De leden van de D66-fractie vragen echter of de Minister hun mening deelt dat het bijzonder is dat, terwijl mogelijk belangenverstrengeling bestaat en dit strafrechtelijk nog niet is uitgesloten, additionele veiligheidsvalidatie alleen wordt verricht waar standaarden afwijken. Betekent dit dat waar standaarden wel overeenkomen, de validatie van de FAA nu nog als afdoende wordt beschouwd en derhalve automatisch wordt overgenomen? Deelt de Minister de mening van deze leden dat als er in de Verenigde Staten zelf twijfels zijn over het functioneren en de onafhankelijkheid van de FAA en deze twijfels dusdanig zijn dat de VS zelf de behoefte voelen om aanvullend toezicht vast te leggen in een wetsontwerp, de EASA zelf ook dit toezicht meer zou moeten aanscherpen om de veiligheid van de toestellen en hun inzittenden te kunnen garanderen?² Deelt de Minister bovendien de mening dat deze incidenten aantonen dat het ons moeten verlaten op Russische, Chinese, Braziliaanse en Amerikaanse luchtvaartautoriteiten bij het certificeren van nieuwe vliegtuigtypes ernstige gebreken kan vertonen en dat stappen moeten worden gezet om deze gebreken te minimaliseren? Indien de Minister deze meningen niet deelt, kan zij toelichten waarom niet?

Inzet Nederland vliegen boven conflictgebieden na MH17

De leden van de D66-fractie hebben met enige onvrede kennisgenomen van de brief waarin de Minister haar inzet ten aanzien van vliegen boven conflictgebieden uiteenzet (Kamerstuk 24 804, nr. 115). Deze leden hebben in het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden op 29 januari 2020 aangegeven dat zij actie en daadkracht willen zien om op een gecoördineerde, centrale wijze ervoor te zorgen dat we nooit meer onnodig levens verliezen door vliegen boven onveilige gebieden (Kamerstuk 24 804, nr. 126). Alhoewel deze leden zeker een mate van urgentie proeven om de problemen met vliegen over conflictgebieden op te lossen uit de brief van de Minister, vinden zij dat aan deze daadkracht en actie onvoldoende invulling is gegeven. Zij willen de Minister nog enkele kritische vragen voorleggen.

Allereerst zouden deze leden graag bespreken hoe invulling is gegeven aan de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 24 804, nr. 110) die de Minister aanspoort om zich ervoor in te spannen om luchtvaartmaatschappijen verplicht te stellen volledig te voldoen aan aanbeveling 11 van het OVV-rapport en minimaal eens per jaar in het openbaar verantwoording af te leggen over de gekozen routes. In haar brief stelt de Minister dat op dit moment onderzocht wordt of en welke verbeter- mogelijkheden voorgesteld kunnen worden, waar deze aanbeveling deel van uitmaakt, en dat de Kamer hierover deze zomer zal worden geïnformeerd. Deze leden vragen daarom of de Minister van mening is dat een melding op een website, wat door de OVV en de

² <https://www.cnbc.com/2020/03/04/boeing-737-max-crashes-lawmaker-bill-to-improve-faa-oversight-this-month.html>.

regering eerder als onvoldoende werd beschouwd, voldoende is. Indien dit niet zo is, vragen zij waarom de Minister van mening is dat aanvullend onderzoek nodig is om te onderzoeken of een verplichting voorgesteld kan worden. Wat zijn de knelpunten hierin? Zij zijn bovendien benieuwd naar de status van dit onderzoek en of de Kamer de resultaten hiervan nog in behandeling zal krijgen.

Zoals de leden van de D66-fractie eerder hebben aangegeven, zijn zij van mening dat EASA aanvullende bevoegdheden nodig heeft om volledige afhankelijkheid van commerciële belangen te kunnen waarborgen. Hiertoe heeft het lid Paternotte samen met de leden Ploumen (PvdA), Kröger (GroenLinks) en Sjoerdsma (D66) de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 104) ingediend om een centrale rol te verkennen voor EASA in het kunnen afgrenzen van onveilige luchtruimen voor vluchten van en naar Europa. In haar brief gaat de Minister echter niet in op deze motie. Alhoewel zij spreekt van inspanningen om informatiebulletins en waarschuwingssystemen op te zetten, wordt gezwegen over de centralere rol waar deze leden eerder over hebben gesproken, namelijk de bevoegdheid om onveilige luchtruimen waar nodig te kunnen sluiten. Zeker gezien het feit dat KLM in januari van 2020 nog afweek van de meest recente informatiebulletins van EASA, wat deze leden ook hebben aangegeven in de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 106) van de leden Paternotte en Kröger (GroenLinks), zijn zij benieuwd of de Minister zelf van mening is dat informatiebulletins voldoende zijn om de veiligheid van honderden mensen te garanderen. Kan de Minister uiteenzetten hoe zij invulling heeft gegeven aan beide moties? In het algemene overleg Vliegen boven conflictgebieden gaf de Minister nog aan dat zij de bevoegdheden van de EASA hoger op de Europese agenda zou plaatsen. Kan de Minister aangeven of zij aan deze toezegging heeft voldaan? Waar en wanneer hebben dergelijke verkenningen plaatsgevonden, en worden de details hierover gedeeld met de Kamer? Hoe vond de Minister de houding van andere landen ten opzichte van dit idee in haar verkenning hiervan? Hebben de overleggen met de luchtvaartmaatschappijen inzake informatievoorziening en annuleringsmogelijkheden voor consumenten, indien afgeweken wordt van het EASA-advies, inmiddels plaatsgevonden? Welke knelpunten ziet de Minister in het creëren van deze informatievoorziening en de mogelijkheid tot annulering en is zij van mening dat deze knelpunten afdoende zouden mogen zijn om consumenten en burgers de keuze te ontnemen om zelf te kiezen of zij het risico om op dergelijke vluchten te stappen wensen te nemen?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het verzamelen van inlichtingen om informatie te verkrijgen over de veiligheid van routes topprioriteit zou moeten krijgen van de Nederlandse inlichtingendiensten. In de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 105) van het lid Paternotte werd de regering daarom verzocht om te onderzoeken of onder de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) een aparte unit burgerluchtvaart kon worden gecreëerd om zo actief inlichtingen te verzamelen. In haar brief stelt de Minister dat gereageerd zal worden op de moties, zodra de uitkomsten van de reflectie van de OVV en de evaluatie van de Nederlandse werkwijze zijn voltooid. Dit wordt verder beaamd in de reactie van de Minister van Justitie en Veiligheid op deze motie, die in de veronderstelling lijkt dat inlichtingen voldoende worden verzameld op dit moment (Kamerstuk 24 804, nr. 114). Deze leden zijn echter benieuwd op welke termijn de Minister verwacht de Kamer van een reactie te kunnen voorzien. Wat is de status van de evaluatie van de Nederlandse werkwijze? Verwacht de Minister, op basis van de huidige stand van kennis, dat aan de motie invulling gegeven kan worden? Indien dit niet zo is, waarom verwacht de Minister dit niet? Heeft de Minister, zoals zij tijdens het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden aangaf te zullen doen, al wel gesprekken gevoerd met de NCTV om de mogelijkheden hiervan te verkennen?

Naast het actief verzamelen van inlichtingen, vinden de leden van de D66-fractie het erg belangrijk dat deze informatie actief gedeeld wordt. Hiertoe heeft het lid Paternotte samen met het lid Laçin (SP) de aangenomen motie (Kamerstuk 24 804, nr. 108) ingediend om gezagvoerders en piloten onderdeel te laten zijn van expertgroepen, omdat zij van mening zijn dat hun kennis en ervaring een aanvulling kan zijn op deze groepen. In haar brief spreekt de Minister van twee informele internationale expertgroepen die zijn opgericht om verbetervoorstellen te doen voor procedures voor het delen van dreigingsinformatie (Kamerstuk 24 804, nr. 115). Overheidspartijen en luchtvaartmaatschappijen worden hierbij als deelnemers vernoemd. Kan de Minister echter toelichten of ook invulling is gegeven aan de motie met betrekking tot het inrichten van deze expertgroepen? Zijn piloten en gezagvoerders onderdeel van de vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen in deze expertgroepen? Indien dit niet zo is, waarom is ervoor gekozen om geen invulling te geven aan de motie, zoals deze is aangenomen door de Kamer?

Ten slotte willen de leden van de D66-fractie de Minister opnieuw vragen wat haar mening is over het agenderen van een sanctieregime voor nalatige landen bij de Europese Raad en de Transportraad. Tijdens het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden zei de Minister dat zij dit moest bespreken met haar collega's van Buitenlandse Zaken. Deze leden vragen of dergelijke gesprekken inmiddels hebben plaatsgevonden en of de Minister de conclusies hiervan met de Kamer zou kunnen delen.

Handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming met betrekking tot nationale luchthavens

De leden van de D66-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de handhavingsbesluiten van de Minister van LNV met betrekking tot de nationale luchthavens (Kamerstuk 35 334, nr. 77). Deze leden zijn van mening dat de verantwoordelijkheid voor de nationale luchthavens om te voldoen aan de Wet natuurbescherming (Wnb) zou moeten liggen bij het bevoegd gezag, en dat het derhalve onverkwikkelijk is dat actieve burgers deze taak op zich hebben moeten nemen. Zij zouden daarom allereerst de Minister om een reactie willen vragen op het handhavingsbesluit van de Minister van LNV. Erkent de Minister dat het collectief ontbreken van de juiste natuurvergunningen voortvloeit uit het luchtvaartbeleid? Hoe ziet zij in dezen haar rol in het waarborgen dat luchthavens voldoen aan vigerende wet- en regelgeving, zoals de vereiste over een natuurvergunning te beschikken?

De huidige verwachting naar aanleiding van het besluit van de Minister van LNV is dat pas in oktober van 2020 duidelijkheid wordt gecreëerd over de noodzaak om een natuurvergunning aan te vragen voor het aantal vliegbewegingen boven de 480.000. Kan de Minister aan de leden van de D66-fractie toelichten of dit invloed zal hebben op het herzien van het Luchthavenbesluit Schiphol? Hoe ziet de Minister de kritiek dat ook aan het aantal van 480.000 vliegbewegingen kan worden getwijfeld, omdat in de vergunde milieuruimte van 2008 geen rekening is gehouden met de stikstofdepositie? Kan de Minister bovendien toelichten of en op welke manier de Luchthavenbesluiten van de andere luchthavens waarvan op dit moment geen natuurvergunning voor een groot aantal van de vliegbewegingen bestaat, zullen worden beïnvloed? Kan de Minister dit specifiek toelichten voor de luchthaven Eindhoven, waar de laatste vergunning is gebaseerd op de rechten van 2007?

Advies inzake anticiperend handhaven

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de adviezen van professor Bröring en professor Neerhof inzake het anticiperend handhaven van het NNHS (Kamerstuk 29 665, nr. 380). Dit

advies lijkt een mening te ondersteunen die de leden van de D66-fractie al langer opperen, namelijk dat er een einde moet komen aan het anticiperend handhaven van het NNHS om zo een rechtvacuüm te voorkomen. Alhoewel de technische briefing in verband met de coronamaatregelen voorlopig tot nader order is uitgesteld, vragen deze leden de Minister aan te geven wat de status is van haar voornemens om de afspraken die zijn vastgelegd in het NNHS wettelijk te verankeren in het Luchthavenbesluit Schiphol. Bovendien vragen zij of en hoe het recente besluit rondom het handhavingsverzoek van de Minister van LNV invloed uitoefent of zal uitoefenen op deze status.

Integrale veiligheidsanalyse en evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de integrale veiligheidsanalyse (IVA) en de evaluatie van de opvolging van de OVV-aanbevelingen en integrale veiligheidsanalyse van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 384). Deze leden zijn verheugd te vernemen dat uit deze onderzoeken blijkt dat Schiphol op dit moment een veilige luchthaven is en dat door de sector en het ministerie veel maatregelen zijn genomen die de vliegveiligheid aantoonbaar hebben verbeterd. Echter, zij zijn van mening dat in mogelijke groeiscenario's, maar ook in de huidige situatie, een continue inzet nodig is om de veiligheid te kunnen blijven garanderen. Zij zijn niet voldoende gerustgesteld door de IVA of de evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen dat voldoende invulling is gegeven aan deze continue inzet. Zij leggen de Minister daarom nog enkele kritische vragen voor over beide rapporten.

Allereerst constateren de leden van de D66-fractie dat het veronderstelde effect van de maatregelen zoals genoemd in de IVA van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) op veel aannames berust, dat sommige maatregelen geen effect hebben op de kans op ongevallen van bepaalde categorieën en dat een paar maatregelen zelfs een negatief effect hebben en dus leiden tot hogere ongevalskans. Ter illustratie: bij de ongevals categorie Mid-Air Collision (MAC) wordt geconstateerd dat groei van het vliegverkeer de kans op een MAC-ongeval per vliegtuigbeweging in beperkte mate doet toenemen, maar dat het negatieve veiligheidseffect voor de kans op een MAC-ongeval per vliegtuigbeweging minder is dan 8%. Echter, er wordt niet gezegd wat het negatieve veiligheidseffect dan wel is. Vervolgens staan de veronderstelde effecten van de maatregelen ter verkleining van het MAC-risico vermeld. Hieruit blijkt dat slechts twee van de negen maatregelen effect hebben. Volgens het rapport hebben deze maatregelen een klein effect, oftewel een vermindering van de ongevalskans van 0% tot 3%. Hieruit wordt geconcludeerd: «Aangenomen wordt dat de twee kleine effecten het negatieve veiligheidseffect dat het gevolg is van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen compenseren.» Deze leden vragen zich ten eerste af waar dit soort aannames op gebaseerd zijn. Immers, als het effect van de genoemde maatregelen dichterbij de 0% ligt en de toename van het MAC-risico dichterbij 8%, zal het MAC-risico bij groeiend vliegverkeer nog steeds toenemen, ondanks de genomen maatregelen. Zij constateren dat het effect van veel maatregelen erg onzeker is. Deelt de Minister de mening dat er uitgebreider onderzoek en uitgebreidere monitoring naar deze effecten moet plaatsvinden? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid de resultaten van dit onderzoek en deze monitoring ook periodiek naar de Kamer toe te sturen voor behandeling? Zo niet, waarom niet? Is de Minister daarnaast van mening dat de bevinding dat voor sommige ongevalscategorieën zoals MAC slechts een beperkt aantal maatregelen effect blijkt te hebben, aanleiding geeft tot het treffen van meer maatregelen?

De leden van de D66-fractie constateren dat de groei van Schiphol sinds 2014 gepaard is gegaan met een groeiend aantal incidenten. Met name het aantal *runway incursions* is een zorgpunt; sinds 2014 is dit aantal meer dan verdubbeld. In 2018 is er dankzij genomen maatregelen voor het eerst een daling in het aantal en de ernst van de *runway incursions* vastgesteld. In 2019 bleef het aantal gelijk; de ernst van de *runway incursions* daalde wel opnieuw. Het is dus nog te vroeg om te spreken van een structurele daling. Het NLR concludeert dat het totaal aan maatregelen ertoe leidt dat de kans per vliegtuigbeweging op een *runway incursion* afneemt. Deze leden constateren dat dit betekent dat er nog steeds een kans bestaat dat het aantal *runway incursions* opnieuw gaat stijgen. Deelt de Minister de mening dat een stijging van het aantal incidenten en met name *runway incursions* te allen tijde voorkomen moet worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat de Minister voorkomen dat het aantal en de ernst van de *runway incursions* weer gaat stijgen? Wat zijn de instrumenten die de Minister kan inzetten als het aantal en de ernst van de *runway incursions* inderdaad onverhoopt weer gaat stijgen? De leden van de D66-fractie constateren dat volgens de OVV ondanks meer incidenten, signalen dat luchtverkeersleiders overbelast waren en ondanks waarschuwingen van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in het verleden, toch toestemming werd gegeven voor een groei naar 500.000 vliegbewegingen. Deze leden constateren dat deze groei heeft geleid tot een stijging van het aantal incidenten. Erkent de Minister dat zij samen met de sector moet streven naar een zo laag mogelijk aantal incidenten en daarmee het aantal incidenten moeten terugbrengen naar een acceptabel niveau? Wat is volgens de Minister het aantal incidenten waarnaar gestreefd moet worden, zodat de vliegveiligheid voldoende gewaarborgd blijft?

De leden van de D66-fractie constateren bovendien dat volgens de OVV het operationele concept waarbinnen de afhandeling van het vliegverkeer moet plaatsvinden, kwetsbaarder is als het vliegverkeer toeneemt. De OVV beveelt dan ook aan een nieuw, toekomstbestendig operationeel concept voor de afhandeling van vliegverkeer op Schiphol te ontwikkelen. Deze aanbeveling is echter niet letterlijk opgevolgd. Wel worden stapsgewijs aanpassingen doorgevoerd om het operationeel concept te vernieuwen. KWINK en To70 schrijven in hun evaluatie van de opvolging van de aanbevelingen van de OVV dat de getroffen maatregelen effectief zijn in het verminderen van de huidige veiligheidsrisico's. Echter, deze leden vragen de Minister: hoe wordt gewaarborgd dat het operationeel concept van Schiphol voldoende toekomstbestendig is? Hoe wordt ervoor gezorgd dat dit operationeel concept niet alleen huidige, maar ook toekomstige veiligheidsrisico's vermindert die gepaard zullen gaan met de groei van het aantal vliegbewegingen?

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte van mening dat veiligheid meer is dan technische vereisten waaraan voldaan moet worden. Zoals het rapport «Veiligheid op de Grond: Onderzoeksrapport over veiligheidsrisico's bij grondoperaties op Schiphol» van de FNV concludeert, bestaan bij groei, maar ook nu al, risico's met betrekking tot arbeid. Dit werd ook bevestigd in de Staat van Schiphol. Hier wordt echter noch in het rapport van de NLR noch in de evaluatie implementatie aanbevelingen OVV-onderzoek Veiligheid vliegverkeer Schiphol van de KWINK Groep aandacht aan besteed. Kan de Minister toelichten of zij de mening deelt dat in groeiscenario's, maar ook nu al, moet worden toegewerkt aan het structureel verbeteren van onveiligheidssituaties die voortkomen uit arbeid? Welke stappen is de Minister voornemens te zetten om deze verbeteringen mogelijk te maken? Wordt hierbij ook gekeken naar het creëren van een *just culture* en het voorkomen van een te hoge werkdruk? Worden gesprekken gevoerd met Schiphol, maar ook de luchtvaartmaatschappijen en andere betrokkenen om de juiste arbeidsvoorwaarden te creëren om dit ook te kunnen faciliteren? Deze leden vernemen graag van

de Minister hoe zij haar rol ziet in het garanderen dat ook onveilige situaties die voortkomen uit arbeid zo veel mogelijk voorkomen worden.

Besluitvorming over Lelystad Airport

De leden van de D66-fractie verwelkomen de beslissing van de Minister om de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot 2021, onder andere omdat de functie van Lelystad als overloopluchthaven bij schaarste door de coronacrisis in het geding is gekomen. Deze leden vragen of de Minister verwacht dat in 2021 wel de schaarste zal bestaan die zij voorwaardelijk acht voor het kunnen laten functioneren van Lelystad als overloopluchthaven, ook gezien het feit dat de directeur van Schiphol recentelijk aangaf op z'n vroegst in 2023 weer volledige benutting van de capaciteit te voorzien. In hoeverre is de vorig jaar goedgekeurde Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport inzetbaar in 2021 in het geval dat Schiphol in dat jaar geen schaarste kent? Heeft de Minister hieromtrent nadere afspraken met de Europese Commissie gemaakt of is zij voornemens die te maken? Kan de Minister bovendien aangeven wat de gevolgen van haar beslissing zijn voor de reeds aanwezige luchtverkeersleiding en brandweer op Lelystad Airport? Ziet zij hier een kans voor besparing van kosten door voorlopig de verkeersleiding weer terug te trekken en de brandweercapaciteit te beperken tot benodigd voor de huidige schaal van Lelystad Airport?

Signaalrapportage ILT inzake risico botsing drones en de bemande luchtvaart

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij toelicht dat het risico op dronebotsingen aan het toenemen is (Kamerstuk 30 806, nr. 50). Afgelopen februari werd in Madrid duidelijk dat het effect van drones op vliegvelden groot kan zijn: daar werd het vliegveld maar liefst twee uur platgelegd.³ Deze leden zijn van mening dat een dergelijke verstoring, maar ook andere manieren waarop drones een risico kunnen vormen voor de veiligheid van de luchtvaart, zo veel mogelijk voorkomen moet worden. Zij zijn verheugd te vernemen dat op Europees niveau inmiddels stappen zijn ondernomen om actie te ondernemen om deze risico's aan te pakken. Toch erkennen zij dat er in zowel kennis als handhaving op Europees en Nederlands niveau nog zwakheden zijn. Zij vragen daarom of de Minister, ter bevordering van de kennis van dronestrikes en hun mogelijke impact, zich hard wil maken in Europa voor het verrichten van meer onderzoek naar dronestrikes en de impact hiervan en naar de vraag hoe effectief veiligheidsbeleid gevoerd kan worden om dronestrikes te voorkomen. Ook vragen zij hoe op dit moment door handhaving gegarandeerd wordt of de juiste opleidingen zijn genoten door dronepiloten en of geografische restricties gerespecteerd worden. Wordt hierbij gebruikgemaakt van *geofencing*? Bovendien zijn zij benieuwd waarom elektronische identificatie niet voor elke klasse drone verplicht is, gezien ook kleinere toestellen mogelijk een risico kunnen vormen. Daarbij vragen zij de Minister ook toe te lichten hoe ervoor is gezorgd dat voldoende handhavingscapaciteit, middelen en expertise bestaan bij de ILT en opsporingsambtenaren om overtredingen aan te pakken, gezien de Minister eerder (Kamerstuk 30 806, nr. 46) vaststelde dat dit technisch moeilijk kan zijn. Zij vragen welke voortgang hier inmiddels op is gemaakt en of hierover een voortgangsrapportage kan worden gedeeld met de Kamer.

³ <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/02/03/vliegveld-madrid-tijdelijk-gesloten-vanwege-rondvliegende-drones-a3989096>.

Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie of en waarom de Minister van mening is dat de huidige strafmaatregelen – geldboetes van maximaal 8.300 euro – voldoende afschrikwekkend zijn voor de mogelijke intenties en effecten van dronestrikes. Is de Minister bereid om onderzoek te laten verrichten om te bepalen of zwaardere maatregelen nodig zijn? Indien dit niet zo is, kan de Minister toelichten waarom niet? Is het mogelijk om drones op te nemen als wapen in het strafwetboek? Is er, indien dit nodig blijkt te zijn, binnen de huidige strafwetgeving voldoende ruimte om dronestrikes te categoriseren als moedwillige oorlogsdood of terroristische daad (indien dergelijke motieven bewezen zijn), zoals dit bij Heathrow en Gatwick Airport het geval is? Indien deze mogelijkheid bestaat, is de Minister bereid deze mogelijkheid te onderzoeken en te onderzoeken of toepassing hiervan wenselijk is? Indien dit niet zo is, kan de Minister toelichten waarom niet?

Toezietsverslagen AIVD en MIVD

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de brief van de Minister voor de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst waarin zij aankondigt de beleidsregel veiligheidsonderzoeken te wijzigen om meer maatwerk te leveren (Kamerstuk 29 924, nr. 198). Enerzijds zijn deze leden verheugd dat invulling is gegeven aan de oproep die het lid Paternotte heeft gedaan (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1824) om actie te ondernemen om een de facto beroepsverbod te voorkomen voor piloten die langer dan vier jaar hebben verbleven in een land waarmee de inlichtingendiensten geen samenwerkingsverband hebben. Zij verwelkomen bovendien de keuze van de Minister om meer maatwerk te leveren en de duur van het verblijf niet meer als voorwaardelijke factor te beschouwen. Anderzijds vragen zij zich af of deze aanpassingen van voldoende structurele aard zijn om het onderliggende probleem – een de facto beroepsverbod voor enkele piloten – op te lossen. Zij vragen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat daarom of zij bereid is om met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) in gesprek te gaan om enkele punten verder te verduidelijken. De volgende vragen zijn daarmee gericht tot zowel de Minister I&W als de Minister BZK.

Allereerst zouden de leden van de D66-fractie graag vernemen in hoeverre de huidige werkwijze is aangepast nu de duur van het verblijf niet langer voorwaardelijk is. Volstaat *desktop research* in combinatie met zelf aangeleverde gegevens nu voor alle aanvragers? In de brief van de Minister voor de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst wordt aangegeven dat de Unit Veiligheidsonderzoeken (UVO) waar mogelijk nog steeds gegevens op zal vragen om meer inzicht te verkrijgen in justitiële en politieke gegevens. Betekent dit dat het ontbreken van een samenwerkingsverband nog steeds een doorslaggevende factor kan zijn, omdat gegevens als onbekend worden gecategoriseerd? Betekent de verdere inspanning om «maatwerk» te leveren ook dat inlichtingendiensten in Nederland zelf op nader veiligheidsonderzoek kunnen gaan, waar dit nodig zou blijken? Bestaat met de invoering van de nieuwe beleidsregel ook de mogelijkheid om de verklaring van geen bezwaar (VGB) opnieuw aan te vragen voor piloten waarvan eerder de VGB om deze redenen werd geweigerd? Ten slotte vragen deze leden wanneer de Minister BZK verwacht dat de nieuwe beleidsregel zal worden geïmplementeerd.

CORSIA: Instructie 40ste ICAO Assembly

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de brief van de Minister waarin ze de Nederlandse inbreng voor de 40^e ICAO Assembly uiteenzet (Kamerstuk 31 936, nr. 663) en waarin ze naar het oordeel van deze leden de Nederlandse positie goed vertegen-

woordigd heeft. Deze leden hebben nog enkele vragen met betrekking tot het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

Hoewel de leden van de D66-fractie kritisch kijken naar de ontwikkeling van het CORSIA zijn zij evenwel van mening dat het CORSIA, naast andere sporen om de luchtvaart te verduurzamen, een kans biedt om de klimaatimpact van de luchtvaartsector op korte termijn te remmen. Deze leden vinden dat daarom ambitieuze doelen moeten worden gesteld en gebruik moet worden gemaakt van carbon offsets van de beste kwaliteit. Zij zouden de Minister daarom graag willen bevragen op haar inzet voor de ICAO Council, die binnenkort weer bijeen zal komen.

Op dit moment wordt de ondergrens voor emissies waarop compensatie zal worden gebaseerd een gemiddelde van de jaren 2019 en 2020. Omdat met de COVID-19-crisis de uitstoot van het jaar 2020 beduidend lager zal zijn, zet dit een ambitieuze stip op de horizon om verduurzaming op te baseren. De leden van de D66-fractie maken zich zorgen dat de omstandigheden rondom COVID-19 reden zijn om de basisjaren te wijzigen om zo tot een minder ambitieus doel te komen. Deelt de Minister de mening dat de huidige crisis een kans biedt om de basislijn van CORSIA daadwerkelijk te leggen op de jaren 2019 en 2020, waardoor de coronacrisis een blijvend gunstige uitwerking kan hebben op de klimaatimpact van de luchtvaart? Deelt zij met deze leden de inzet dat de uitvoering van het CORSIA zo ambitieus mogelijk moet worden opgepakt? Indien dit zo is, is de Minister bereid zich internationaal hard te maken om ervoor te zorgen dat de basisjaren niet gewijzigd zullen worden?

Ook maken de leden van de D66-fractie zich zorgen over de kwaliteit van de *carbon offsets* die zullen worden ingezet door luchtvaartmaatschappijen om dit ambitieuze doel te behalen. Deelt de Minister de zorgen van deze leden? Is de Minister bereid met Nederlandse maatschappijen in overleg te gaan om vrijwillig de beste projecten met *carbon offsets benefits* te kiezen, en waar mogelijk regionale, zodat kwaliteit van de *offsets* gegarandeerd kan worden? Indien zij hiertoe niet bereid is, kan zij toelichten waarom dit niet het geval is? Indien zij hiertoe wel bereid is, kan zij toelichten welke projecten zij zelf als hoogkwalitatief beschouwt? Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie de Minister toe te lichten of inmiddels meer duidelijkheid bestaat over de verhouding tussen het CORSIA en het EU Emissions Trading System. Kan de Minister aangeven wanneer knopen zullen worden doorgehakt in deze besluitvorming en wat haar inzet hierop is? Deelt de Minister de mening dat zo min mogelijk gratis rechten moeten worden toegekend aan de sector, zodat de uitwerking van het CORSIA zo ambitieus mogelijk wordt ingestoken? Indien de Minister deze mening niet deelt, kan zij aangeven waarom niet?

De luchtvaart na de COVID-19-crisis

Gezien de huidige stand van zaken rondom de COVID-19-crisis en de luchtvaartsector, willen de leden van de D66-fractie de Minister graag bevragen over haar visie en standpunten over luchtvaart na en tijdens de COVID-19-crisis. Deze leden zijn van mening dat de gevolgen van de COVID-19-crisis stof tot nadenken bieden met betrekking tot hoe de sector en het overheidsbeleid verder moeten na de crisis. Deze stof tot nadenken komt voort uit de keuze om staatssteun te bieden aan de sector, maar ook de blijvende impact die de sector heeft op het gebied van vliegveiligheid en de kansen die deze crisis biedt op het gebied van duurzaamheid. Zij willen de Minister daarom enkele vragen voorleggen.

De leden van de D66-fractie denken dat het belangrijk is om van deze crisis te leren op verschillende manieren, waaronder de vraag hoe de luchtvaart in de toekomst niet meer bijdraagt aan de snellere verspreiding van dergelijke gezondheidsrisico's. Allereerst zouden deze leden daarom graag een reflectie willen van de Minister hoe zij denkt dat de luchtvaart-

sector post-COVID-19 in een anderhalvemetersamenleving zou moeten opereren om de veiligheid en gezondheidsrisico's te garanderen. Worden luchtvaartmaatschappijen verplicht een anderhalvemeterrichtlijn aan boord te garanderen, of laat de Minister dit zoals eerder over aan individuele luchtvaartmaatschappijen? Worden extra controles uitgevoerd op Schiphol en andere nationale luchthavens? Wat voor extra kosten zal dit als gevolg hebben voor deze luchthavens en hoe zullen deze worden gedragen? Wie is volgens de Minister eindverantwoordelijk om ervoor te zorgen dat vliegen ook qua gezondheid weer veilig kan? Is de Minister ook voornemens zich op Europees niveau in te zetten op coördinatie van de inzet, zodat hier in Europa geen gefragmenteerd beleid op wordt gevoerd? Hoe ziet haar inzet hierop eruit?

Ook zouden de leden van de D66-fractie graag een reflectie zien van de Minister over een duurzame heropbouw van de sector. Ziet de Minister kans om gebruik te maken van het momentum dat is gecreëerd met de huidige opschorting van de historische slotregeling en zich in Europa hard te maken voor een herziening hiervan die meer op duurzaamheidspresaties is gestoeld? Is de Minister bereid om ook met Schiphol in overleg te treden om in te zetten op een sterkere differentiatie in de luchthavengelden op duurzaamheid, stikstof en geluid? Kan de Minister voorts aangeven wat de status is van de uitvoering van de motie (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 46) van de leden Paternotte en Stoffer inzake de Nederlandse inzet op het realiseren van accijns op kerosine?

Afsluitend willen de leden van de D66-fractie graag horen welke kansen de Minister ziet met betrekking tot het thuiswerken, zoals we de afgelopen maanden allen hebben gedaan, waardoor de noodzaak tot reizen maar ook specifiek vliegen opnieuw onder de loep is komen te liggen. Ziet de Minister de mogelijkheid om binnen haar eigen ministerie programma's in te stellen om ervoor te zorgen dat minder vliegreizen de nieuwe norm wordt, bijvoorbeeld door online werken en verplichte treinreizen te stimuleren? Is zij bereid om deze mogelijkheden nader te onderzoeken en hiervoor een overheidsprogramma in te zetten gericht op het beperken van vliegreizen van overheden?

Aanwijzing ILT handhaving Verordening (EG) Nr. 261/2004

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de beslissing van de Minister om overtredingen van Verordening (EG) Nr. 261/2004 te gedogen en de uitgifte van vouchers tijdelijk goed te keuren (Kamerstuk 31 936, nr. 731). Enerzijds ondersteunen deze leden de keuze van de Minister om de acceptatie van vouchers te stimuleren, zoals dit ook bij de cultuur-, toerisme- en horecasector zou moeten worden gestimuleerd. Anderzijds hebben zij ernstige zorgen over de mate van consumentenbescherming ten gevolge hiervan, welke zij ook hebben uitgedrukt in de (nog onbeantwoorde) vragen die zij de Minister hierover hebben gesteld (2020Z06120). Het automatisch verstrekken van vouchers en weigeren van terugbetaling is volgens deze leden simpelweg in strijd met de rechten van consumenten, zoals ook nog eens is onderstreept door de Europese Commissie. Deze leden merken op dat het gedoogbeleid van de Minister bijvoorbeeld grote gezinnen, waar de uitstaande bedragen kunnen oplopen tot wel duizenden euro's die zij mogelijk zelf ook broodnodig hebben in deze onzekere tijden, in financiële problemen kan brengen, zeker gezien het ontbreken van een faillissementsfonds, waardoor consumenten mogelijk na twaalf maanden onzekerheid alsnog kunnen fluiten naar hun geld als luchtvaartmaatschappijen alsnog kopje onder gaan aan deze crisis.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat voorkomen moet worden dat consumenten een ongevroegde leenheer zijn aan luchtvaartmaatschappijen en daarmee twaalf maanden in onzekerheid zitten of zij hun geld terugkrijgen. Deze leden vernemen

daarom graag welke stappen de Minister gaat ondernemen om een dergelijke situatie te voorkomen. Erkent de Minister dat, zoals de Europese Commissie eerder heeft aangegeven, consumenten onverkort recht hebben op directe restitutie indien de vlucht die zij hebben geboekt niet wordt uitbetaald? Indien zij dit niet erkent, kan zij toelichten waarom niet? Vindt de Minister het terecht dat consumenten twaalf maanden lang een dergelijk risico lopen, terwijl zij dit risico ten tijde van het boeken onmogelijk hadden kunnen voorzien? Hoe kijkt de Minister aan tegen het idee om als overheid garant te staan voor de uitbetaling van deze vouchers in het geval van het faillissement van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, waarmee het ongevraagde consumentenrisico wordt afgedekt? Is de Minister bereid zich hier hard voor te maken bij Europese Transportraden en de Europese Raad, zodat dit ook op Europees niveau gebeurt? Gaat de Minister stappen ondernemen om ervoor te zorgen dat meer duidelijkheid wordt gecreëerd voor consumenten waar zij hun recht kunnen halen, nu sommige landen, inclusief Nederland, hier hun eigen plan in lijken te trekken? Deelt de Minister de mening dat hier Europese coördinatie nodig is? Indien zij deze mening deelt, welke stappen wil de Minister zetten om deze coördinatie mogelijk te maken en hoe zou deze er volgens de Minister uit moeten zien?

Ten slotte horen de leden van de D66-fractie ook graag welke lessen kunnen worden getrokken uit deze crisis. Hoe kijkt de Minister nu aan tegen de eerdere suggestie van deze leden om ook niet-pakketreizen via Europa te beschermen tegen faillissementen? Vindt de Minister dat epidemieën en pandemieën ook onderdeel moeten worden van de categorie calamiteiten in het calamiteitenfonds van de Stichting Garantiefonds Reisgelden (SGR)?

Tussentijds advies Van Geel Omgevingsraad Schiphol

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van het tussentijdse advies van de heer Van Geel over de Omgevingsraad Schiphol (ORS) dat de Minister ter kennisgeving heeft aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 378). Deze leden zijn van mening dat het van groot belang is dat een blijvende inzet en regie wordt getoond vanuit het Rijk om hinder voor omwonenden van luchthavens te beperken. Zij zouden de Minister daarom nog enkele vragen willen voorleggen. Van Geel wijst er in het onderzoek op dat hinderbeperking een centraal uitgangspunt is in het op 5 juli 2019 geformuleerde kabinetsbeleid, maar dat de uitwerking daarvan is belegd bij Schiphol. Van Geel geeft vervolgens aan dat een sterkere regie van het Rijk nodig is op beleidsformulering en beleidsuitvoering (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 378). Kan de Minister toelichten hoe zij de rolverdeling ziet tussen het ministerie, Schiphol en de omgeving bij het uitvoeren van het hinderreductieplan? Kan de Minister bovendien toelichten of en hoe zij de tussentijdse conclusies van het advies van Van Geel mee zal nemen in de Luchtvaartnota en het LVB-2? Welke stappen heeft de Minister ondernomen om ervoor te zorgen dat omwonenden zich ook voldoende betrokken voelen bij de MER-procedure voor LVB-2?

Opvolging van moties

De leden van de D66-fractie hebben ten slotte nog een aantal vragen aan de Minister met betrekking tot de opvolging van enkele van de moties die zijn (mede-)ingediend door het lid Paternotte.

Nu Schiphol de komende tijd door de coronacrisis een flink aantal minder vluchten heeft, zijn de leden van de D66-fractie meer dan ooit van mening dat in de heropbouw van onze economie, en daarmee ook de luchtvaart-sector, respect voor het milieu, omwonenden en de natuur nodig is. Eerder heeft het lid Paternotte namens deze leden een aangenomen motie ingediend die deze lijn ondersteunt en welke de regering verzoekt om grenzen op te stellen voor geluid, broeikasgassen en andere schadelijke stoffen, zoals stikstofoxide (Kamerstuk 31 936, nr. 598). Deze leden zouden van de Minister graag vernemen op welke manier zij invulling heeft gegeven aan deze motie. Eerder gaf de Minister aan dat zij de mogelijkheden hiertoe en de effecten daarvan zou laten onderzoeken, waarvan zij verwachtte dat de resultaten na de zomer zouden worden gepubliceerd (Kamerstuk 31 936, nr. 641). Deze leden vragen de Minister toe te lichten of zij de resultaten hiervan ook met de Kamer zal delen en of deze ook zullen worden meegenomen in de Luchtvaartnota. Bovendien zouden zij de Minister willen vragen wanneer zij voornemens is de Luchtvaartnota te publiceren.

Motie van de leden Amhaouch en Paternotte over de Schiphol Group als koepel voor alle vliegvelden (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28)

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat samenwerking tussen de Nederlandse luchthavens van groot belang is om het uitdragen van de maatschappelijke functie te maximaliseren, terwijl de lasten zo veel mogelijk gespreid worden. In de praktijk beconcurreren luchthavens van nationale betekenis binnen en buiten de Schipholgroep elkaar echter, zoals nu met de covid-19-crisis het geval is tussen de luchthavens Maastricht Aachen en Schiphol op het gebied van vracht. Anderzijds is de vraag of de functie van Groningen Airport Eelde momenteel goed benut wordt. Deze leden delen dan ook de mening van het lid Amhaouch (CDA) dat een overkoepelende, centrale regie nodig is om een optimale samenwerking te creëren, zoals ook is benadrukt in de aangenomen motie-Amhaouch/Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28). Deze leden vragen of de Minister kan toelichten op welke manieren invulling is gegeven aan deze motie en of deze invulling zal worden meegenomen in de Luchtvaartnota. Indien de invulling niet zal worden meegenomen, vragen zij haar toe te lichten waarom dit niet het geval is.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie zullen zich in dit schriftelijk overleg beperken tot zaken die zij urgent achten voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart. Allereerst een aantal vragen over de vluchten die op dit moment nog wel plaatsvinden. Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat ook de anderhalvemetervoorzorgsmaatregelen binnen de luchtvaart gewaarborgd worden? Welke maatregelen worden er genomen om personeel in de lucht en op de grond te beschermen? Wie ziet hierop toe? Op basis van welke criteria wordt besloten dat een regio een hoog risico heeft en vluchten opgeschort worden?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de coronacrisis de luchtvaart abrupt tot een halt heeft gebracht. Schiphol en veel andere grote luchthavens draaien op minder dan 10% van hun gebruikelijke aantal vluchten. Veel werknemers van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen zitten tijdelijk thuis en vrezen voor de toekomst van hun werk. Luchtvaartmaatschappijen komen in zwaar weer, en hoe de toekomst eruit zal zien, is nog ongewis. Op dit moment liggen nagenoeg

alle vluchten stil, maar ook op de lange termijn zullen de gevolgen aanzienlijk zijn. De vraag naar vliegverkeer zal lang veel lager blijven dan het voor de coronacrisis het geval was. Veel luchtvaartmaatschappijen zullen moeten inkrimpen en een aantal zal deze crisis niet overleven. De restricties van de anderhalvemeter economie zullen van invloed zijn op de capaciteit in vliegtuigen, en de vraag is hoe lang dit het geval zal zijn. Deze leden willen de Minister vragen naar een analyse van de mogelijke effecten en scenario's van corona op de middellange termijn, en de Kamer hier regelmatig over te informeren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om een doorkijk te geven naar de praktijk van de middellange termijn voor de luchtvaart. Een groot aantal scenario's gaat ervan uit dat coronamaatregelen en de anderhalvemetersamenleving nog jarenlang onderdeel van ons dagelijks leven zullen zijn. Hoe gaat dit eruitzien voor de luchtvaart? Grote groepen mensen vanuit de hele wereld bij elkaar in vertrekhallen? Langdurig tussen vreemdelingen als sardientjes in een vliegtuig? Het kan allemaal niet meer. Als vliegtuigen vele stoelen tussen passagiers vrij moeten laten, er blijvend reisbeperkingen gelden of afhandelingsoperaties ingrijpend moeten veranderen, dan zal dit grote gevolgen hebben voor de prijzen, de capaciteit en de vraag naar vliegreizen. Moeten we daar niet veel meer op anticiperen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat wel duidelijk is dat terug naar hoe het voor corona was, niet zal gaan. Want ook voor de coronacrisis lag de luchtvaart al op ramkoers met het klimaat en met omwonenden. Nu het vliegverkeer is stilgevallen, merken omwonenden van Schiphol hoeveel ze dagelijks inleveren om een luchtvaartsector van deze omvang mogelijk te maken. We kennen de klimaatmodellen, de gezondheidsstatistieken van ultrafijnstof en de zwerige geluidscontouren op de kaart van Nederland. Maar als het allemaal in een keer wegvalt, dan merken mensen hoeveel ruimte Schiphol letterlijk inneemt. Als terug naar hoe het was geen optie is, dan is de vraag hoe we ervoor zorgen dat de luchtvaart weer opgebouwd wordt op een manier die past binnen de grenzen van klimaat, gezondheid van omwonenden, veiligheid en de natuur. Welke instrumenten heeft de Minister om dit proces te sturen en vorm te geven? De directeur van Schiphol heeft aangegeven geleidelijk terug te willen komen op het niveau van voor de coronacrisis. Wat deze leden betreft gebruiken we juist dit moment om de omslag in de luchtvaart vorm te geven. Een kleiner Schiphol, waar korteafstands-vluchten zijn vervangen met treinen, waar we de schoonste en stilste vliegtuigen voorrang kunnen geven, met zoveel mogelijk directe verbindingen. Dit betekent een krimp, zodat de operaties passen binnen de grenzen van klimaat, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid. Welke stappen gaat de Minister in deze periode zetten om de instrumenten vorm te geven om te kunnen sturen op het Schiphol en de luchtvaart die Nederland nodig heeft? Is de Minister bereid dit als uitgangspunt te nemen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben in die context een vraag over eventuele voorwaarden aan steun voor luchtvaartmaatschappijen of luchthavens. Op welke manier is de Minister van I&W aangehaakt bij gesprekken door de Minister van Financiën? Op welke manier wordt er ook vanuit beleidsdoelen gekeken naar deze mogelijke steun? Is de Minister het met deze leden eens dat als het doel is om de luchtvaart in Nederland te verduurzamen, het cruciaal is om dit ook als voorwaarde te stellen voor eventuele steun? Hoe kijkt de Minister naar de uitspraken van de Oostenrijkse Minister van Economie dat een steunpakket voor Austrian Airlines vergezeld moet gaan van een klimaatplan, waarbij korteafstands-vluchten worden vervangen door treinen en er wordt geïnvesteerd in duurzame brandstoffen?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden de erkenning nodig dat de post-corona luchtvaart een andere zal zijn, met een blijvend andere omvang dan ervoor, om snel weer op te staan. Niet terug naar hoe het was, maar hoe het moet worden. De luchtvaart zal ook in toekomst van groot belang zijn voor de Nederlandse economie. We hebben die verbinding met de wereld nodig. We moeten mensen bij elkaar kunnen brengen. Maar de luchtvaart die Nederland nodig heeft, is kleiner dan de luchtvaart die we hadden. Pogingen om terug te keren naar het oude niveau vragen een andere investering. En met een crisis in het vooruitzicht is vooraf kiezen wat we willen houden, wat we willen uitbouwen en wat we kunnen missen, hard nodig.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de Luchtvaartnota inmiddels enkele keren is uitgesteld. Wanneer kan de Kamer deze verwachten? Hoe zal de Luchtvaartnota ingaan op de gewijzigde situatie? Eerder gaf de Minister aan geen krimpscenario te willen onderzoeken. Nu we krimp hebben, zonder scenario, hoe zal dit terugkomen in de Luchtvaartnota? Kan de Minister toezeggen ook een scenario voor 450.000 vliegbewegingen voor de komende jaren te onderzoeken?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat er vlak voor de coronacrisis een flinke overcapaciteit was in de luchtvaart in Europa, maar ook in Nederland. Nederland heeft met vijf – en als het aan het kabinet ligt met Lelystad Airport erbij zes – veel meer capaciteit dan we nodig hebben. Twee van deze vliegvelden, Maastricht Aachen Airport en Eelde, zijn al jarenlang noodlijdend. In plaats van nog meer financiële steun in de bodemloze put, is dit het moment om met een goed sociaal plan afscheid te nemen van deze vliegvelden. De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om samen met de provincies en aandeelhouders een goed sociaal plan te maken en te bezien hoe alternatieve werkgelegenheid kan worden gecreëerd.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, is dit ook het moment om een definitieve knoop door te hakken over Lelystad Airport. Met een kleinere luchtvaart en een kleiner Schiphol is er geen behoefte meer aan een overloopluchthaven Lelystad. Deze leden roepen de Minister op, om de moed te tonen zelf dit project definitief te beëindigen en dit niet over te laten aan haar opvolger. Drie keer moest de opening worden uitgesteld, omdat de vergunningen niet op orde waren, milieuonderzoeken niet klopten en er niet was voldaan aan allerlei voorwaarden. Dat was niet het gevolg van foutjes of onvoorziene omstandigheden. Dat was het gevolg van een poging om iets te doen wat niet kan. Erkent de Minister dat er geen noodzaak meer is om Lelystad Airport voor 2023 te openen nu Schiphol ver onder de vergunde vliegbewegingen uitkomt? Wat gaan de brandweer en de luchtverkeersleiding op Lelystad doen, nu zeker is dat het nog jaren duurt, voordat er (grote) vliegtuigen landen? Is de Minister het met deze leden eens dat dit geldverspilling is? Deze leden vragen de Minister om nu met de provincie Flevoland in gesprek te gaan over een alternatief plan, dat duurzame werkgelegenheid kan brengen in deze regio.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met grote interesse kennisgenomen van de op 17 april 2020 toegestuurde studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) over de maatschappelijke kostenbatenanalyses (MKBA's) van luchtvaart en luchthavens (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 385). De eerdere kritiek bleek terecht en deze leden zijn blij dat het wetenschappelijk instituut van het ministerie goede aanknopingspunten heeft gevonden om de milieueffecten van de luchtvaart en de maatschappelijke kosten ervan, beter te modelleren. Dat kan ons helpen bij het maken van goede afwegingen over de herstart van

de luchtvaart en het soort luchtvaart dat we willen hebben. De Minister was in de begeleidende brief (Kamerstuk 29 665, nr. 385) niet erg uitvoerig over de toepassing van de nieuwe inzichten. In de beantwoording van het schriftelijk overleg over de second opinion was zij uitvoeriger (Kamerstuk 31 936, nr. 712). De leden van de GroenLinks-fractie hebben met verbazing gelezen dat de MKBA niet ten grondslag lag aan de beleidskeuzes. Wat is het nut van een dergelijk project, als het geen maatschappelijke baten oplevert die de maatschappelijke kosten overstijgen? Al het overheidsbeleid zou gericht moeten zijn op het creëren van maatschappelijke baten, gebaseerd op een breed welvaartsbegrip. Het faciliteren van particuliere baten met hoge maatschappelijke kosten zonder dat de baten weer ten goede komen aan de maatschappij leidt niet tot een eerlijke economie en een welvarend land. Deze leden willen benadrukken, dat zonder goed de effecten voor het klimaat, natuur, leefbaarheid en gezondheid in beeld gebracht te hebben, geen goede afweging mogelijk is. Zij zien ook internationaal dat factoren als reistijdwaardering, sterk aan verandering onderhevig zijn en het KiM-onderzoek «Mobiliteit en de coronacrisis: Effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving» dat 20 april jl. is gepubliceerd laat sterk gewijzigde reizigersvoorkeuren met betrekking tot de luchtvaart zien.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat in andere Kamercommissies eerder ook is gesproken over de gehanteerde discontovoet in MKBA-scenario's. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft een set richtlijnen die nu niet altijd wordt toegepast, als bureaus MKBA's opstellen voor luchtvaartscenario's. Deze leden zouden graag zien dat de Luchtvaartnota en de andere besluiten met betrekking tot luchtvaart die voor komen te liggen, altijd een degelijke MKBA bevatten waarin de nieuwe inzichten zo goed mogelijk zijn verwerkt. Kan de Minister dit toezeggen? Kan de Minister toezeggen dat voor nieuwe luchthavenbesluiten, de Luchtvaartnota of andere besluiten die van grote invloed zijn op de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland, de MKBA's opnieuw zullen uitgevoerd met de juiste CO₂-berekeningen en volgens de richtlijnen van het CPB?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de luchtvaartmarkt er post corona, ook los van de maatschappelijke kosten, anders uit zal zien. Wat deze leden betreft, zijn alle voorspellingen over de marktontwikkeling waar alle toekomstscenario's op zijn gebaseerd, achterhaald. De constatering van het KiM, dat het WLO-laagscenario geen 2°C-doelstelling bevat, is nu wel erg knellend geworden aangezien de wereldeconomie een behoorlijke klap krijgt en daarmee dit scenario opeens veel realistischer is. Wat betekent dit? Kan de Minister alsnog de opdracht geven voor een studie die enerzijds uitgaat van nieuwe realistische economische verwachtingen én alle maatregelen die nodig zijn voor het 2°C-scenario en tevens een voor een 1,5°C-scenario? Een plan voor de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat met andere woorden.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat toen duidelijk werd dat corona voor een forse vraaguitval voor de luchtvaart zou leiden, de eerste tegemoetkoming aan de sector, het opschorten van de verplichting was om toegekende slots te gebruiken. Europa kwam hier binnen enkele dagen aan tegemoet. Deze leden zijn hier niet tegen. Niemand wil lege vliegtuigen in de lucht. Maar deze leden constateren ook dat de slotverordening duidelijk is opgesteld voor de wensen van de gevestigde partijen in de luchtvaart. Wat is nu de afspraak met betrekking tot de niet vervulde slotverplichting? Wat is hier precies afgesproken over hervatting van de dienstregelingen en het aanhouden van slots? Welke voorwaarden zijn er vastgelegd? Deze crisis is wat deze leden betreft ook het moment om de hele slotverordening te herzien. Slots horen wat deze leden betreft niet

het eigendom van een luchtvaartmaatschappij te zijn. Slots regelen het gebruik van de lucht en de luchthaven en dat zijn collectieve voorzieningen in het beheer van de staat, ten dienste aan de maatschappij. Dat leidt tot fors andere prioriteiten bij de verdeling van schaarse ruimte. Juist nu de ruimte in de lucht en op de luchthaven acuut niet schaars meer is, is het moment gekomen om de kaarten opnieuw te schudden en andere spelregels af te spreken. Welke route heeft meerwaarde voor Nederland? Hoe krijgen we de beste bereikbaarheid voor het kleinste aantal vliegbevingen? Hoe zorgen we dat de slotmobiliteit hoog genoeg blijft om ook met een beperkte aantal vliegbewegingen flexibel in te kunnen spelen op wijzigende prioriteiten? Deze leden vragen de Minister om een nieuw model te ontwikkelen en in afwachting daarvan vrijgekomen slots slechts voor een beperkte periode uit te geven. Waar het ministerie eerst nog uitging van een transitieperiode van vijftien jaar en enorme bedragen aan compensatie, kunnen we nu zelf eisen stellen en snel voortgang boeken. Is de Minister hiertoe bereid? Is zij bereid om dit in Europees verband aan te kaarten en tot nieuwe afspraken te komen? Is zij bereid om een Nederlands voorstel in te brengen waarbij overheden slotcoördinatie kunnen gebruiken om te sturen op schoner, stiller en maatschappelijke meerwaarde? Kan ze een uitgewerkt voorstel hiertoe met de Kamer delen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het van groot belang is dat de jarenlange periode van anticiperend handhaven zo snel mogelijk wordt beëindigd met het vastleggen van het LVB-1, ook al ligt nu het grootste deel van het vliegverkeer stil. Wat is de reactie van de Minister op het juridische advies dat de Kamer heeft gevraagd over het anticiperend handhaven (Kamerstuk 29 665, nr. 380)? Erkent de Minister dat deze situatie zeer onwenselijk is? Zo ja, wat zijn voor de Minister de volgende stappen in het proces van het vastleggen van het LVB? Klopt het dat de eerste stap is om een passende beoordeling uit te voeren? Wanneer kan de Kamer deze verwachten? De Minister van LNV stelde dat de passende beoordeling zal worden gedaan op het niveau van 480.000 vluchten. Zij stelt dat het LVB uit 2008 deze milieuruimte heeft vergund. Maar de milieuruimte voor dat LVB is toen uitsluitend bepaald op basis van de geluid. Klopt het dat er toen geen passende beoordeling is gedaan over de impact van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden? Waarop baseert de Minister zich als men stelt dat op basis van deze milieuruimte ook stikstofdepositie kan worden vastgesteld? Moet het LVB niet op een veel lager aantal vluchten worden vastgesteld? Kan de Minister schetsen wat het proces tot het vastleggen van het LVB zal zijn en hoeveel tijd hier nog voor nodig is? Wordt in een nieuw LVB een plafond voor het totaal aan emissies vastgelegd?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met enige verbazing gekeken naar de afwijzing van het handhavingsverzoek van MOBilisation for the environment (MOB). Schiphol moet wel voldoen aan stikstofregels, maar er wordt niet gehandhaafd. Nederland heeft een structureel stikstofprobleem. Dit is in belangrijke mate veroorzaakt door gebrekkige handhaving en het slecht toepassen van de regels. Schiphol komt nu door de coronacrisis vrijwel zeker onder de mogelijk legale 400.000 vliegbewegingen, dus de toezegging om op dit punt de wet te handhaven had niet eens iets gekost. Deze leden zijn zeer teleurgesteld over het automatisme om tegen het milieu te kiezen. Deze leden hebben inmiddels begrepen dat MOB in beroep zal gaan tegen dit besluit. Kan de Minister aangeven hoe zij denkt de emissies van de luchtvaart in lijn te brengen met de natuurregels en de draagkracht van onze natuurgebieden? Wordt er nog steeds gezocht naar schaarse salderingsruimte voor Lelystad, ook nu de opening is uitgesteld en de crisis een snelle opening onwaarschijnlijk maakt? Hoe kan het dat Schiphol destijds een vergunning voor emissies per vliegtuig heeft gekregen in plaats van voor het geheel, terwijl de totale emissie

relevant is voor de depositie en niet de emissie per vliegtuig? Wat is het juiste referentiejaar voor Schiphol en waar is dat op gebaseerd? Hoe kan het dat er zo slecht toezicht is gehouden op het hebben van de juiste vergunningen?

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen op de overige normen ter bescherming van de gezondheid en de leefomgeving. Nu duidelijk is dat tot 2023 ook vanuit de luchtvaart zelf de verwachting is dat het huidige aantal vluchten niet zal worden overschreden, geeft het de ruimte om deze normen in overleg met de omgeving te ontwikkelen. Erkent de Minister de noodzaak om in de komende jaren, terwijl de luchtvaart structureel op een lager niveau zal zijn dan vlak voor de coronacrisis, handhaafbare normen te ontwikkelen om de omgeving beter te beschermen? Welke stappen gaat de Minister zetten om de normen voor ultrafijnstof vast te leggen? Is de Minister bereid om deze periode met zeer weinig vliegverkeer te gebruiken als een nulmeting voor ultrafijnstof? Welke stappen gaat de Minister zetten om ook gezondheidsnormen met betrekking tot geluid te ontwikkelen? Op welke manier neemt de Minister hierbij de WHO-adviezen mee, en is de Minister bereid deze periode met weinig vliegverkeer te gebruiken als een nulmeting? Hoe wordt een onafhankelijk meetnet ingezet om nieuwe geluidsnormen te handhaven, zodat we geluid niet alleen berekenen, maar ook meten? Op welke manier wordt de beleving van geluid en de gezondheidseffecten ook onderdeel van de normen? De normen, die uitgaan van gemiddeld geluid, moeten worden aangevuld met piekgeluid van individuele vliegtuigen. Is de Minister bereid om, nu er zoveel minder gevlogen gaat worden de komende jaren, de nachtvluchten op te schorten? Schiphol zelf heeft ook een plan voor minder hinder geïntroduceerd. Het lijkt vooral een opsomming van veel al eerder toegezegde maatregelen te zijn. Op basis van welke pijlpalen, welke parameters gaat de Minister beoordelen of er daadwerkelijk hinderbeperking heeft plaatsgevonden?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het ook voor veiligheid nodig is om de bestaande normen te herijken. Gemiddeld veilig is niet voldoende als we ongelukken willen voorkomen. Het is in de ogen van deze leden niet acceptabel dat omwonenden van luchthavens geacht worden met een veiligheidsrisico te leven dat vele malen hoger is dan de aanvaardbare risico's voor de zware industrie. Is de Minister bereid de omgevingsrisico's van Schiphol in lijn te brengen met die van de industrie en verkeer? Alle instrumenten voor monitoring en handhaving moeten wat deze leden betreft onverkort uitgewerkt en in stelling worden gebracht. Kan de Minister het tijdspad schetsen voor de ontwikkeling van een set normen om de omgeving te beschermen?

De leden van de GroenLinks-fractie spreken, waar voor de korte termijn helaas weinig mogelijkheden zijn om de impact van vliegen terug te dringen anders dan minder vliegen, de hoop uit dat er in de toekomst wel degelijk technologische oplossingen zijn. De luchtvaart staat voor enorme technische uitdagingen in de noodzakelijke transitie naar klimaatneutraal vliegen. Waar andere mobiliteit vaak elektrisch kan, is dit voor de luchtvaart nog technisch ondenkbaar. Deze leden zijn van mening dat dit de luchtvaart echter niet ontslaat van de verplichting om binnen dertig jaar klimaatneutraal te worden. Sinds enkele jaren zijn kleine initiatieven ontplooid om biobrandstoffen bij te mengen en zo fossiele brandstoffen deels te vervangen. Maar ook aan biobrandstoffen kleven grote risico's. Ten eerst mitigeren kort-cyclische biobrandstoffen slechts een deel van de klimaateffecten. Door secundaire effecten, zoals bijv. waterdamp die tot wolkvorming leidt, zijn de klimaateffecten van de luchtvaart tot wel 4,5 keer groter dan de pure CO₂-emissies. Het eerdergenoemde KiM-onderzoek bevestigt dit nogmaals. Zelfs een 100% vervanging door

de meest duurzame en klimaatneutrale biobrandstof leidt nog steeds tot forse klimaatschade. Een andere brandstof is daarmee geen definitieve oplossing. Ten tweede maken deze leden zich grote zorgen over handhaving van duurzaamheidscriteria, zeker in mondiaal perspectief. De RED-II criteria zouden de minimale standaard moeten zijn voor alle biobrandstoffen. Deze leden achten het niet realistisch dat luchtvaart, scheepvaart en het wegverkeer grote hoeveelheden biobrandstoffen kunnen bijmengen zonder dat de vraag de beschikbaarheid overschrijdt en daarmee de weg opent voor fraude en gesjoemel. Het is daarom in de ogen van deze leden van groot belang dat we kiezen waar de schaarse biobrandstoffen worden ingezet en waar de transitie naar klimaatneutrale elektrische aandrijving sneller mogelijk is. Is de Minister het eens met deze leden dat er in het geval van een bijmengverplichting gekozen moet worden tussen wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart? En hoe wil de Minister de bovengenoemde risico's mitigeren? Is de Minister het met deze leden eens dat voorkomen moet worden dat door te sturen op kwantitatieve doelen, zoals een bijmengverplichting, de kwalitatieve doelen met betrekking tot duurzaamheid in gevaar komen? Op welke manier wil de Minister dit risico tegengaan?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat de Minister voor de korte termijn wil inzetten op bijmenging van biobrandstoffen, omdat dit sneller te realiseren is dan synthetische kerosine. Kan de Minister onderzoeken hoeveel alternatieve brandstoffen nodig zijn voor de Nederlandse luchtvaart? Kan zij uitzoeken wat nodig is om hieraan te voldoen? Hoeveel biobrandstof kunnen we maken en hoeveel moeten we importeren? Hoeveel elektriciteit is nodig om waterstof te maken voor synthetische brandstof? Waar kan CO₂ worden «geoogst» en kunnen fabrieken worden gebouwd? Hoe snel is dit realiseerbaar en welke techniek leidt als eerste naar een forse duurzame klimaatbesparing? Met andere woorden: kan de Minister verschillende scenario's in kaart brengen voor het verduurzamen van vliegtuigbrandstoffen en deze met de Kamer delen, voordat er beleidsmaatregelen op dit vlak genomen worden?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich nog steeds zorgen over de veiligheid van de luchtvaart. Het Nederlandse luchtruim is vol, er liggen veel vliegvelden verspreid over een relatief klein gebied met in het midden het grote Schiphol, dat vanuit alle hoeken wordt aangevlogen. Ook op de grond zitten vliegtuigen elkaar in de weg en de sector heeft de neiging om pas iets te verbeteren als de risico's te groot worden. Verbetering van de veiligheid volgt daarmee meestal als noodzakelijke stap op de wens tot groei en de OVV was juist hier heel kritisch op. Luchtvaart moet altijd zo veilig mogelijk. De maatregelen, werkzaamheden en procesverbeteringen van de laatste tijd zouden de veiligheid moeten verbeteren. Verschillende onderzoeken bevestigen dat plannen worden uitgevoerd. Maar deze leden wijzen erop dat ook de audits, zoals die van DFS, erop wijzen dat er nog grote risico's zijn bij de complexiteit van de operatie op Schiphol en de werklust van de verkeersleiding. DFS vraagt om verdere analyse van de effectiviteit van de genomen maatregelen in de context van verdere groei. Ook deze leden zijn zeer benieuwd hiernaar. Veiligheid, geluidsbescherming van de omgeving en groei zijn drie wensen die niet met elkaar verenigbaar zijn. Deze leden kiezen dan voor veiligheid en een regelmatig moment van rust voor de omgeving. Ook willen deze leden graag aandacht voor de veiligheidsrisico's die voortkomen uit arbeidsomstandigheden. Er is veel verloop, veel tijdelijke krachten, mensen die voor weinig geld lange dagen maken, hetgeen risico's met zich meebrengt. Dit aspect is in de evaluaties onderbelicht gebleven en daar vragen deze leden graag alsnog aandacht voor. Kan de Minister inhoudelijk ingaan op het onderzoeksrapport «Veiligheid op de grond» van de vakbonden?

De leden van de GroenLinks-fractie willen erop wijzen dat de coronagereleerde teruggang in vluchten en de problemen die dit meebrengt voor de luchtvaartmaatschappijen, geen aanleiding kan zijn om de recente stappen naar het doorberekenen van de maatschappelijke kosten van de luchtvaart, stil te leggen. De luchtvaart heeft decennialang ongebreideld kunnen groeien door het ontbreken van redelijke belastingen, zoals btw en accijns. Met het besluit tot invoering van de tickettaks is een klein stapje gezet. Het door Financiën geïnitieerde Europese overleg over invoering van kerosineaccijns is eveneens hoognodig. Een eerlijke prijs voor vliegen is een eenvoudige manier om de kunstmatige vraag door kunstmatig goedkope tickets te scheiden van de werkelijke vraag voor noodzakelijke reizen. Deze leden willen in dat kader ook wijzen op het onderzoek naar redelijke luchthaventarieven. Ondanks de tariefstijging is Schiphol nog steeds de een-na-goedkoopste van alle onderzochte luchthavens. Ook deze kunstmatige vraagstimulans moeten we beëindigen. Schiphol moet redelijke tarieven vragen en daarmee een groter deel van de eigen lasten dragen, redelijk dividend uitkeren en de door zijn operaties veroorzaakte overlast compenseren. Is de Minister bereid om dit in het kabinet te bespreken?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook nog vragen over de nieuwe passagiersterminal van Schiphol. Dit project is bedoeld om de door Schiphol beoogde groei van het aantal passagiers te faciliteren. Nu ook Schiphol denkt deze groei op zijn best pas over vele jaren te kunnen realiseren, wat is dan de noodzaak voor deze uitgave? Is het niet verstandiger dat Schiphol de bouw van de terminal uit- of afstelt en het vrijgekomen kapitaal investeert in het verbeteren van het treinstation onder de luchthaven? Is het ontwikkelen van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol voor klimaatneutrale connectiviteit niet een veel zinvollere investering? Kan de Minister aangeven welke overheid verantwoordelijk is voor toezicht op het bouwproces en de vergunningen? Wordt bij de beoordeling hiervan ook gekeken naar de verkeersaantrekkende werking (bouwverkeer, auto's en vliegtuigen) en de daarmee gepaard gaande stikstofemissies? Is een passende beoordeling gemaakt? Welke overheid heeft de natuurvergunningen verleend?

De leden van de GroenLinks-fractie merken tot slot op dat deze Minister bij haar aantreden stelde dat de grootste opdracht die ze had was om het vertrouwen van omwonenden te herstellen. Op dit moment ligt het vliegverkeer stil, en hebben ook de omwonenden een adempauze. Ik wil de Minister vragen om omwonenden en alle relevante betrokkenen stap voor stap mee te nemen in de stappen die gezet worden om de luchtvaart weer opnieuw vorm te geven.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie zien in de gevolgen van de coronacrisis opnieuw bevestigd dat het systeem waarop luchtvaart is gestoeld niet voldoet. Meteen aan het begin van de crisis komen vrijwel alle luchtvaartmaatschappijen in de problemen en wordt naar de overheid gekeken om bij te springen. En dat terwijl de belastingbetaler die nu voor die steun mag opdraaien, de afgelopen jaren nauwelijks invloed heeft op de (groei van de) luchtvaart. De geluidsoverlast door de luchtvaart wordt jaar op jaar groter, alsook de uitstoot van CO₂ en ultrafijnstof. De luchtvaart heeft een enorm effect op het klimaat, de luchtkwaliteit en de gezondheid. En terwijl steeds meer onderzoeken aantonen dat de bijdrage van de luchtvaart aan onze economie niet bovengemiddeld groot is, geniet de luchtvaart nog steeds allerlei privileges, zoals geen btw op tickets en geen accijns op kerosine. Is de Minister het met deze leden eens dat de privileges van de luchtvaart zo snel mogelijk beëindigd moeten worden?

Dat de luchtvaart als normale sector gezien moet worden, waar mens, milieu en klimaat boven het economisch belang moeten staan, en dat van groei van de luchtvaart daarom geen sprake kan zijn? En is de Minister bereid om in de zogeheten exit-strategieën voor de luchtvaart rekening te houden met dit nieuwe normaal?

De leden van de SP-fractie constateren dat KLM en Schiphol al snel op de stoep van het ministerie stonden voor financiële hulp na het uitbreken van het coronavirus. Deze leden vinden dat allereerst een beroep moet worden gedaan op de eigen financiële reserves voordat overwogen wordt om als Staat financieel bij te springen. Is de Minister dit met deze leden eens? En is dit met beiden besproken of gaat de Minister dit nog doen? Als er besloten wordt om staatssteun aan KLM (en eventueel Schiphol) te verlenen, moet dat voor deze leden gepaard gaan met harde voorwaarden op het gebied van het herwaarderen van arbeid. Zo mag geen personeel ontslagen worden, moeten meer zekere contracten voor het eigen personeel en ingehuurd personeel komen, moeten concrete maatregelen komen om te verduurzamen, wordt er de komende jaren geen dividend uitgekeerd aan aandeelhouders en wordt gekeken naar bonussen aan de top die sowieso niet mogen stijgen. Deze leden willen absoluut voorkomen dat de steun een blanco cheque voor KLM wordt. Is de Minister hiertoe bereid? Daarnaast lijkt het deze leden logisch dat een bedrijf dat in goede jaren winst boekt, in slechte jaren alleen financiële steun in de vorm van een lening ontvangt. Hoe staat de Minister hierin? Is de Minister het ook met deze leden eens dat KLM belastingontwijking niet moet faciliteren door piloten, die in het buitenland wonen, voor spotgoedkope prijzen in te vliegen en na een periode gewerkt te hebben voor diezelfde spotgoedkope prijzen weer terug te vliegen? Vindt de Minister net als deze leden dat eventuele staatssteun voor KLM bedoeld is voor werknemers die hier de klappen opvangen en nu in onzekerheid leven, zoals oproepkrachten en uitzendkrachten, en niet voor piloten die in het buitenland wonen en nauwelijks een bijdrage leveren aan ons sociale stelsel?

De leden van de SP-fractie vinden dat de herwaardering van arbeid begint bij de mensen die doorwerken in deze crisis. Op Schiphol zijn dat bijvoorbeeld de beveiligers, schoonmakers, bagage-afhandelaars en het grondpersoneel. Allemaal werknemers die, door de drang van Schiphol om de goedkoopste luchthaven te zijn, hun werkdruk de afgelopen jaren hebben zien toenemen maar hun koopkracht nauwelijks hebben zien stijgen. Zij werken nu door om het land draaiende te houden. Is de Minister het met deze leden eens dat deze onmisbare werknemers waardering verdienen voor het werk dat zij doen? En dat die waardering niet alleen moet bestaan uit mooie woorden of applaus, maar vooral uit een fatsoenlijk loon van minimaal 14 euro per uur, zekere contracten, een normale werkdruk en invloed op hun roosters? Wat gaat de Minister doen om hiervoor te zorgen? Is de Minister bereid om naar een herinrichting van Schiphol te kijken, waarbij de race naar beneden wordt stopgezet en concurrentie, bijvoorbeeld in de grondafhandeling, wordt afgebouwd? Deze leden zien hier mogelijkheden voor door het afdwingen van sociale vestigingseisen op Schiphol. Is de Minister dit met deze leden eens en hoe gaat zij ervoor zorgen dat Schiphol sociale vestigingseisen, zoals minimaal € 14,- loon per uur en minimaal 80% vaste contracten, gaat stellen aan luchtvaartmaatschappijen en bedrijven die op Schiphol actief zijn?

De leden van de SP-fractie constateren dat, in het kader van sociale normen en vestigingseisen, de Minister op aandringen van deze leden inmiddels een jaar geleden gesprekken heeft gevoerd met de vakbonden FNV, VNV en VNC. Op 13 mei 2019 berichtte zij de Kamer dat de

gesprekken constructief van aard waren en dat er vervolggesprekken zouden plaatsvinden. Kan de Minister toelichten of en wanneer deze gesprekken hebben plaatsgevonden, welke afspraken er zijn gemaakt en welke acties de Minister, zowel nationaal maar ook in EU-verband, heeft ondernomen om tot verhoogde sociale normen in de luchtvaart te komen?

De leden van de SP-fractie hebben daarnaast veel voorbeelden voorbij zien komen waaruit bleek dat zowel KLM als Schiphol het niet zo nauw nemen met het treffen van maatregelen om werknemers te beschermen tegen het coronavirus. Een lounge met lopend buffet dat geopend was ondanks een verbod. Personeel aan de incheckbalies en beveiligers die op minder dan 50 cm afstand van reizigers hun werk doen zonder beschermingsmiddelen. Tientallen en zelfs honderden passagiers die tegen elkaar aan wachten op hun koffers bij een bagageband. En (repatriërings)-vluchten uit bekende coronabrandhaarden waar de anderhalve meter afstand geenszins werd toegepast. Is de Minister het met deze leden eens dat dit ontoelaatbaar en onacceptabel is? Wat is ondernomen om Schiphol en KLM zover te krijgen dat zij zich aan de maatregelen gaan houden? En welke stappen zijn er genomen om te handhaven? Is de Minister het met deze leden eens dat alle werknemers die nu doorwerken het recht hebben op beschermingsmiddelen om hun werk veilig te kunnen doen? En zo ja, hoe gaat zij hiervoor zorgen? Is de Minister het met deze leden eens dat wanneer de keuze wordt gemaakt om bij repatriëringsvluchten de anderhalve meter regel niet toe te passen, om zoveel mogelijk mensen terug naar Nederland te krijgen, er bij aankomst op Schiphol meer moet gebeuren om er zeker van te zijn dat deze mensen niet besmet zijn met het coronavirus? Waarom worden deze mensen bij aankomst niet getest en waar nodig in quarantaine geplaatst? Is de Minister het met deze leden eens dat de huidige manier van repatriëren het besmettingsgevaar in Nederland verhoogt en niet in lijn staat met de maatregelen die hier worden getroffen om verspreiding van het virus in te dammen?

De leden van de SP-fractie constateren dat door het coronavirus veel vluchten worden geannuleerd en mensen hun geboekte reis niet kunnen maken. De wet regelt dat deze mensen hun geld terug moeten krijgen van de maatschappij waarmee zij zouden vliegen. Bij de Consumentenbond en de ANWB zijn veel klachten binnengekomen over het feit dat maatschappijen het geld niet terugstorten maar vouchers uitdelen, ook als passagiers dat niet willen. Hoewel dit tegen de wet is, handhaaft de Minister niet, maar staat zij dit toe. Deze leden vinden dit ondenkbaar. Gesteund door de Minister hebben KLM en Transavia aangegeven hun huidige beleid niet te wijzigen. Deze leden vragen de Minister welke rechten passagiers hebben als een luchtvaartmaatschappij binnen de gestelde termijn in de voucher failliet gaat? Waar kunnen passagiers dan hun geld terugkrijgen? Deze leden roepen de Minister op om de wet te handhaven en het uitgeven van een voucher alleen mogelijk te maken als de passagier hier zelf akkoord mee gaat.

De leden van de SP-fractie benadrukken het belang van een open discussie over de veiligheidscultuur in de luchtvaart. Alleen zo kan er optimaal geleerd worden en blijft het vliegtuig het veiligste vervoersmiddel per kilometer. Deze open houding moet echter bij de hele sector aanwezig zijn; van het vliegend personeel tot het ondersteunend- en grondpersoneel. Deze leden vinden het daarom des te zorgelijker om in het FNV-rapport «veiligheid op de grond» te lezen dat er op de grond aan die veiligheidscultuur nogal wat schort. Het (zeer fors) sanctioneren van grondpersoneel hebben een funest effect op de meldingsbereidheid van het personeel. Tel daarbij op de hoge werkdruk, de hoge doorlooptijd van personeel en de felle concurrentie tussen afhandelaars, en er ontstaat een

recept voor onheil. Ook de ILT legt in de Staat van Schiphol een verband tussen veiligheidsrisico's en werkdruk en het verbeteren van de veiligheidscultuur. Deze leden vragen de Minister in te gaan op het rapport van de FNV, de problemen die zij schetsen en de conclusies die worden getrokken. Erkent de Minister dat de geschetste problemen een negatief effect hebben op de veiligheidscultuur en haaks staan op de manier waarop luchtvaart bedreven moet worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de Minister doen om de situatie te verbeteren?

De leden van de SP-fractie vernemen dat werknemers op Schiphol zich druk maken over hun gezondheid, omdat een deel van hen jarenlang structureel is blootgesteld aan ultrafijnstof. Deze leden hebben herhaaldelijk aangedrongen op onderzoeken en metingen waarbij deze werknemers duidelijkheid kunnen krijgen van het effect van ultrafijnstof op hun gezondheid. Er zijn inmiddels stappen in de goede richting gezet. Schiphol heeft aangekondigd metingen te gaan laten doen naar ultrafijnstof op het platform en de Minister is in gesprek met het RIVM over de mogelijkheid om een gezondheidsonderzoek te laten uitvoeren onder de platformmedewerkers. Ook heeft de Minister gecommuniceerd dat werknemers en hun organisaties betrokken worden bij het onderzoek. Is de Minister het met deze leden eens dat een eventueel onderzoek niet vanuit Schiphol geïnitieerd zou moeten worden maar door een onafhankelijke partij, omdat de opdrachtgever invloed kan hebben op onderzoeksmethodes en dus ook op de uitkomst ervan? En is de Minister ook bereid om in de gesprekken met het RIVM te kijken naar meetinstrumenten die platformmedewerkers op hun kleding kunnen dragen? Concentraties ultrafijnstof zijn namelijk sterk afhankelijk van de locatie waar gemeten wordt, daarom vinden deze leden dat er gemeten moet worden waar werknemers vaak staan, zoals de vliegtuigopstelplaats. Gaat de Minister hiermee aan de slag?

De leden van de SP-fractie zien in het uitstel van de opening van Lelystad Airport tot november 2021 de zoveelste – en hopelijk laatste – stap op een weg die onvermijdelijk leidt tot afstel van de opening van deze luchthaven voor commerciële passagiersluchtvaart. Het idee van deze luchthaven is altijd al een slecht plan geweest. Deze leden denken daarbij aan de overlast voor mensen in Overijssel, Gelderland, Friesland en Flevoland. Maar ook het feit dat de luchthaven totaal niet past binnen de klimaatdoelstellingen waar we ons terecht aan hebben verbonden. En wat te denken van het inmiddels niet meer bij te houden aantal fouten in de onderliggende rapportages? Daarbij komt dat de CEO van Schiphol heeft aangegeven dat herstel van het aantal vluchten op Schiphol niet eerder zal plaatsvinden dan 2023. Daarmee vervalt de vraag naar een overloopluchthaven tot die tijd. Is de Minister het met deze leden eens dat uitstel tot november 2021, door deze uitspraken van de CEO van Schiphol, is achterhaald en dat uitstel nu geldt tot 2023? Is zij bereid dit ook officieel te maken? En wanneer acht de Minister de tijd eindelijk rijp om over te gaan tot definitief afstel van uitbreiding van dit vliegveld? Welk perspectief kan zij het brandweerkops en de verkeersleiders dan bieden, die zij tegen beter weten aan het werk heeft gezet op Lelystad Airport, terwijl er geen werk is?

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de juridische analyse die is gemaakt over het anticiperend handhaven naar aanleiding van het NNHS op Schiphol. Het onderschrijft volgens hen het gevoel dat veel omwonenden de afgelopen jaren hebben gehad: een rechtsvacuüm waarbij zij op papier gelijk hadden, maar dat gelijk in de praktijk niet kregen. De luchtvaart werd hiermee onevenredig bevoordeeld ten opzichte van de omwonenden. Het is daarom niet meer dan terecht dat dit aangepakt wordt, maar het levert bij deze leden nog wel vragen op.

Waarom krijgt de luchtvaart nog tot 1 oktober 2020 de tijd om overschrijdingen van fijnstootuitstoot te onderbouwen dan wel weg te werken? Deze leden vinden dat handhaving nu moet plaatsvinden en dat er geen uitzonderingspositie voor de luchtvaart meer kan zijn? Kan de Minister hierop ingaan en de keuzes die gemaakt zijn om de uitzonderingspositie van de luchtvaart langer te laten duren toelichten?

De leden van de SP-fractie constateren dat de luchtvaart, door uitstoot van verschillende stoffen, een negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit. Veel inwoners van Nederland merken dat sinds de uitbraak van de coronacrisis de hemel een stuk blauwer is en de luchtkwaliteit is verbeterd nu er nauwelijks vliegverkeer plaatsvindt. Uiteraard speelt mee dat de lucht bijzonder droog is voor de tijd van het jaar, maar door de fors verminderde uitstoot van vliegtuigen ontstaat er ook minder aan vervuiling gerelateerde bewolking. Deze leden vinden dit dan ook het moment om de luchtkwaliteit rondom luchthavens te gaan meten om zo een accurate nulmeting te hebben. Is de Minister dat met deze leden eens en is zij bereid om op korte termijn de luchtkwaliteit rondom alle luchthavens in Nederland te meten om de impact van het vliegverkeer op onze luchtkwaliteit te kunnen herleiden? Op welke termijn gaat de Minister deze metingen uitvoeren en wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan verwachten?

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de klimaatimpact van de luchtvaart drastisch omlaag moet. Dit kabinet zet daarbij in op het bijmengen van biobrandstoffen, maar daar kleven grote risico's aan. Biobrandstoffen uit palmolie, soja, koolzaad en andere landbouwgewassen leiden tot ontbossing, mensenrechtenschendingen, aantasting van de voedselzekerheid en biodiversiteitsverlies. Deze stoffen zijn slechter voor het klimaat dan fossiele brandstoffen. Het gevaar is groot dat voedsel wordt gebruikt om biokerosine van te maken. Is de Minister het met deze leden eens dat het onwenselijk is dat biokerosine uit palmolie, soja en andere plantaardige oliën wordt ingezet in het kader van een eventuele bijmengverplichting in de luchtvaart? Welke maatregelen gaat de Minister treffen om te garanderen dat dit niet gaat gebeuren?

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het ADSE-rapport, dat de aanbesteding van de «Search and Rescue»-diensten in 2016 tegen het licht heeft gehouden. Deze leden hebben gelezen dat de Minister hier lering uit wil trekken voor de aanbesteding in 2022. Los van de discussie of aanbesteden van levensreddende diensten al dan niet gewenst is, maken deze leden zich zorgen of de aanbesteding straks – met weliswaar een duidelijker programma van eisen – slechts prijsgestuurd zal zijn. Deze leden willen zich hard maken voor een sociaal onderdeel in de aanbestedingseisen, zodat het belang van de arbeidssituatie van werknemers in deze vitale sector onderstreept wordt. Dat sluit daarmee geheel aan bij de breed gehoorde maatschappelijke roep voor het herwaarderen van vitaal werk. Is de Minister hiertoe bereid?

PvdA-fractie

Corona

De leden van PvdA-fractie constateren dat het coronavirus, naast de enorme impact op de zorg en zorgverleners, ook impact heeft op de luchtvaart en alle werknemers waarvan het werk afhankelijk is van de luchtvaart. Deze leden maken zich zorgen over deze banen bij luchtvaartmaatschappijen, maar ook bij de afhandeling-, schoonmaakbedrijven en de beveiliging. Deze leden zien dat duizenden flex- en tijdelijke krachten, die een maand geleden nog werkzaam waren op en rond Schiphol,

inmiddels thuis zitten zonder werk en inkomen. Bovendien staan vele afhandelingsbedrijven op omvallen met als gevolg dat nog meer mensen zonder werk en inkomen thuis komen te zitten. Deze leden maken zich hier grote zorgen over. Deelt de Minister de zorg over deze werknemers die nu thuis zitten, zonder werk en inkomen? Is de Minister het met deze leden eens dat het ongewenst is als een bedrijf de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW) aanvraagt maar tegelijkertijd de flex- en tijdelijke krachten naar huis sturen? Is de Minister bereid om deze bedrijven hierop aan te spreken? Verder vragen deze leden welke aanvullende maatregelen de Minister gaat nemen om ervoor te zorgen dat bedrijven op en rond Schiphol, die overheidssubsidie aanvragen, al hun werknemers, waaronder ook flex- en tijdelijke krachten, in dienst houden. Is de Minister verder bereid om de bedrijven die nu op omvallen staan, zoals afhandelingsbedrijven, te ondersteunen zodat er geen duizenden werknemers op straat komen te staan? Is de Minister het met deze leden eens dat een eventueel steunpakket de race naar beneden, wat betreft arbeidsvoorwaarden, bij bagageafhandelings-, schoonmaak- en beveiligingsbedrijven op Schiphol kan veranderen? Is de Minister daarom bereid om bij dit mogelijke steunpakket sociale voorwaarden te stellen, zoals een fatsoenlijk loon en veilige werkomstandigheden?

Staatssteun KLM

De leden van de PvdA-fractie hebben nog specifieke vragen over de mogelijke aanvullende staatssteun voor KLM. Deze leden constateren dat de Deense regering aanvullende voorwaarden, zoals geen bonussen uitbetalen, dividend uitkering of aandelen inkopen, stelt aan staatssteun. Tevens constateren deze leden dat de Oostenrijkse regering ook aanvullende duurzame eisen stelt aan staatssteun aan Austrian Airlines. Deelt de Minister de mening van deze leden dat deze aanvullende voorwaarden, die de Deense en Oostenrijkse regering stellen aan staatssteun, zeer wenselijk is? Gaat de Minister, zoals deze leden graag zien, sociale en duurzame voorwaarden stellen bij staatssteun aan KLM? Is de Minister bereid om, zoals deze leden wensen en zoals ook de aangenomen gewijzigde motie van het lid Nijboer over voorwaarden voor bedrijfsspecifieke steun (Kamerstuk 35 413, nr. 6) bepleit, staatssteun aan KLM alleen toe te staan als KLM aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. Geen bonussen voor de top en geen dividenduitkering voor aandeelhouders;
2. Een fatsoenlijke en sociale beloningsstructuur;
3. Behoud van werkgelegenheid, flex- en tijdelijke krachten blijven in dienst;
4. Aandeelhouders mee laten betalen;
5. Inzetten op stillere en schonere vliegtuigen.

Kan de Minister op elk afzonderlijk punt ingaan?

De leden van de PvdA-fractie hebben verder met grote verbazing kennisgenomen van de wens om de bonus van de KLM-topman, na eerder duizenden flexkrachten naar huis te hebben gestuurd, te verhogen. Is de Minister het met deze leden eens dat het volstrekt ongewenst en bijzonder ongepast is om op dit moment te spreken over het verhogen van het bonusbeleid van de topman van KLM? Is de Minister bereid, ook als aandeelhouder, om de KLM-top aan te spreken op dit slechte voorstel? Is de Minister het met deze leden eens dat het niet uit te leggen is dat aan de ene kant duizenden werknemers door KLM weg zijn gestuurd en nu zonder werk en inkomen thuis zitten en aan de andere kant te pleiten voor een verhoging van de bonus van de KLM-topman? Is de Minister het met deze leden eens dat het morele kompas van de top van KLM op dit moment niet goed staat afgesteld?

De leden van PvdA-fractie vragen verder of de Minister kennis heeft genomen van de Nieuwsuur-uitzending van 18 april 2020⁴ waarin duidelijk wordt dat veel KLM-piloten geen inkomstenbelasting betalen in Nederland. Is de Minister het met deze leden eens dat dit soort belastingconstructies niet wenselijk zijn als een bedrijf vervolgens om staatssteun vraagt? Is de Minister bereid om KLM hierover aan te spreken en maatregelen te nemen zodat deze gewiekste belastingconstructies tot het verleden gaan behoren? Verder vragen deze leden de Minister wat haar oordeel is over piloten die vanuit hun woonplaats in Thailand naar Nederland vliegen («woon-werkverkeer») en dan vervolgens direct aan de slag gaan als piloot naar de Verenigde Staten. Kan de Minister aangeven of dit toegestaan is en of de Minister dit wenselijk vindt? Welke maatregelen gaat de Minister nemen om dit te voorkomen?

Veiligheid werknemers

De leden van PvdA-fractie krijgen signalen dat nog steeds onvoldoende maatregelen zijn genomen om werknemers, bijvoorbeeld beveiligers, een veilige werkomgeving te bieden op Schiphol. Deze leden vragen de Minister of zij bekend is met de signalen dat beveiligers, maar ook bijvoorbeeld het personeel bij de incheckbalies, de ondersteuning van passagiers met mobiliteitsbeperkingen en het personeel in de lounges, onbeschermd moeten werken en hierdoor angst is onder het personeel om besmet te worden door het coronavirus. Deze leden constateren dat het geleidelijk beter gaat, maar dat de problemen nog steeds niet voorbij zijn en daarom vragen deze leden de Minister hoe het mogelijk is dat voor werknemers op Schiphol nog steeds geen veilige werkomgeving is gecreëerd. Deze leden vragen de Minister of deze signalen van werknemers op Schiphol wel serieus worden genomen. Ook vragen deze leden de Minister welke maatregelen er worden genomen om de veiligheid van medewerkers te garanderen.

De leden van PvdA-fractie constateren verder dat in vele verschillende onderzoeken wordt gewaarschuwd voor veiligheidsrisico's bij grondoperaties. Deze leden zien dat de voornaamste redenen werkdruk, personeelsverloop, «just culture» en drukte op het platform zijn. Deelt de Minister de mening dat bovenstaande redenen de oorzaak zijn van de vele incidenten op Schiphol? Is de Minister bereid om, zoals deze leden wensen, de veiligheid en gezondheid van werknemers op één te zetten en er alles voor te doen om het aantal incidenten terug te brengen? Is de Minister het met deze leden eens dat sociale criteria, zoals een hoger loon, tenminste 80% vaste contracten per afdeling en maatregelen tegen stagemisbruik, moet worden ingevoerd bij bedrijven die op Schiphol actief zijn? Is de Minister bereid om een onderzoek naar de beleving van de veiligheidscultuur en de bereidheid om misstanden te melden binnen de Nederlandse luchtvaartsector onder de werknemers te houden? Is de Minister het met deze leden eens dat Schiphol een voorbeeldfunctie heeft als het gaat om sociaal werkgeverschap? Wat gaat de Minister als aandeelhouder doen om dit ook te realiseren?

Toegang Inspectie SZW tot Schiphol

De leden van de PvdA-fractie hebben begrepen dat de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), door de Koninklijke Marechaussee, de toegang tot Schiphol Airside geweigerd is toen de Inspectie SZW de werkomstandigheden aldaar wilde controleren. Is de Minister hiermee bekend? Is de Minister, net zoals deze leden, van mening dat ook

⁴ <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2330909-kamer-ergert-zich-weer-aan-klm-nu-belastingontwijking-door-klm-piloten.html>.

werknemers werkzaam op Schiphol Airside zeker moeten kunnen zijn van veilige en gezonde werkplekken? Is de Minister bereid hier met de Koninklijke Marechaussee over in gesprek te gaan en er voor zorg te dragen dat de Inspectie SZW te alle tijde toegang moeten krijgen tot de werkplekken op Schiphol Airside?

Ultrafijnstof

De leden van de PvdA-fractie zijn tevreden om te zien dat er stappen in de goede richting worden gezet dat Schiphol metingen gaat doen naar ultrafijnstof op het platform. Ook zijn deze leden tevreden dat de Minister in gesprek is met het RIVM over een mogelijk gezondheidsonderzoek onder platformwerkers. Echter deze leden zijn van mening dat dit nog niet genoeg zekerheid geeft voor de veiligheid en gezondheid voor platformwerkers. Om de gezondheidszorgen bij werknemers weg te nemen vragen deze leden of de Minister bereid is om ook metingen uit te laten voeren met behulp van meetinstrumenten die werknemers op hun kleding dragen. Is de Minister het met deze leden eens dat het belangrijk is om metingen te verrichten op de plek waar werknemers hun werkzaamheden verrichten, bijvoorbeeld op de vliegtuigopstelplaats. Verder vragen deze leden of de Minister ook van mening is dat het belangrijk is dat deze metingen onafhankelijk worden uitgevoerd en niet in opdracht van Schiphol.

Lelystad

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Minister het verstandige en logische besluit heeft genomen om de opening van Lelystad uit te stellen. Is de Minister het met Schipholtopman Benschop eens dat vanwege de coronacrisis er de facto een pas op de plaats wat betreft groei van de luchtvaart tot 2023 is?⁵ Daarom vragen deze leden de Minister of, vanwege de enorme inzinking van het aantal vluchten en naar aanleiding van uitspraken van Schipholtopman dat hij gecontroleerd herstel wilt en het aantal vluchten op Schiphol niet in een keer willen laten oplopen tot het huidige maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar, een overloopluchthaven, zoals Lelystad bedoeld zou zijn, überhaupt nog noodzakelijk is. Zijn er naar aanleiding van de Corona crisis nieuwe scenario's wanneer en hoe vliegveld Lelystad noodzakelijk is vanwege verwachte drukte op luchthaven Schiphol? Is de Minister het met deze leden eens dat besluitvorming over Lelystad dit jaar maar ook volgend jaar niet relevant is?

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister waarom zij ervoor kiest een besluit over Lelystad Airport vóór besluitvorming over de Luchtvaartnota en de Herziening van het luchtruim te nemen. Is de Minister het met deze leden eens dat hierdoor essentiële vragen, zoals hoe ziet de toekomst van de luchtvaart er uit en is groei wel noodzakelijk, niet kunnen worden meegenomen bij het besluit rond Lelystad Airport? Is de Minister bereid om het besluit over Lelystad Airport pas na besluitvorming over de Luchtvaartnota en de Herziening van het luchtruim te nemen? Is de Minister ook bereid om bij de Herziening van het luchtruim ook duurzame varianten in beeld te brengen? Is de Minister het met deze leden eens dat de in de MER te onderzoeken varianten (multi/single airport en vaste/flexibele routes) vooral capaciteit gedreven lijken?

⁵ Trouw, 18 april 2020, Schipholbaas: Pas in 2023 weer maximaal aantal vluchten, <https://www.trouw.nl/economie/schipholbaas-pas-in-2023-weer-maximaal-aantal-vluchten~b5ed111b/>.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Minister aangeeft dat door uitstel van Lelystad Airport de tijdelijke laagvliegroutes niet meer nodig zijn. Deze leden horen graag van de Minister wat dit uitstel betekent voor het monitoring- en evaluatieprogramma van Lelystad Airport nu de «laagvliegroutes» niet meer nodig zijn. Gaat er hierdoor ook langs andere routes gevlogen worden en betekent dit dan aanpassing van het programma Monitoring en Evaluatie (M&E)? Deze leden willen verder van de Minister weten hoe de Minister deze laagvliegroutes definieert. Betekent het wegvallen van de laagvlietroutes dat Lelystad direct door kan groeien naar meer dan 10.000 vliegbewegingen? Is de Minister het met deze leden eens dat, indien Lelystad Airport nog noodzakelijk is, er voor routes via normale vertrek- en naderingsprocedures moet worden gekozen? Voor deze leden is participatie van omwonenden van groot belang rond Lelystad Airport, echter deze leden constateren dat de inbreng van vele omwonenden weinig effect heeft op de keuzes van de Minister. Deze leden willen van de Minister horen hoe zij er zorg voor gaat dragen dat zij omwonenden, die zeer actief en vaak in hun vrije tijd participeren, het vertrouwen geeft dat hard nodig is. Verder vragen deze leden wat de Minister van de aandachtspunten van de SATL op het rapport van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. vindt: Waarom wordt de stikstofdepositie boven 914 meter niet betrokken bij de besluitvorming? Waarom wijkt de Commissie af, en spreekt over «verwarring», van het advies van zowel het RIVM als TNO over de warmte-inhoud bij stikstofdepositie?

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister kan ingaan op het artikel van Follow the Money: «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht»?⁶ Deze leden horen graag van de Minister in hoeverre het klopt dat er stelselmatig teveel banen worden geteld bij onderzoeken bij de werkgelegenheid rond Schiphol. Is de Minister het eens dat het vreemd is dat onderzoeksbureau Decisio uitkomt op een indirecte werkgelegenheid van 47.600 in 2018 en Intervistas op een indirecte luchtvaartgerelateerde werkgelegenheid (al in 2013) van 115.700 banen. Is de Minister het met deze leden eens dat het vreemd is dat zogenaamde «geïnduceerde» werkgelegenheid wordt meegenomen? Kan de Minister verder ook ingaan op de uitspraak in het artikel dat de werkgelegenheid in luchtvaart niet afhankelijk is van groei. Deelt zij deze mening of zo nee, hoe weerlegt de Minister deze uitspraak? Is de Minister bereid om een eigen onderzoek te starten naar de directe en indirecte werkgelegenheid op en rond Schiphol om zo de onduidelijkheid weg te nemen? Is de Minister het verder met deze leden eens dat Schiphol moet inzetten op goede en fatsoenlijke werkgelegenheid?

ChristenUnie-fractie

Actualiteit

De leden van de ChristenUnie-fractie willen beginnen met de observatie dat de coronacrisis een grote impact heeft op allerlei zaken gerelateerd aan luchtvaart en daarmee ook alle prognoses die gedaan zijn over bijvoorbeeld groei. Er is veel onzekerheid over het verbindingennetwerk of de economische dynamiek van de luchtvaart. Voor deze leden is echter doorgaan op de oude voet, wat duurzaamheid en sociale voorwaarden betreft, geen optie meer. Er zal rekening gehouden moeten worden met

⁶ Follow the Money, <https://www.ftm.nl/artikelen/werkgelegenheid-klm-en-schiphol-veel-minder-dan-gedacht>.

het doel van een duurzamere en socialere luchtvaartsector bij het vormgeven van hulppakketten en het maken van nieuw beleid.

Luchtruimherziening

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben begrip voor het feit dat de huidige crisis met zich meebrengt dat de planning voor de besluitvorming omtrent het programma Luchtruimherziening wordt uitgesteld. Deze leden willen de Minister meegeven dat er tijdens maar ook na de crisis een nieuwe realiteit wat betreft groei, planning en prognoses zal ontstaan en dat dit alle aanleiding geeft tot het maken van een nieuwe afweging waarin duurzaamheid, capaciteit en efficiënt gebruik en beheer van het luchtruim een plek kunnen krijgen in het proces van luchtruimherziening. Wanneer de schaarste in het luchtruim afgenomen is, komt er meer ruimte voor andere maatschappelijke belangen, zoals duurzaamheid, ecologie en overlast op de grond.

Reactie op verzoek commissie over de brief van Schoemaker Advocaten namens Stichting HoogOverijssel en SATL

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de Minister op het verzoek van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat om schriftelijk te reageren op de brief van Schoemaker Advocaten van 8 januari jl., namens Stichting HoogOverijssel en SATL en de stukken met correspondentie naar aanleiding van schriftelijke vragen van het lid Bruins over het bericht «Actiegroepen tegen laagvliegen willen wel, maar kunnen niet naar de rechter»⁷. Deze leden vragen hoe de Minister gehoor gaat geven aan de oproep van de Europese Commissie om er zorg voor te dragen dat de kosten van een civiele procedure niet buitensporig hoog worden en ervoor zal zorgen dat voldaan wordt aan de MER-richtlijn. Deze leden verzoeken de Minister tevens om in gesprek te blijven met Stichting HoogOverijssel en SATL.

MKBA's/Motie van de leden Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680)

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de publicatie «Klimaat effecten in luchtvaart MKBA's van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)», d.d. februari 2020. Deze notitie biedt eerste aanknopingspunten voor het duiden van de verschillen tussen verschillende MKBA's. Deze leden vragen de Minister hoe zij de uitvoering van de motie van de leden Bruins en Paternotte van 26 september 2019 over verbeteren uitgangspunten MKBA's (Kamerstuk 31 936, nr. 680) verder vorm gaat geven, en of zij de aangedragen instructies en aanbevelingen in het rapport van plan is over te nemen. Verder vragen deze leden welke gevolgen de in het rapport getrokken conclusie gaat hebben dat «*met de aanpak op basis van de huidige inzichten de baten van verminderde uitstoot of de negatieve baten van meer uitstoot in alle gevallen groter zouden zijn dan zoals destijds ingeschat in de drie vergeleken MKBA's*». Gaat er nog een preciezere inschatting van het verschil plaatsvinden en welke gevolgen heeft dit voor beleidskeuzes die gemaakt zijn op basis van deze oude MKBA's?

Opvolging aanbevelingen OVV-rapport

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven over de opvolging van aanbevelingen van de OVV op het gebied van veiligheid op Schiphol. Deze leden zijn van mening dat niet alleen groei slechts kan onder de harde voorwaarde dat deze absoluut

⁷ Aangangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2394.

veilig is, ook bij de heropbouw van de operatie op Schiphol en het opstarten van het luchtvaartverkeer moet kritisch gekeken worden of is voldaan aan alle aanbevelingen die de OVV heeft gedaan. Het recente nieuws dat zestien vliegtuigen konden landen op een gesloten landingsbaan bevestigden indicaties dat de veiligheid op Schiphol nog niet op orde is. Is inmiddels al bekend of de OVV dit incident gaat onderzoeken? Deze leden bekijken de extra onderzoeken naar veilige groei op Schiphol met interesse, maar zouden graag zien dat de OVV zelf onderzoek doet naar de veiligheid op Schiphol bij het heropstarten van de organisatie en het weer opbouwen van het aantal vliegbewegingen. De OVV weet als geen ander of haar eigen aanbevelingen juist zijn opgevolgd en kan toekomstige risico's in kaart brengen. Deze leden vragen de Minister te reageren op dit voorstel.

Handhaving gebrek natuurvergunning luchthavens

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister van LNV met haar besluit om de handhavingsverzoeken tot het handhaven op de overtreding van het ontbreken van een natuurvergunning van diverse luchthavens vooralsnog af te wijzen. Deze leden hebben begrip voor de overwegingen van de Minister om handhaving uit te stellen, zeker in het licht van de huidige coronacrisis. Zij willen echter wel benadrukken dat er geen vrijbrief voor de luchtvaart is om niet te voldoen aan natuurbeschermingswetgeving of het niet hebben van natuurvergunningen. Deze leden vragen ook in hoeverre de juridische houdbaarheid van het anticiperend handhaven (inmiddels al jaren bezig en einddatum nog niet in zicht) verslechtert door het besluit van het kabinet om daarbovenop nu óók niet te handhaven op vergunningsplicht. Welke opties heeft de Minister inzake dit ongewenste voortduren van anticiperend handhaven?

Duurzaamheid

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven van de Minister op het gebied van duurzaamheid in de luchtvaartsector. Deze leden zien dat er specifieke uitdagingen liggen voor duurzaam vliegen ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. Zo zal er overgegaan moeten worden naar duurzame brandstof, aangezien elektrificatie van vliegverkeer – zeker op basis van batterijen – slechts in zeer beperkte mate mogelijk is. Daarnaast zit er veel tijd tussen generaties vliegtuigmodellen, waardoor het lang duurt voor nieuwe, zuinigere modellen de markt op komen. Kleine marges, grote concurrentie en gebrek aan internationale afspraken zorgen ervoor dat er weinig bereidheid is tot investeren in duurzame innovaties. De belangrijkste drempel voor verduurzaming van de luchtvaart is, in ieder geval tot voor de coronacrisis, dat de toename van de hoeveelheid luchtverkeer vele malen sneller gaat dan duurzame innovaties en de implementatie daarvan kunnen oplossen. Op al deze punten kan de overheid echter een ondersteunende rol bieden. Investeringsmaatregelen voor duurzamere modellen vliegtuigen, goede internationale afspraken, beprijzing en belasting, en inzetten op een rem op de groei van de luchtvaart bieden een steun in de rug voor de sector. Deze leden hebben reeds kennisgenomen van de Initiatiefnota van de luchtvaartsector waarin een reductie van CO₂ van 35% in 2030 mogelijk wordt geacht. Echter, dit gaat om 35% minder uitstoot ten opzichte van de situatie dat die maatregelen niet genomen zouden worden. In absolute zin is de ambitie zorgwekkend en deze leden roepen de luchtvaartsector op om, samen met de overheid, in te zetten op een ambitieuzere doelstelling.

Bijmengverplichting

De leden van ChristenUnie-fractie hebben de brieven gelezen over de bijmengverplichting van biobrandstof. Duurzame brandstof is een belangrijke stap naar duurzame luchtvaart en deze bijmengverplichting is een uitwerking van een afspraak in het klimaatakkoord. Deze leden zijn blij met de inzet van de Minister voor goede Europese afspraken over de bijmengverplichting, aangezien deze de kans op oneerlijke concurrentie verkleinen. Bovenstaande leden kijken wel kritisch naar biobrandstof op zichzelf. Zij zijn van mening dat biobrandstof uit reststromen als «duurzamer» gekwalificeerd kan worden, maar dat dit niet geldt voor biobrandstoffen waar de productie ervan landbouwgrond in Afrika of Azië in beslag neemt, of zorgt voor het opofferen van kwetsbare natuurgebieden voor biomassagewassen. Hoe voorkomt de Minister dat dit het geval gaat zijn?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat schaarste van biobrandstof ook een groot probleem is. Er zullen op zeer korte termijn veel biobrandstoffabrieken bij moeten komen die afval kunnen verwerken tot biobrandstof. Hoe ziet de Minister het tempo van deze ontwikkeling, naast de invoering van haar voorstel tot een verplichting tot het bijmengen van biobrandstof? Wat doet de Minister om te waarborgen dat er voldoende biobrandstof is, niet alleen voor de luchtvaartsector, maar ook voor andere vervoersmodaliteiten? Bovengenoemde leden zien veel potentie in synthetische kerosine van CO₂ uit de lucht en zijn blij met de veelbelovende ontwikkeling hiervan. Zij zouden graag zien dat de Minister zich maximaal inspant om bedrijven die synthetische kerosine ontwikkelen, opschalen en produceren te ondersteunen en ervoor te zorgen dat Nederland koploper wordt op het gebied van synthetische kerosine. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat nieuwe modellen vliegtuigen de mogelijkheid hebben om veilig op 100% duurzame brandstof te vliegen. Het wettelijk maximum is echter vooralsnog gesteld op 50%. Kan de Minister toelichten waarom en of zij bereid is dit wettelijk maximum te heroverwegen om innovaties meer ruimte te bieden? Hoeveel bijmenging wordt op dit moment gerealiseerd en hoe ziet een ambitieuze groeicurve er volgens de Minister uit? Deze leden bereiken signalen dat er discussie is over de grootte van de milieuwinst van biobrandstof en de uitstoot van biobrandstof. Kan de Minister meer inzicht geven in de berekeningen van de milieuwinst van biobrandstof? Deze leden willen tot slot concluderen dat op korte termijn alleen echte milieuwinst te behalen valt met minder vliegen, en dat het bijmengen van biobrandstof daarmee niet de noodzaak weghaalt om korte afstandsvluchten te verminderen – of nog beter: te stoppen – en een eerlijke beprijzing van het vliegticket.

Internationale afspraken

Zoals hierboven al kort aangestipt, zijn de leden van de fractie van de ChristenUnie van mening dat het van groot belang is dat er goede internationale afspraken worden gemaakt voor verduurzaming van de luchtvaart. Zij waarderen de inzet van de Minister om tot Europese afspraken te komen voor een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Bovengenoemde leden zouden graag zien dat de afspraken breder getrokken worden, zowel op inhoud als in het aantal landen dat aanschuift voor internationale afspraken op het gebied van duurzame luchtvaart. Een «Parijs-akkoord voor de luchtvaart» zou een belangrijke duw in de rug kunnen zijn voor een gelijk internationaal speelveld en daarmee grote stappen op het gebied van een duurzamere luchtvaart. Is de Minister bereid zich daarvoor in te zetten?

Stikstof

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek van de luchtvaartsector. Zij zijn van mening dat alle sectoren moeten bijdragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek en dat dit ook geldt voor de luchtvaartsector. Hoe gaat de Minister bewerkstelligen dat de luchtvaart minder stikstof gaat uitstoten en er niet – zoals tot nu toe steeds gehoord wordt – beloftes worden gedaan over «minder uitstoot als we eerst nog verder mogen groeien»? Is de Minister het eens met de leden van de fractie van de ChristenUnie dat het tijd is voor boter bij de vis? Zij wachten verdere maatregelen voor het reduceren van de stikstofuitstoot in samenhang met maatregelen voor andere sectoren af.

Dienstverlening SAR-helikopters

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van de brieven over de SAR-helikopters. Deze leden hebben hierover een aantal vragen. De Search and Rescue (SAR)-diensten zijn van levensbelang voor de bemanningen en passagiers van bijvoorbeeld vissersschepen, vliegtuigen en boorplatforms in geval van nood. De SAR-helikopter is in veel gevallen een laatste redmiddel. Deze SAR-dienst wordt sinds 2015 uitgevoerd door Noordzee Helikopters Nederland (NHN) via hun Belgische moederbedrijf Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV). Vanaf het begin is er twijfel over de vraag of de helikopters voldoen aan de eisen, zo blijkt ook uit de chronologie uit het onderzoeksrapport (Rapport beoordeling SAR dienstverlening door Noordzee Helikopters Nederland B.V.).

Het rapport dat de Minister stuurde, stelt dat de kwaliteit van de door NHV gerealiseerde SAR dienst op drie hoofdpunten niet kan worden gegarandeerd. De conclusies zijn zeer verontrustend, zo stellen de leden van de fractie van de ChristenUnie. Het rapport stelt dat er twijfel is of NHV kan voldoen aan de normstelling om onder de meeste omstandigheden binnen 90 minuten in het gehele verantwoordelijkheidsgebied 16 drenkelingen te redden. Met name in de nacht, bij slechte weersomstandigheden en met de relatief kleine helikopters is het naar de mening van de onderzoekers onwaarschijnlijk, waarbij onderweg bovendien onvoldedige medische zorg kan worden verleend. Zijn dit niet juist de omstandigheden waaronder calamiteiten te verwachten zijn, zo vragen deze leden. Betekent dit dat de NHV de afgelopen jaren niet voorbereid was om te handelen bij grote calamiteiten, zo vragen deze leden? Deze leden zijn met de Minister van mening, dat de afgesproken capaciteit voor het redden van mensen op zee gewaarborgd moet zijn. Deze leden zijn dan ook blij dat de Minister NHN zal vragen om dit met een praktijktest aan te tonen. Is de Minister het met deze leden eens dat dit een realistische simulatie moet zijn, bijvoorbeeld in het donker op open zee, omdat alleen op die wijze de praktijktest kan aantonen dat er daadwerkelijk verbeteringen zijn opgetreden sinds het opstellen van het rapport? Is de Minister bereid hiertoe opdracht te geven?

Ook hebben NHV, en overigens ook Rijkswaterstaat, reactief en slechts gedeeltelijk gereageerd op zorgen, klachten, en vragen vanuit de kustwacht, audits, onderzoeken, medewerkers en pers, zo concluderen de onderzoekers. NHV schiet daarin zowel als dienstverlener als werkgever tekort. Het feit dat diverse personeelsleden uitsluitend anoniem met de onderzoekers hebben willen praten is daarbij een ernstige indicatie, zo stellen de onderzoekers. Wat is de reactie van de Minister aangaande de bevinding dat medewerkers zich niet vrij genoeg voelen om fouten te bespreken?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen de Minister waarom zij heeft besloten om, ondanks alle gebleken tekortkomingen, toch het contract te verlengen van een partij die gedurende de hele contractperiode aantoonbaar niet aan de voorwaarden heeft voldaan. Is daarmee de veiligheid van de medewerkers en de veiligheid van de mensen die afhankelijk zijn van de helikopter als laatste redmiddel gediend, zo vragen deze leden. Waren er alternatieven, zo vragen deze leden? Tussen 2012 en 2014 is toch ook gekozen voor het tijdelijk verzorgen van de SAR-dienst door een andere partij? Zijn er andere bedrijven die in staat zijn op korte termijn de dienstverlening over te nemen, die wel aan de zorgnorm kunnen voldoen? Is die mogelijkheid onderzocht? Hebben andere bedrijven een aanbod gedaan om op korte termijn deze diensten te verlenen, zo vragen deze leden? Deze leden vragen de Minister op een rij te zetten welke opties er waren en daarbij aan te geven waarom ze welke keuze heeft gemaakt. Welke lessen trekt de Minister uit het vorige aanbestedingstraject, gezien de uitkomst met gebleken gebreken in uitrusting, de zorgen omtrent de veiligheid van het SAR-personeel, het gebrek aan toezicht en de twijfels over het kunnen voldoen aan de zorgnorm?

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie voeren al jaren campagne voor het inzetten van de onvermijdelijke transitie naar een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen. Dat is nodig om de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te respecteren. Erkent de Minister dat, zolang bedrijven als KLM en de Schiphol Group blijven weigeren om zich voor te bereiden op deze onvermijdelijke krimp, de sector uiteindelijk haar eigen voortbestaan in gevaar brengt? Zo nee, waarom niet? Acht de Minister de huidige leiding van KLM en Schiphol nog wel geschikt om hun bedrijven toekomstbestendig te maken? Zo ja, waarom?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat heldere voorwaarden gekoppeld dienen te worden aan eventuele financiële injecties in de luchtvaartsector. Een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen, met behulp van een strikt CO₂-budget én door de uitstoot ook op grote hoogte mee te tellen, is daar onderdeel van. Een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen zal ook positief uitpakken voor onder andere de hoeveelheid lawaai en luchtvervuiling die eveneens sterk ingeperkt dienen te worden. Daarnaast is het onvermijdelijk dat de luchtvaartsector voortaan eerlijker belast zal moeten worden, bijvoorbeeld door een stevige belasting op kerosine en een ophoging van de magere vliegbelasting. Ook zal de sector haar personeel beter moeten behandelen. De toekomstige luchtvaartsector is een kleinere luchtvaartsector. Een goed sociaal plan kan daarom niet uitblijven, waarbij personeel onder andere actief geholpen zal moeten worden om over te stappen naar een baan met toekomst, bijvoorbeeld in een van de «cruciale beroepen». Over al deze punten heeft het lid Van Raan recent een set van 55 Kamervragen⁸ gesteld. Deze leden vragen de Minister om deze Kamervragen zo snel mogelijk te beantwoorden. In aanvulling op die Kamervragen vragen deze leden of het klopt dat de Oostenrijkse regering klimaatvoorwaarden wil stellen aan eventuele steun voor Austrian Airlines⁹ Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, om welke voorwaarden gaat het hier precies? Staat de Minister in contact met de Oostenrijkse regering over dit onderwerp? Zo

⁸ 2020Z06537.

⁹ Website www.watisduurzaam.nl, 19 april 2020, Oostenrijk stelt klimaatvoorwaarden bij redding vliegmaatschappij, <https://www.wattisduurzaam.nl/25509/energie-beleid/oostenrijk-stelt-klimaatvoorwaarden-bij-redding-vliegmaatschappij/>.

nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de Minister meenemen van de Oostenrijkse aanpak naar de Nederlandse praktijk? Is de Minister bereid om dergelijke voorwaarden te stellen? Zo nee, waarom niet? Hoe gaat de Minister vastleggen dat die voorwaarden ook daadwerkelijk worden uitgevoerd? Hoe gaat de Minister voorkomen dat de eventuele Nederlandse staatssteun misschien wel nooit zal worden terugbetaald, terwijl dat geld – bijvoorbeeld – via de leasecontracten wel bij de leasemaatschappijen zou kunnen belanden? Is er op dit moment onderzoek gaande naar scenario's waarin wordt gekozen voor een gecontroleerd en sociaal faillissement met een gezonde en duurzame doorstart, waarbij personeel actief geholpen en beschermd wordt? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat meerdere Nederlandse luchthavens niet beschikken over de juiste natuurvergunning. Dat was desalniettemin voor de Minister van LNV nog steeds geen reden om het handhavingsverzoek van MOB te honoreren. Deze leden zijn van mening dat er een einde moet komen aan het gedogen van deze illegale situaties. Erkent de Minister dat MOB juridisch gezien erg kansrijk is om de huidige gang van zaken met succes aan te vechten? Waarom laat de Minister het telkens aankomen op controle door maatschappelijke organisaties en stuurt zij zelf niet aan op het handhaven van regels en afspraken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat in het dossier Lelystad Airport de overheid fout op fout stapelde. De coronacrisis werd door de Minister aangegrepen om de plannen opnieuw een jaar uit te stellen. Maar het lijkt toch vooral het gerommel met stikstofberekeningen te zijn dat dit keer de daadwerkelijke reden is. Kan de Minister uitsluiten dat door en/of in opdracht van het ministerie net zo lang met de stikstofberekeningen is gespeeld totdat er een uitkomst was die onder de grens lag voor het aanvragen van een natuurvergunning? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Kan de Minister uitsluiten dat er in deze situatie sprake is geweest van een economisch delict? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Realiseert de Minister zich dat hier inmiddels een dermate nadelig beeld ontstaan is dat het vertrouwen in de overheid sterk onder druk staat? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat er inmiddels ook steeds meer nodig is om het verloren vertrouwen weer terug te winnen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daarop de inzet van de Minister? Is de Minister bijvoorbeeld bereid om een forensisch accountant onderzoek te laten uitvoeren naar de gang van zaken, zodat kan worden uitgesloten dat er sprake zou zijn geweest van een economisch delict? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden een nieuw vliegveld openen middenin de klimaat- en biodiversiteitscrisis ronduit onverantwoord. Bovendien, in een toekomst zonder fossiele brandstoffen zullen investeringen in fossiele sectoren logischerwijs resulteren in gestrande bezittingen. Deze leden vragen de Minister daarom nogmaals om de plannen voor Lelystad Airport definitief af te blazen. Waarom deed de Minister dat nog niet? Welke informatie heeft de Minister nog nodig om eindelijk tot de conclusie te komen dat Lelystad Airport beter definitief kan worden afgeblazen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat Lelystad Airport vlakbij vogelrijke gebieden ligt. Het spreekt voor zich dat het verhogen van het aantal vluchten consequenties heeft voor het risico op botsingen tussen vliegtuigen en vogels. Het onderzoek naar deze risico's, uitgevoerd door Bureau Waardenburg en onderdeel van de geactuali-

seerde MER Lelystad Airport, bleek ernstige tekortkomingen te bevatten¹⁰. Dat bleek onder andere uit het rondetafelgesprek «Vliegveiligheid en vogelaanvaringen» in de Tweede Kamer op 27 maart 2019, waarin de aanwezige experts fundamentele kritiek hadden op dit MER-rapport van Bureau Waardenburg, onder andere omdat in dat rapport geen gebruik wordt gemaakt van toereikende radarsystemen en het veldonderzoek slechts zeer beperkt bleek te zijn uitgevoerd. Inmiddels is uit nieuw en nauwkeuriger onderzoek gebleken dat trekvogels tot een hoogte van zo'n 3.500 meter vliegen, dat tussen de twee en drie kilometer hoogte ook nog grote aantallen trekkende vogels vliegen in behoorlijk hoge dichtheden, en dat tussen 17.00 uur en 6.00 uur hoge vogelconcentraties voorkomen onder ander boven de IJsselmeerkust, Friesland en de Flevopolders¹¹. Ook deze conclusies geven een beeld dat sterk afwijkt van het rapport over vliegveiligheid en mogelijke botsingen met vogels, onderdeel van de geactualiseerde MER Lelystad Airport. Erkent de Minister dat het MER-rapport inmiddels is ingehaald door dit meer nauwkeurige onderzoek? Zo nee, waarom niet? Deelt de Minister de mening dat beslissingen over de vliegveiligheid en het risico op botsingen met vogels genomen moeten worden op basis van de meest actuele informatie? Zo nee, waarom niet? Wat gaat de Minister doen om de nieuwe informatie te verwerken in de besluitvorming? De Minister geeft altijd aan vliegveiligheid erg belangrijk te vinden. Is de Minister dan ook bereid om het MER-rapport over vliegveiligheid en mogelijke botsingen met vogels onafhankelijk te laten toetsen, te herzien of opnieuw te laten uitvoeren met behulp van de nieuwe en betere meetmethoden die inmiddels beschikbaar zijn? Zo nee, waarom niet? Het lid Van Raan heeft op 26 februari 2020 opnieuw Kamervragen gesteld over dit onderwerp¹². Deze leden vragen de Minister om deze Kamervragen zo snel mogelijk te beantwoorden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Minister op 30 maart 2020 in een brief aan de Kamer (Kamerstuk 29 665, nr. 384) doodleuk schreef dat Schiphol veilig verder zou kunnen doorgroeien naar 540.000 vliegbewegingen. Alsof dat een optie zou zijn voor het klimaat en de leefomgeving. Alsof de aanbevelingen van de OVV niet zouden bestaan. Ook in het veiligheidsdossier is een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen de grootste stap die de Minister zou kunnen zetten. Waarom zet de Minister die stap niet? Daar komt bij dat de aanbevelingen van de OVV inzake de veiligheid op Schiphol waren gericht op een situatie van 500.000 vliegbewegingen. Die aanbevelingen zijn nog steeds niet allemaal opgevolgd. Kan de Minister bevestigen dat er geen onomkeerbare stappen gezet zullen worden, voordat alle aanbevelingen van de OVV aantoonbaar zijn geïmplementeerd? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het illustratief dat de Minister blijft vertrouwen op de sector, zoals onder andere blijkt uit haar opmerkingen over de zogenaamde runway incursions. De Minister schrijft: «*De onderzoekers concluderen dat het proces dat de sectorpartijen hiervoor hebben opgezet het vertrouwen geeft dat op een later moment kan worden vastgesteld dat de gesignaleerde dalende trend in het aantal en de ernst van runway incursions structureel is.*» (Kamerstuk

¹⁰ Actualisatie MER Lelystad Airport: Rapport vliegveiligheid ten gevolge van aanvaringen met vogels (Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 462).

¹¹ Bart Kranstauber, Willem Bouten, Hidde Leijnse, Berend-Christiaan Wijers, Liesbeth Verlinden, Judy Shamoun-Baranes en Adriaan M. Dokter (2020): «High-Resolution Spatial Distribution of Bird Movements Estimated from a Weather Radar Network». *Remote Sensing* 2020, 12, 635; doi:10.3390/rs12040635.
https://www.researchgate.net/publication/339378399_High-Resolution_Spatial_Distribution_of_Bird_Movements_Estimated_from_a_Weather_Radar_Network.

¹² Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3061.

29 665, nr. 384). «Vertrouwen in de sector» is natuurlijk geen basis om verder op te bouwen, aangezien de sector zelf verantwoordelijk is voor de ontstane veiligheidssituatie. Te denken valt bijvoorbeeld aan het recente incident waarbij de luchtverkeersleiding (LVNL) 16 vliegtuigen liet landen op een baan die gesloten was. Daar kwam toen zelfs nog bij dat LVNL dreigde met juridische stappen tegen NH Nieuws en de NOS over hun rapportages over dit pijnlijke veiligheidsincident. Hoe schept dat vertrouwen in de sector? Ook op dit onderwerp heeft het lid Van Raan een set Kamervragen gesteld¹³.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat in het Taag Estuarium, een beschermd Natura 2000-gebied én Ramsargebied in de buurt van Lissabon, men van plan is een nieuw vliegveld te bouwen. Het vogelrijke gebied is een toevluchtsoord voor circa 100.000 vogels, waaronder de grutto, lepelaar, flamingo, wintertaling, kluut, zilverplevier, bonte strandloper, ooievaar, (purper)reiger en vele andere vogels. Ernstige en dodelijke verstoringen, waaronder mogelijke botsingen met vliegtuigen, liggen op de loer. Met betrekking tot onder andere de Nederlandse grutto, waarvan een groot aantal in dit gebied op krachten komt voor hun reis naar Nederland, dreigt dit ervoor te zorgen dat de grutto's, die het wel weten te overleven, niet op tijd in Nederland kunnen zijn om hun jongen groot te krijgen.^{14, 15, 16} Maakt de Minister zich zorgen over deze ernstige verstoring? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister de mogelijke enorme gevolgen voor de aldaar aanwezige vogelpopulaties, waaronder de Nederlandse grutto? Zo nee, waarom niet? Is de Minister van plan om, eventueel in overleg met de Minister van LNV, contact op te nemen met de Portugese overheid om te proberen de Portugese plannen te beïnvloeden ten gunste van de vogels? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om de oproep van de Nederlandse vogelbescherming en de Portugese vogelbescherming – dat de plannen voor het nieuwe vliegveld af moeten worden geblazen – te ondersteunen en actief uit te dragen? Zo nee, waarom niet?

De Partij voor de Dieren-fractie constateren dat nu er vanwege de coronacrisis nauwelijks gevlogen wordt er plotseling een geschikt moment is aangebroken om nulmetingen uit te voeren inzake geluids-overlast en de uitstoot van schadelijke stoffen en gasen door de luchtvaartsector. Deelt de Minister de mening van deze leden dat het uitermate logisch zou zijn om bij alle Nederlandse luchthavens dergelijke nulmetingen uit te voeren? Zo nee, waarom niet? Wat is hierop de inzet van de Minister?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dat de luchtvaartsector volop inzet op biobrandstoffen. Wat gaat de Minister doen om te voorkomen dat er massaal bomen, voedsel, voedselgewassen of andere onwenselijke zaken verwerkt zullen worden tot brandstof voor vliegtuigen? Welke voorzorgsmaatregelen gaat de Minister inbouwen? Kan de Minister een tijdspad geven inzake het vaststellen van de percentages voor de zogenaamde bijmengverplichting? Wat gaat de Minister doen om te voorkomen dat de luchtvaartsector met haar inzet op biobrandstoffen de

¹³ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2711.

¹⁴ Omrop Fryslân, 29 januari 2020, Nieuw Portugees vliegveld zit «onze grutto's» in de weg, <https://www.omropfryslan.nl/nieuws/935894-nieuw-portugees-vliegveld-zit-onze-gruttos-de-weg>.

¹⁵ NOS, 29 januari 2020, Nieuwe luchthaven Lissabon gevaar voor Nederlandse grutto's, <https://nos.nl/artikel/2320751-nieuwe-luchthaven-lissabon-gevaar-voor-nederlandse-gruttos.html>.

¹⁶ Vogelbescherming, Grutto's Ja! Vliegveld Nee! <https://www.vogelbescherming.nl/petitie-grutto-lissabon>.

natuurrisis en klimaatcrisis nog verder versterkt? Kan de Minister dat uitsluiten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat een deel van de blokkades in het voeren van een serieus klimaatbeleid voor de luchtvaartsector liggen op het internationale toneel. In de ICAO Resolutie A40, paragraaf 18 dook bijvoorbeeld een alarmerende bepaling op: «18. *Determines that the CORSIA is the only global market-based measure applying to CO₂ emissions from international aviation so as to avoid a possible patchwork of duplicative State or regional MBMs, thus ensuring that international aviation CO₂ emissions should be accounted for only once.*» Over de juridische implicaties van Resolutie A40, schrijft de Minister dat de bepaling «*de EU-lidstaten niet beperkt bij het komende proces over de manier waarop met CORSIA en EU ETS wordt verder gegaan in het licht van de internationale klimaatdoelen.*» (Kamerstuk 2020Z06956) Kan de Minister uitsluiten dat het EU Emission Trading Scheme (ETS), een systeem waar overigens ook veel op aan te merken valt, op eniger wijze zal worden ingeperkt door het volstrekt ontoereikende compensatiesysteem CORSIA? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Waarom is de Minister akkoord gegaan met het erkennen van CORSIA als het enige mondiale systeem voor CO₂-reductie in de luchtvaart? Kan de Minister uitsluiten dat een «race to the bottom» zal ontstaan als gevolg van het Europabreed implementeren van CORSIA in nationale wetgeving? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Op dit moment staat ICAO helaas niet ten dienste aan het klimaat. Is de Minister bereid, eventueel in samenwerking met de Minister van Buitenlandse Zaken, het mandaat van de ICAO in VN-verband ter discussie te stellen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat volgens experts van de TU Delft elektrisch vliegen mogelijk pas vanaf 2080 (tot circa 500 km) en vanaf 2100 (lange(re) afstanden) een serieuze bijdrage kunnen leveren aan de reductie van de klimaatemissies. Juist op korte afstanden zijn duurzamere alternatieven voorhanden, zoals de trein en de elektrische auto, die met de juiste investeringen nog aantrekkelijker kunnen worden. Erkent de Minister de beperkingen van elektrisch vliegen als optie voor echte verduurzaming? Zo nee, waarom niet? Waarom is er in het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) zo veel aandacht voor de relatief kleine markt van General Aviation? Kan de Minister meer vertellen over de klimaatwinst van de investering van 46 miljoen in het elektrificeren van deze sector? Welke verschillen ziet de Minister tussen de technologie achter elektrificatie voor General Aviation en de technologie die nodig zal zijn voor de commerciële luchtvaart? Hoe beoordeelt de Minister de conclusie van de experts van de TU Delft dat elektrisch vliegen tot het jaar 2100 niet significant gaat bijdragen aan het reduceren van de broeikasgasemissies van lange vluchten en dus niet tijdig aan de doelstellingen van Parijs kan bijdragen?

50PLUS-fractie

De leden van de 50PLUS-fractie constateren dat in deze periode met name luchthaven Schiphol een spookstad is geworden. Waar normaal gesproken vele duizenden reizigers krioelen, is de luchthaven nu leeg. Een onwerkelijke aanblik. Deze leden vragen de Minister om een toekomstreflectie inzake de luchtvaart. Hoe ziet zij de opstart? Hoe is de anderhalvemetersamenleving toepasbaar in de luchtvaart, in toestellen, maar zeker ook in vertrekhallen? Blijven de plannen voor (een mogelijke) uitbreiding van Schiphol onverminderd van kracht? Streeft de Minister naar een volledige hervatting van het vluchtschema? Hoe kijkt de Minister aan

tegen de aantoonbaar verbeterde luchtkwaliteit in relatie tot het groten-deels stilvallen van het luchtverkeer?

De leden van de 50PLUS-fractie vinden veiligheid een belangrijk thema. Op maandag 20 april 2020 werd bekend dat de Rekenkamer zeer kritisch is op de cybersecurity van Schiphol¹⁷. Onze belangrijkste nationale luchthaven is niet volgens de regels beveiligd voor aanvallen. Een reëel risico, aldus de Rekenkamer. Deze leden zijn erg geschrokken van deze constatering en verzoeken de Minister om een spoedige toelichting, voorzien van een helder plan van aanpak. Hoe is dit nu mogelijk, vragen deze leden? Er zijn natuurlijk altijd kwaadwillende hackers, maar hoe kan het dat er zeer basale beveiligingslekken zijn, zaken die iedereen met een heel klein beetje internetkennis weet. Elke consument wordt op het hart gedrukt zijn wachtwoorden regelmatig te wijzigen. Het is onvoorstelbaar en doet denken aan de toenmalige achterstand in security van vitale waterwerken. Deze leden vragen de Minister hoe zij de luchthaven gaan ondersteunen én stimuleren in haar acties.

De leden van de 50PLUS-fractie vinden het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch vliegen er goed en hoopgevend uit zien. Deze leden vragen de Minister wie de coördinatie rondom het geheel heeft. En denkt de Minister dat de nu gereserveerde middelen voldoende zullen blijken? Of is er op termijn misschien wel meer nodig, en is daar dan ruimte voor?

II Reactie van de bewindspersoon

Op 21 april jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht met betrekking tot luchtvaart. Hieronder treft u de beantwoording aan die als volgt is gecategoriseerd:

- OntwerpLuchtvaartnota;
- Corona:
 - o Veiligheid en gezondheid;
 - o Impact op de luchtvaart;
 - o Herstel van de luchtvaart;
 - o Steunmaatregelen.
- Vliegveiligheid:
 - o OVV-rapport Schiphol;
 - o Conflictgebieden;
 - o Drones;
 - o Grondafhandeling;
 - o SAR-Helikopters;
 - o Boeing 737 MAX;
 - o Diversen.
- Verduurzaming luchtvaart:
 - o Duurzame brandstoffen;
 - o CORSIA;
 - o Hybride en Elektrisch Vliegen;
 - o Diversen.
- Natuurvergunningen en omgeving;
- Schiphol:
 - o Luchthavenverkeerbesluit;
 - o Omgeving;
 - o Slots en Selectiviteit;
 - o Diversen.
- Lelystad:
 - o Opening;
 - o Luchthavenbesluit;

¹⁷ NOS, 20 april 2020, Rekenkamer: veel mis met digitale beveiliging van Schiphol <https://nos.nl/artikel/2331071-rekenkamer-veel-mis-met-digitale-beveiliging-van-schiphol.html>.

- o Diversen.
- Luchtruimherziening;
- Luchtvaart MKBA's;
- Sociale Zaken;
- Diversen.

Zonder afbreuk te willen doen aan de vragen van de leden van de fracties zijn vragen daar waar mogelijk gecombineerd. Onderstaande beantwoording betreft de stand van zaken op het moment van schrijven. Gegeven de snelle ontwikkelingen op bepaalde dossiers, zou het kunnen dat de antwoorden op het moment van verzenden enigszins achterhaald zijn. Graag uw begrip hiervoor.

OntwerpLuchtvaartnota

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister wanneer in het voorjaar zij verwacht dat de Ontwerp-Luchtvaartnota naar de Kamer komt?

De leden van de D66-fractie zouden van de Minister graag vernemen op welke manier zij invulling heeft gegeven aan de aangenomen motie van het lid Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 598)? Deze leden vragen de Minister toe te lichten of zij de resultaten hiervan ook met de Kamer zal delen en of deze ook zullen worden meegenomen in de Luchtvaartnota? Bovendien zouden zij de Minister willen vragen wanneer zij voornemens is de Luchtvaartnota te publiceren?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wanneer de Kamer de luchtvaartnota kan verwachten?

De Ontwerp-Luchtvaartnota is 15 mei 2020 vastgesteld door het kabinet en aan uw Kamer toegezonden (Kamerstuk 31 936, nr. 741). In de bijlage van de Kamerbrief wordt toegelicht op welke wijze de verschillende moties die betrekking hebben op de Ontwerp-Luchtvaartnota zijn verwerkt.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe staat het met de uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28) om te onderzoeken welke samenwerkingsscenario's inclusief het draagvlak mogelijk zouden zijn om de regie tussen deze vliegvelden te vergroten, zodat ze meer aanvullend op elkaar worden en elkaars kracht beter wordt benut? Wie heeft de leiding in deze verkenning? Welke gesprekken hebben wanneer plaatsgevonden? Zijn de wensen, behoeften en noodzaken van alle betrokken vliegvelden in kaart gebracht? Kan de Minister deze delen met de Kamer? Hoe wordt ertegen aangekeken om Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde deel uit te laten maken van de Royal Schiphol Group?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan toelichten op welke manieren invulling is gegeven aan de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28) en of deze invulling zal worden meegenomen in de Luchtvaartnota? Indien de invulling niet zal worden meegenomen, vragen zij haar toe te lichten waarom dit niet het geval is?

In de Ontwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741) ga ik in op de samenwerking tussen luchthavens, waarmee ik tegemoet kom aan de

De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Het kabinet is hier voorstander van. Het is in de eerste plaats aan de luchthavens om deze samenwerking onderling te intensiveren om zo te komen tot een optimale benutting van de beschikbare capaciteit en infrastructuur, goede uitwisseling van kennis, et cetera. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen, zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen en parachutespringen.

Het is ook van belang er aandacht voor te hebben dat de ontwikkeling van een luchthaven kan rekenen op draagvlak in de regio. Luchthavens blijven zelf verantwoordelijk voor hun eigen exploitatie. De rijksoverheid zal vanuit haar regierol over deze samenwerking periodiek overleg voeren met de luchthavens, verenigd in de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL).

Voor de samenwerking tussen luchthavens wordt het niet noodzakelijk geacht dat regionale luchthavens onder één holding worden samengebracht. De regierol van de rijksoverheid, als onderdeel van de nieuwe *governance* van de Ontwerp-Luchtvaartnota, zal nog nader uitgewerkt gaan worden. Daarin zullen suggesties zoals deze door partijen naar voren worden gebracht in de inspraakperiode, worden betrokken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de Luchtvaartnota in zal gaan op de gewijzigde situatie? Hoe zal het krimpscenario terugkomen in de Luchtvaartnota? Kan de Minister toezeggen ook een scenario voor 450.000 vliegbewegingen voor de komende jaren te onderzoeken?

In de PlanMER ter voorbereiding van de Ontwerp-Luchtvaartnota zijn de effecten van diverse hoekpunten in kaart gebracht, met bandbreedtes voor de luchthaven Schiphol van 224.000 tot 800.000 vliegtuigbewegingen.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren WLO-laagscenario geen 2°C-doelstelling bevat terwijl de wereld-economie een behoorlijke klap krijgt en daarmee dit scenario opeens veel realistischer is. Wat betekent dit? Kan de Minister alsnog de opdracht geven voor een studie die enerzijds uitgaat van nieuwe realistische economische verwachtingen én alle maatregelen die nodig zijn voor het 2°C-scenario en tevens een voor een 1,5°C-scenario?

In de PlanMER ter voorbereiding van de Ontwerp-Luchtvaartnota is conform de wensen van uw Kamer en het advies van de Commissie MER het hoekpunt normeren doorgerekend, waarbij de doelstellingen uit het Parijs-akkoord leidend zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke instrumenten de Minister heeft om ervoor zorgen dat de luchtvaart weer opgebouwd wordt op een manier die past binnen de grenzen van klimaat, gezondheid van omwonenden, veiligheid en de natuur, dit proces te sturen en vorm te geven?

In de Ontwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741) heb ik aangegeven hoe ik aankijk tegen de opbouw van de luchtvaart na de crisis. Ik heb daarin de kaders voor veiligheid, connectiviteit, leefomgeving en klimaat vastgesteld. Deze kaders bepalen de ruimte voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke stappen de Minister in deze periode gaat zetten om de instrumenten vorm te geven om te kunnen sturen op wat Schiphol en de luchtvaart die Nederland nodig heeft? Is de Minister bereid krimp als uitgangspunt te nemen?

Eerste inschattingen, die omgeven zijn met onzekerheden, laten een groeivertraging zien van minimaal twee tot drie jaar. Ondanks deze groeivertraging acht ik het van belang om perspectief te blijven bieden op Schiphol, mede gelet op de rol van de luchtvaartsector in het herstelvermogen van de economie. In de Ontwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741) schets ik de kaders voor veiligheid, connectiviteit, leefomgeving en klimaat. Op basis van gemaakte doorrekeningen is de verwachting dat, in een optimistisch scenario waarin de sector voldoet aan de gestelde randvoorwaarden, 1–1,5% groei per jaar mogelijk is. Er wordt, als onderdeel van de Ontwerp-Luchtvaartnota, verder een nieuw kader netwerkkwaliteit ontwikkeld. Daarnaast maak ik mij in Europees verband hard voor een herziening van de Europese slotverordening met meer nationale bevoegdheden conform de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 540).

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat de privileges van de luchtvaart, zoals geen btw op tickets en geen accijns op kerosine, zo snel mogelijk beëindigd moeten worden? Dat de luchtvaart als normale sector gezien moet worden, waar mens, milieu en klimaat boven het economisch belang moeten staan, en dat van groei van de luchtvaart daarom geen sprake kan zijn? En is de Minister bereid om in de zogeheten exit-strategieën voor de luchtvaart rekening te houden met dit nieuwe normaal?

In de Ontwerp-Luchtvaartnota heb ik aangegeven hoe ik aankijk tegen de toekomst van de luchtvaart als reguliere modaliteit en hoe ik de verschillende publieke belangen afweeg. Ongeclausuleerde groei is in de toekomst niet meer aan de orde waarbij het nieuwe normen- en handhavingstelsel moet worden verankerd en gehandhaafd en groei verdiend moet worden door aantoonbare hinderbeperking zoals gedeeld in de brief van 5 juli 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 646).

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister erkent dat, zolang bedrijven als KLM en de Schiphol Group blijven weigeren om zich voor te bereiden op deze onvermijdelijke krimp, de sector uiteindelijk haar eigen voortbestaan in gevaar brengt? Zo nee, waarom niet? Acht de Minister de huidige leiding van KLM en Schiphol nog wel geschikt om hun bedrijven toekomstbestendig te maken? Zo ja, waarom?

De Ontwerp-Luchtvaartnota schetst een toekomstbeeld waarbij er een evenwichtige afweging is gemaakt van de verschillende belangen. Met de Ontwerp-Luchtvaartnota als uitgangspunt zet het kabinet zich in om samen met de verschillende belanghebbenden de luchtvaart toekomstbestendig te maken.

Corona: veiligheid en gezondheid

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan bevestigen dat een nationaal ingesteld vliegverbod voor derde landen ten opzichte van dit EU-inreisverbod geen enkele extra waarborg biedt en dat het vervallen van deze nationale verboden voor

China, Zuid-Korea en Iran dus geen versoepeling betekent? En kan de Minister aangeven of andere Europese landen dat ook doen?

Zoals toegelicht in de brief van 9 april 2020 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128) zijn vanaf 19 maart 2020 de toegangsvoorwaarden voor personen die naar Nederland willen reizen verscherpt. Het gaat om een inperking voor alle niet noodzakelijke reizen van personen vanuit derde landen naar Europa (alle EU-lidstaten, alle leden van Schengen en het VK). Het inreisverbod heeft betrekking op meer landen dan de inmiddels vervallen vliegverboden voor passagiers vanuit China, Zuid-Korea en Iran en biedt hiermee extra waarborgen om de verspreiding van het COVID-19-virus tegen te gaan. Het EU-inreisverbod is door alle EU-lidstaten ingevoerd. Het Europees inreisverbod heeft geen werking op de BES-eilanden en daarom heeft het kabinet voor reizigers vanuit risicogebieden naar de BES-eilanden een vliegverbod ingesteld.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister uiteen kan zetten wat de verplichte gezondheidsverklaring voor reizigers uit hoog-risicogebieden inhoudt? Welke vragen worden precies gesteld? In hoeverre kan van reizigers worden verwacht dat zij exact antwoord kunnen geven op de vragen en dat deze antwoorden actueel zijn? Bevat dit systeem geen prikkel om net iets betere antwoorden te geven dan de werkelijke gezondheidssituatie is? Hoe worden de gezondheidsverklaringen, voordat de reizigers het vliegtuig in gaan, gecontroleerd? Welke sancties staan erop, indien reizigers de gezondheidsverklaring bewust verkeerd invullen?

Zoals toegelicht in de brief van 9 april 2020 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128) is sinds 17 april 2020 om 18:00 uur een gezondheidsverklaring verplicht voor passagiers uit hoog-risicogebieden. Passagiers dienen direct voor het vertrek een verklaring in te vullen met vragen over gezondheidsklachten die passen bij COVID-19. De verklaring bevat de volgende vragen die met «ja» of «nee» moeten worden beantwoord:

1. Geldt voor u (of de persoon namens wie u dit formulier invult) momenteel een verdenking van longontsteking of coronavirusinfectie (COVID-19) of heeft u deze diagnose gekregen?
2. Heeft u (of de persoon namens wie u dit formulier invult) in de afgelopen 24 uur een van de volgende symptomen gehad?
 - a. Verhoging of koorts
 - b. Hoesten
 - c. Loopneus
 - d. Keelpijn
 - e. Kortademigheid

Luchtvaartmaatschappijen voeren voor het aan boord gaan een visuele controle uit conform de gebruikelijke procedures. Indien geen gezondheidsverklaring kan worden getoond omdat de passagier klachten heeft die passen bij COVID-19, zal de toegang tot de vlucht moeten worden ontzegd. Indien de luchtvaartmaatschappij opmerkt dat iemand klachten ervaart die passend zijn bij COVID-19, bijvoorbeeld hoestklachten, kan de maatschappij deze passagier ook op grond hiervan weigeren.

De passagiers moeten de ingevulde verklaring met zich meebrengen naar Nederland. Op basis van de Wet publieke gezondheid zijn de veiligheidsregio's verzocht om bij aankomst van vluchten op de luchthavens ervoor te zorgen dat wordt gecontroleerd of de maatregel is toegepast. Hierbij moet ook (steekproefsgewijs) gevraagd worden aan passagiers om de gezondheidsverklaring te tonen. Als de inkomende passagier beschikt

over een verklaring en er geen twijfel is over een mogelijk besmetting kan de passagier zijn reis vervolgen. Zo niet, dan zal bij aankomst een verdergaande controle plaatsvinden, waarbij de GGD zal worden betrokken voor een persoonsgerichte aanpak.

Zoals toegelicht in de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan uw Kamer van 3 juni 2020 (Kamerstuk 25 295, nr. 386), zullen per 15 juni de reisadviezen voor landen binnen de EU en het Schengen-gebied mogelijk wijzigen. Over wat dit betekent voor de luchtvaart zal u separaat geïnformeerd worden.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de vliegverboden voor Italië, Spanje en Oostenrijk niet blijven bestaan? Kan de Minister aangeven of het laten vervallen niet in de praktijk een versoepeling van de regels betekent, omdat een vliegverbod een zwaarder middel lijkt dan een gezondheidsverklaring? Kan de Minister aangeven of hierdoor ook passagiers aan boord kunnen komen die niet reizen met het doel van repatriëring?

Op basis van een advies van het Outbreak Management Team (OMT) heeft de Ministeriële Commissie Crisis Beheersing (MCCB) op 9 april 2020 gesproken over de situatie in de luchtvaart. Om de risico's in de luchtvaart verder te beperken heeft het kabinet diverse maatregelen genomen. Op 9 april 2020 is uw Kamer per brief geïnformeerd over de aanpak voor inkomende passagiers vanuit risicolanden ter voorkoming van de verspreiding van het coronavirus COVID-19 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128). Het RIVM heeft de aanpak onderschreven.

De aanpak bestaat naast de invoering van een verplichte gezondheidsverklaring ook uit het dringende advies aan passagiers uit hoog-risicogebieden om 14 dagen in thuisquarantaine te gaan. Tegelijkertijd zijn de vliegverboden vanuit Italië, Spanje en Oostenrijk komen te vervallen.

In heel Europa zijn daarnaast vergaande maatregelen genomen die het openbare leven en het reizen sterk aan banden leggen. Nederlanders wordt aangeraden om alleen te reizen indien dat noodzakelijk is. Naast repatriëring kunnen er ook andere redenen zijn die reizen noodzakelijk maken.

Zoals toegelicht in de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan uw Kamer van 3 juni 2020 (Kamerstuk 25 295, nr. 386), zullen per 15 juni de reisadviezen voor landen binnen de EU en het Schengen-gebied mogelijk wijzigen. Over wat dit betekent voor de luchtvaart zal u separaat geïnformeerd worden.

Het Schengen-inreisverbod geldt niet voor Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Om de verspreiding van het COVID-19-virus binnen de genoemde openbare lichamen tegen te gaan ter bescherming van de volksgezondheid zijn tijdelijke vliegverboden ingesteld voor reizigers vanuit hoog-risicogebieden naar de BES-eilanden. De tijdelijke vliegverboden worden na advies van het RIVM en overleg met de openbare lichamen, op verzoek van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport geactualiseerd. Op 14, 16 en 27 maart, 9 en 24 april, 14 en 27 mei 2020 is uw Kamer hierover per brief geïnformeerd (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nrs. 120, 122, 127, 128, 129, 131 en 132).

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister verder kan schetsen welke (toetsings)criteria in Europa en in Nederland worden gehanteerd om te bepalen of nu of in de nabije toekomst

inreizen wordt versoepeld en/of huidige regels worden vervangen door andere regels?

Door de diverse maatregelen is het personenluchtverkeer met ongeveer 95% afgenomen op Schiphol ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar (stand van zaken in week 24). Hierdoor is het risico op verspreiding van het COVID-19-virus via de luchtvaart sterk gereduceerd. De volumes van het vliegverkeer zullen de komende periode nauwlettend worden gemonitord.

De situatie in de luchtvaart in relatie tot de coronacrisis wordt in Europees verband besproken. Op basis hiervan geeft de Europese Commissie aanbevelingen aan de lidstaten. In Europees verband wordt toegewerkt naar een geharmoniseerde aanpak voor maatregelen om de verspreiding van COVID-19 te voorkomen. Wanneer dit op het gebied van volksgezondheid veilig kan, is het kabinet voorstander van een gefaseerde en gecoördineerde afbouw van grensmaatregelen. De ervaringen en aanpak van Nederland worden binnen de EU proactief ingebracht.

Zoals toegelicht in de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan uw Kamer van 3 juni 2020 (Kamerstuk 25 295, nr. 386), zullen per 15 juni de reisadviezen voor landen binnen de EU en het Schengen-gebied wijzigen. Over wat dit betekent voor de luchtvaart zal u separaat geïnformeerd worden.

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister verder een update te geven of er op dit moment nog steeds geen medisch advies van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) is om een vluchtverbod op vluchten vanuit de Verenigde Staten te rechtvaardigen? Zo ja, kan de Minister de onderbouwing hiervan toelichten?

Zoals toegelicht in de brief van 9 april 2020 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128) zijn vanaf 19 maart 2020 de toegangsvoorwaarden voor personen die naar Nederland willen reizen verscherpt. Het gaat om een inperking voor alle niet noodzakelijke reizen van personen vanuit derde landen naar Europa (alle EU-lidstaten, alle Schengenlanden en het Verenigd Koninkrijk). Dit inreisverbod geldt ook voor passagiers uit de Verenigde Staten. Een vliegverbod biedt ten opzichte van dit EU-inreisverbod geen extra waarborgen. Het Europees inreisverbod heeft geen werking op de BES-eilanden en daarom heeft het kabinet voor reizigers vanuit de Verenigde Staten naar de BES-eilanden een vliegverbod ingesteld.

De leden van de CDA-fractie vragen welke gedragsregels het RIVM heeft aangegeven om het gevaar van besmetting met het coronavirus vanuit de Verenigde Staten te beperken? Waarom kiest Nederland niet voor de meest strikte screeningsmaatregelen rond in- en uitstappen bij passagiersvluchten uit de Verenigde Staten richting Nederland? Waarom worden deze passagiers, bijvoorbeeld degenen uit de Verenigde Staten, niet verplicht om 14 dagen in thuisquarantaine te gaan?

Zoals toegelicht in de brief van 9 april 2020 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128) geldt voor passagiers uit derde landen, zoals de Verenigde Staten, een inperking voor alle niet noodzakelijke reizen. Voor passagiers uit hoog-risicogebieden is een gezondheidsverklaring verplicht. Daarnaast worden deze passagiers dringend geadviseerd om 14 dagen in thuisquarantaine te gaan. Voor de definitie van hoog-risicogebieden wordt aangesloten op de lijst van gebieden die het Europees Luchtvaartagent-

schap (EASA) bijhoudt.¹⁸ Op de lijst, geldig op 8 juni jl., staan 23 staten van de Verenigde Staten. Dit betekent dus dat de voorgenomde maatregelen voor deze passagiers van toepassing zijn.

Zoals toegelicht in de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan uw Kamer van 3 juni 2020 (Kamerstuk 25 295, nr. 386), zullen per 15 juni de reisadviezen voor landen binnen de EU en het Schengen-gebied mogelijk wijzigen. Over wat dit betekent voor de luchtvaart zal u separaat geïnformeerd worden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe het in zijn algemeen staat met het invoeren van screenings op de gezondheid van passagiers bij het in- en uitstappen bij vluchten die Nederland als eindbestemming hebben, in ieder geval bij die vluchten vanuit hoog-risicogebieden? Worden er temperatuurmetingen gedaan? Zo nee, waarom niet? En kan de Minister aangeven hoe wordt omgegaan met buitenlandse reizigers, die landen op Nederlandse vliegvelden, die tijdens de vlucht ziekteverschijnselen laten zien? Waar gaan die naartoe? Worden zij onderzocht?

In antwoord op de leden van de CDA-fractie over de gezondheidsverklaring is toegelicht welke aanvullende controles bij het in- en uitstappen plaatsvinden om de gezondheid van de passagiers te controleren op gezondheidsklachten die passen bij COVID-19. In de gezondheidsverklaring wordt onder andere gevraagd naar de aanwezigheid van verhoging of koorts. Het meten van de temperatuur van reizigers is niet aan de orde, omdat dit niet is aanbevolen door het RIVM.

Volgens de geldende adviezen worden overige passagiers (uit niet-hoog-risicogebieden) aangeraden, net als alle andere Nederlanders, drukte te vermijden, bij klachten in thuisisolatie te gaan en zich te houden aan de geldende gedragsregels in Nederland.

GGD Kennemerland en Schiphol zijn goed voorbereid om verspreiding via de luchthaven Schiphol zoveel als mogelijk te voorkomen. Schiphol heeft het voorzieningenniveau om infectieziekten te kunnen bestrijden. Dit betekent concreet dat Schiphol beschikt over een crisisdienst, quarantaineruimte en een noodplan voor infectieziektebestrijding. Als een passagier op Schiphol arriveert met ziekteverschijnselen die passen bij COVID-19 nemen de luchthaven en de GGD conform de protocollen de benodigde maatregelen.

De leden van de CDA-fractie krijgen verder graag een update over het voorkomen van volle vliegtuigen op Eindhoven Airport met seizoenarbeiders? Kan de Minister aangeven op welke wijze wordt gehandhaafd op de regels en in hoeverre al is ingegrepen? In hoeverre is de Minister in overleg en in afstemming met de landen en maatschappijen van oorsprong waar de arbeidsmigranten aan boord gaan? Kan de Minister ook aangeven of zij hierover in gesprek is met belangenorganisaties van de betrokken sectoren? Zo ja, wat zijn hiervan de concrete afspraken? Kan de Minister aangeven welke signalen het ministerie ontvangt van andere onverantwoorde situaties op het gebied van vliegen? Hoe wordt geacteerd op dit soort onverantwoorde situaties?

¹⁸ <https://www.easa.europa.eu/SD-2020-01/Airports>.

Zoals toegelicht in de brief van 12 mei 2020 met antwoorden op vragen van de leden Paternotte en Verhoeven (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2753) en in de brief van 27 mei 2020 met antwoorden op de vragen van de leden Jasper van Dijk en Laçin (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2936) heeft het Europees Luchtvaartagentschap EASA op 26 maart 2020 richtlijnen uitgebracht voor het management van cabinepersoneel in relatie tot de uitbraak van het coronavirus.¹⁹ EASA beveelt Europese luchtvaartmaatschappijen onder meer aan om alle niet-essentiële interactie tussen cabinepersoneel en passagiers zoveel als praktisch haalbaar aan te passen om het risico op besmetting te reduceren. EASA heeft deze richtlijnen kenbaar gemaakt bij alle Europese luchtvaartmaatschappijen.

Daarnaast heeft ook Eindhoven Airport maatregelen genomen om de passagiers op de hoogte te stellen van de geldende coronamaatregelen in Nederland en de boetes die staan op overtreding van deze voorschriften. Passagiers uit Oost-Europese landen worden sinds begin april in hun eigen taal gewezen op de geldende maatregelen. De luchthaven heeft de maatregelen opgeschaald en extra mankracht ingezet om de passagiersstromen beter te begeleiden bij het inchecken, de security en de bagageafhandeling.

Er zijn geen beperkingen voor het vliegverkeer vanuit EU-lidstaten en daardoor worden de vluchten naar Eindhoven niet geweigerd. Lidstaten moeten toegang verlenen aan EU-ingezetenen. Vluchten met arbeidsmigranten zullen derhalve niet worden stilgelegd. Ik ben daarom hierover ook niet in gesprek met landen, maatschappijen of belangenorganisaties. Voor reizigers uit hoog-risicogebieden gelden wel de maatregelen, zoals toegelicht in de brief van 9 april 2020 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128).

Mijn beeld is verder dat de richtlijnen van EASA en de adviezen van het RIVM goed worden gerespecteerd door de luchtvaartmaatschappijen. Ik heb op dit moment geen signalen ontvangen van onverantwoorde situaties op het gebied van vliegen in relatie tot de coronacrisis.

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister verder een actueel overzicht te geven van de huidige passagiersstromen op de Nederlandse vliegvelden, met hierbij inzichtelijk hoeveel passagiersvluchten er binnenkomen uit risicogebieden, welke restricties en controles er gelden voor deze vluchten en in hoeveel vluchten medische apparatuur en middelen gerelateerd aan de aanpak rond de coronacrisis worden meegevoerd?

Door de diverse maatregelen is het personenluchtverkeer met ongeveer 95% afgenomen op Schiphol ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar (stand van zaken in week 24). Actuele overzichten van de aankomende vluchten, inclusief de landen van herkomst, zijn te vinden op de websites van de luchthavens.²⁰ Een actueel overzicht van de hoog-risicogebieden is te vinden op de website van EASA.²¹ In antwoord op de vragen van de leden van de CDA-fractie over het vervallen van de vliegverboden voor Italië, Spanje en Oostenrijk en de vragen van de leden van de CDA-fractie inzake de Verenigde Staten heb ik toegelicht welke restricties en controles er gelden. Het is voor mij niet inzichtelijk met hoeveel vluchten medische apparatuur en middelen worden vervoerd gerelateerd aan de aanpak rond

¹⁹ <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-guidance-management-crew-members-relation-sars-cov-2-pandemic>.

²⁰ Voor Schiphol op de volgende pagina: <https://www.schiphol.nl/nl/aankomst/>.

²¹ <https://www.easa.europa.eu/SD-2020-01/Airports>.

de coronacrisis. Wel kan aangegeven worden dat de verruiming van het vrachtreime volop wordt benut.

De leden van de CDA-fractie vragen of er naast de samenwerking tussen de KLM en Philips er nog meer van deze positieve ontwikkelingen zijn en wat kan de Minister hierin betekenen om dit beter mogelijk te maken en/of te faciliteren?

Ik constateer dat verschillende luchtvaartmaatschappijen in deze crisistijd steeds meer initiatieven ontplooiën en verzoeken indienen om op verschillende routes van en naar Nederland luchtvracht ook in passagiers-toestellen te vervoeren. Ik sta hier positief tegenover en kan daar goedkeuring aan geven onder de daarvoor geldende veiligheidsvereisten. In de Kamerbrief van 4 mei jl. heeft de Minister van VWS een voorbeeld gegeven van een goede samenwerking door melding te maken van de speciaal opgezette luchtbrug met Azië om persoonlijke beschermingsmiddelen naar Nederland te krijgen (Kamerstuk 25 295, nr. 277). Daarnaast heeft de Europese Commissie alle EU-lidstaten onlangs opgeroepen om hun vergunningenbeleid tijdelijk te verruimen in verband met de gevolgen van het COVID-19 virus. Zoals aangegeven in de brief van 22 april 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 804) heb ik gehoor gegeven aan die oproep. Met ingang van 15 april 2020 is het ad hoc routevergunningenbeleid tijdelijk verruimd. Deze verruiming gold in eerste instantie tot en met 15 mei 2020 en is door mij verlengd tot 15 juni 2020. Hiermee kunnen luchtvaartmaatschappijen onder bepaalde voorwaarden dergelijke noodzakelijke vrachtluchten via Schiphol uitvoeren voor het vervoer van medische en andere cruciale goederen.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat zowel KLM als Schiphol het niet zo nauw nemen met het treffen van maatregelen om werknemers te beschermen tegen het coronavirus en dat dit ontoelaatbaar en onacceptabel is? Wat is ondernomen om Schiphol en KLM zover te krijgen dat zij zich aan de maatregelen gaan houden? En welke stappen zijn er genomen om te handhaven? Is de Minister het met deze leden eens dat alle werknemers die nu doorwerken het recht hebben op beschermingsmiddelen om hun werk veilig te kunnen doen? En zo ja, hoe gaat zij hiervoor zorgen?

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister of zij bekend is met de signalen dat beveiligers, maar ook bijvoorbeeld het personeel bij de incheckbalies, de ondersteuning van passagiers met mobiliteitsbeperkingen en het personeel in de lounges, onbeschermd moeten werken en hierdoor angst is onder het personeel om besmet te worden door het coronavirus? Deze leden vragen de Minister hoe het mogelijk is dat voor werknemers op Schiphol nog steeds geen veilige werkomgeving is gecreëerd? Deze leden vragen de Minister of deze signalen van werknemers op Schiphol wel serieus worden genomen? Ook vragen deze leden de Minister welke maatregelen er worden genomen om de veiligheid van medewerkers te garanderen?

Voor de beantwoording van deze vragen verwijs ik naar de brief van 10 april 2020 met antwoorden op vragen van het lid Laçin (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2432). Het is de verantwoordelijkheid van de werkgevers op Schiphol om zorg te dragen voor een veilige werkomgeving. De inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid ziet hierop toe.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of de Minister zicht heeft op hoe de vliegticketprijs zich kan ontwikkelen in verband met corona. Wat betekent corona mogelijk voor het kostenniveau van luchtvaartmaatschappijen als ze minder mensen in de vliegtuigen kunnen vervoeren en hoe wordt vliegen voor mensen met een normale portemonnee betaalbaar gehouden?

De ontwikkeling van de ticketprijzen als gevolg van corona is moeilijk te voorspellen. Luchtvaartmaatschappijen hebben in de competitieve luchtvaartmarkt altijd een prikkel tot kostenbeheersing. In de huidige situatie zal hierop extra focus zijn. Ook de ontwikkeling van de kerosineprijs is een belangrijke factor.

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister naar de bestaanszekerheid van de internationale hub Schiphol en van KLM in de post-coronatijd? Kan de Minister aangeven dat zij er alles aan doet met het kabinet om deze belangrijke economische factor voor werkgelegenheid, vestigingsklimaat en internationale infrastructuur te behouden voor Nederland? Wordt een gezamenlijk plan opgesteld? Kan de Minister een update geven wat de meest urgente problemen zijn en welke concrete oplossingen en/of scenario's besproken worden? Kan de Minister informatie delen naar aanleiding van ervaringen met eerdere crisissen hoe de luchtvaartsector zich herstelt, zoals na 9/11, de vulkaanuitbarsting op IJsland en de economische crisis van 2008?

De leden van de GroenLinks-fractie willen de Minister vragen naar een analyse van de mogelijke effecten en scenario's van corona op de middellange termijn, en de Kamer hier regelmatig over te informeren?

De leden van de 50Plus-fractie vragen of de plannen voor (een mogelijke) uitbreiding van Schiphol onverminderd van kracht blijven? Streeft de Minister naar een volledige hervatting van het vluchtschema? Hoe kijkt de Minister aan tegen de aantoonbaar verbeterde luchtkwaliteit in relatie tot het grotendeels stilvallen van het luchtverkeer?

De impact van het coronavirus op de luchtvaartsector heeft in eerste instantie om een crisisaanpak gevraagd. Daarbij gaat het onder meer om de gezondheidsmaatregelen voor werknemers en passagiers, repatriëringsvluchten en het parkeren van vliegtuigen op start- en landingsbanen. Na deze crisisperiode is er nu ruimte om vooruit te kijken naar hoe de luchtvaartsector straks weer kan opstarten en kan bijdragen aan het economisch herstel. Vast staat dat er nog veel onzekerheden zijn. Bijvoorbeeld over de duur van de crisis in verschillende delen van de wereld, eventuele faillissementen, het aantrekken van de vraag naar vluchten, de mogelijkheden naar andere landen te vliegen en hoe het besmettingsgevaar geminimaliseerd kan worden op de luchthaven en in vliegtuigen. Ik houd de ontwikkelingen uiteraard nauwlettend in de gaten om te kunnen beoordelen wat nodig is om de luchtvaartsector door de crisis te helpen. Het uitgangspunt daarbij is de Onderwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741).

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan aangeven of signalen van zowel de ANWB als de Consumentenbond kloppen dat sommige aanbieders extra kosten inhouden op de voucher, reeds betaalde kosten voor bagage en stoelplaatsen niet terugbetalen, er weinig flexibiliteit is om vliegtickets op een andere naam te zetten en aanbieders weigeren geld terug te betalen als consumenten goede redenen hebben om de voucher te weigeren? Zo ja, wat vindt de Minister hiervan? Waarom is de termijn gesteld op 12 maanden, wat langer is dan in sommige andere landen? De beleidsregel zal van toepassing zijn tot en met 30 juni 2020. Waarvan hangt mogelijke verlening af? Zou dit een moment kunnen zijn om mogelijk de gewijzigde beleidsregels te verlengen indien blijkt dat bepaalde aanpassingen wenselijk zouden zijn?

Op 14 mei 2020 heb ik uw Kamer laten weten dat ik de aanwijzing aan de ILT inzake de handhaving op luchtvaartvouchers intrek (Kamerstukken 31 936 en 25 295, nr. 740). De ILT gaat Verordening (EG) nr. 261/2004 weer volledig handhaven, wat betekent dat passagiers een heldere keuze moeten krijgen tussen een voucher en terugbetaling. Het recht op terugbetaling geldt ook ten aanzien van de vouchers die vóór 14 mei zijn uitgegeven, zoals ik dinsdag 2 juni in het vragenuur heb aangegeven. De ILT speelt geen rol in het financieel afdwingen van individuele claims, maar kan handhavend optreden wanneer luchtvaartmaatschappijen stelselmatig niet terugbetalen aan passagiers die daarvoor hebben gekozen.

Daarnaast heeft de Europese Commissie op 13 mei 2020 een aantal aanbevelingen gedaan waarmee luchtvaartvouchers aantrekkelijker kunnen worden gemaakt. Die hebben betrekking op onder andere de waarde van een voucher, de looptijd, de flexibiliteit/overdraagbaarheid en de garantie op terugbetaling. Het is primair een verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen om hun vouchers aantrekkelijk te maken. De waarde moet minimaal de betaling voor niet geleverde diensten (bagage, zitplaatskeuze) bevatten. Daarnaast vindt de Europese Commissie dat een voucher minimaal twaalf maanden geldig moet zijn.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat voorkomen moet worden dat consumenten een ongevraagde leenheer zijn aan luchtvaartmaatschappijen en daarmee twaalf maanden in onzekerheid zitten of zij hun geld terugkrijgen? Deze leden vernemen daarom graag welke stappen de Minister gaat ondernemen om een dergelijke situatie te voorkomen? Erkent de Minister dat, zoals de Europese Commissie eerder heeft aangegeven, consumenten onverkort recht hebben op directe restitutie indien de vlucht die zij hebben geboekt niet wordt uitbetaald? Indien zij dit niet erkent, kan zij toelichten waarom niet? Vindt de Minister het terecht dat consumenten twaalf maanden lang een dergelijk risico lopen, terwijl zij dit risico ten tijde van het boeken onmogelijk hadden kunnen voorzien? Hoe kijkt de Minister aan tegen het idee om als overheid garant te staan voor de uitbetaling van deze vouchers in het geval van het faillissement van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, waarmee het ongevraagde consumentenrisico wordt afgedekt? Is de Minister bereid zich hier hard voor te maken bij Europese Transportraden en de Europese Raad, zodat dit ook op Europees niveau gebeurt? Gaat de Minister stappen ondernemen om ervoor te zorgen dat meer duidelijkheid wordt gecreëerd voor consumenten waar zij hun recht kunnen halen, nu sommige landen, inclusief Nederland, hier hun eigen plan in lijken te

trekken? Deelt de Minister de mening dat hier Europese coördinatie nodig is? Indien zij deze mening deelt, welke stappen wil de Minister zetten om deze coördinatie mogelijk te maken en hoe zou deze er volgens de Minister uit moeten zien?

De leden van de SP-fractie vragen de Minister welke rechten passagiers hebben als een luchtvaartmaatschappij binnen de gestelde termijn in de voucher failliet gaat? Waar kunnen passagiers dan hun geld terugkrijgen?

Zoals gemeld aan de Kamer (Kamerstukken 31 936 en 25 295, nr. 731) vindt het kabinet vouchers een acceptabel alternatief voor terugbetaling binnen zeven dagen voor passagiers die het zich kunnen veroorloven, gelet op de crisissituatie waarin we nu zitten. Dat neemt niet weg dat passagiers onverkort recht hebben op directe restitutie indien de vlucht die zij hebben geboekt niet wordt uitgevoerd. Als een luchtvaartmaatschappij dit weigert, dan is er de mogelijkheid voor passagiers om (eventueel met hulp van een claimbureau) een rechtszaak te starten, zoals dit ook al vóór de coronacrisis het geval was.

Ook kunnen passagiers hiervan melding maken bij de ILT. De ILT behandelt geen individuele meldingen of klachten (alleen de rechter heeft die bevoegdheid), maar betreft ze bij de handhaving en treedt op wanneer luchtvaartmaatschappijen stelselmatig Verordening (EG) 261/2004 overtreden. Op 14 mei 2020 heb ik uw Kamer laten weten dat ik de aanwijzing aan de ILT inzake de handhaving op luchtvaartvouchers heb ingetrokken (Kamerstukken 31 936 en 25 295, nr. 740). In het Vragenuur van 2 juni heb ik toegezegd uw Kamer per brief te informeren (Handelingen II 2019/20, nr. 77, mondelingen vragen van het lid Paternotte aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over vliegmaatschappijen die geen geld teruggeven. Uw Kamer ontvangt deze brief binnenkort.

Passagiers in het bezit van een voucher zijn concurrente schuldeisers. Dat betekent dat ze gedurende langere tijd het risico lopen dat de betreffende luchtvaartmaatschappij failliet gaat en daarmee de voucher zijn waarde verliest. Dat is een punt van zorg. Niet alleen in Nederland, maar in heel Europa waar maatschappijen zijn overgegaan op de uitgifte van vouchers. Zoals aangeven in de brief van 28 april 2020 met antwoorden op vragen van de leden Paternotte en Schonis (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2641) maak ik mij in Europees verband hard voor een garantstelling, waarmee bezitters van vouchers zijn beschermd tegen een faillissement van de luchtvaartmaatschappij die de voucher heeft uitgegeven.

Dit heb ik bijvoorbeeld gedaan tijdens de informele high level videoconferenties van transportministers op 29 april (Kamerstuk 21 501-33, nr. 804) en 4 juni 2020. De Europese Commissie heeft op 13 mei 2020 in een aantal aanbevelingen het belang van een garantie onderstreept, en daarbij het initiatief bij de lidstaten neergelegd. Een Europese aanpak is echter doeltreffender dan een nationale aanpak waar het gaat om de bescherming van Nederlandse consumenten. Het kan enige tijd vergen voordat een Europese garantie is afgegeven, daarvan ben ik me bewust. In dat kader merk ik op dat een groot aantal luchtvaartmaatschappijen, zowel binnen als buiten Europa, staatssteun ontvangen om deze crisis door te komen. Dit verkleint het insolventierisico op de korte termijn, wat gunstig is voor bezitters van vouchers.

De leden van de D66-fractie horen ook graag welke lessen kunnen worden getrokken uit deze crisis? Hoe kijkt de Minister nu aan tegen de eerdere suggestie van deze leden om ook niet-pakketreizen via Europa te beschermen tegen faillissementen?

menten? Vindt de Minister dat epidemieën en pandemieën ook onderdeel moeten worden van de categorie calamiteiten in het calamiteitenfonds van de Stichting Garantiefonds Reisgelden (SGR)?

Deze crisis heeft laten zien dat luchtvaartmaatschappijen snel door hun kasreserve heen zijn. Mede daarom ben ik voornemens om in EU-verband te verkennen of strengere eisen inzake financiële buffers voor luchtvaartmaatschappijen mogelijk zijn. Zo zal Nederland zich in EU-verband hard maken dat luchtvaartmaatschappijen over een minimale kasreserve moeten beschikken. De financiële condities waar Europese luchtvaartmaatschappijen aan moeten voldoen zijn vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1008/2008. Bij de geplande herziening van die verordening (voorzien in het vierde kwartaal van 2020) zal Nederland pleiten voor het verplicht stellen van een minimale kasreserve, waarbij de kasreserve enkel kan worden aangesproken in uitzonderlijke, nader uit te werken (nood)situaties. Daarnaast vind ik ook de toekomstige consumentenbescherming van passagiers van belang. Niet alleen voor henzelf, maar ook voor het herstel van de luchtvaartsector na de crisis. Zoals reeds gemeld in mijn brief van 28 april jl. met antwoorden op vragen van de leden Paternotte en Schonis (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2641) wil ik pleiten voor een verkenning van de mogelijkheid om een Europees garantiefonds vliegtickets op te zetten. Ik zie mogelijkheden om dit te combineren met een garantstelling op de vouchers waarop ik ben ingegaan in antwoord op vragen van de leden van de CDA-fractie, de D66-fractie en de SP-fractie en tijdens het Vragenuur van d.d. 2 juni jl.

De Stichting Calamiteitenfonds Reizen is een privaat initiatief, waarbij het grootste deel van de reisorganisatoren in Nederland is aangesloten. Het is aan het Calamiteitenfonds om de dekking van deze garantieregeling te bepalen. Het Calamiteitenfonds heeft geoordeeld dat het onderbrengen van mens- en dierziektes onder de garantie niet goed mogelijk is. Voor de huidige omstandigheden in verband met het coronavirus is tevens de regeling Bijzondere Bijstand Buitenland is opgericht.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister de zorg deelt over flex- en tijdelijke krachten die nu thuis zitten, zonder werk en inkomen? Is de Minister het met deze leden eens dat het ongewenst is als een bedrijf de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW) aanvraagt maar tegelijkertijd de flex- en tijdelijke krachten naar huis sturen? Is de Minister bereid om deze bedrijven hierop aan te spreken? Verder vragen deze leden welke aanvullende maatregelen de Minister gaat nemen om ervoor te zorgen dat bedrijven op en rond Schiphol, die overheidssubsidie aanvragen, al hun werknemers, waaronder ook flex- en tijdelijke krachten, in dienst houden? Is de Minister verder bereid om de bedrijven die nu op omvallen staan, zoals afhandelingsbedrijven, te ondersteunen zodat er geen duizenden werknemers op straat komen te staan? Is de Minister het met deze leden eens dat een eventueel steunpakket de race naar beneden, wat betreft arbeidsvoorwaarden, bij bagageafhandelings-, schoonmaak- en beveiligingsbedrijven op Schiphol kan veranderen? Is de Minister daarom bereid om bij dit mogelijke steunpakket sociale voorwaarden te stellen, zoals een fatsoenlijk loon en veilige werkomstandigheden?

Het kabinet heeft een omvangrijk steunpakket opgezet om bedrijven te ondersteunen en banen te beschermen. Ook bedrijven in de luchtvaartsector kunnen gebruik maken van uitstel van belastingen en bij voldoende omzetverlies een beroep doen op de Tijdelijke Noodmaatregel

Overbrugging Werkgelegenheid (NOW). De NOW biedt de mogelijkheid voor het verkrijgen van een tegemoetkoming in de loonkosten van werknemers (zowel met een vast als met een flexibel contract) tot maximaal 90%. Daarbij geldt de voorwaarde dat geen verzoek om ontslag vanwege bedrijfseconomische redenen mag worden gedaan voor de periode waarvoor de subsidie is verleend. Dit met als doel werkgelegenheid zoveel mogelijk te behouden. De werkgever houdt zijn werknemers, inclusief degenen die op een flexibel contract werken, zo veel mogelijk in dienst en betaalt hun lonen zoveel mogelijk door. Daartoe heeft het kabinet bedrijven ook opgeroepen.

Tegelijkertijd is het kabinet realistisch over de perspectieven op het herstel van de werkgelegenheid, ook in de luchtvaartsector. Het steunpakket kan er niet voor zorgen dat deze crisis, die ook na de gezondheidscrisis en het steunpakket nog gevolgen zal hebben, geheel zonder consequenties voor de economie en werkgelegenheid zal zijn. Het kabinet is daarom van mening dat we bedrijven eveneens in staat moeten stellen mee te bewegen en zich op een toekomst na het steunpakket voor te bereiden. Ondanks de tegemoetkoming in de loonkosten kunnen het niet verlengen van tijdelijke contracten of het minder van externe inhuur gebruik maken noodzakelijk zijn voor de continuïteit van een onderneming.

Verder houdt het kabinet nauwlettend in de gaten of het generieke instrumentarium voldoende uitkomst biedt aan bedrijven en werkenden in de verschillende sectoren die door de coronacrisis in de problemen komen en of aanvullende maatregelen nodig zijn. Het is goed denkbaar dat er bij eventuele aanvullende steunmaatregelen extra voorwaarden aan deze steun gesteld zullen worden. Daarbij zijn uitvoerbaarheid en doelmatigheid van die extra voorwaarden van groot belang en dit kan van regeling tot regeling verschillen. Het kabinet kan dus niet vooraf het opnemen van een specifieke voorwaarde toezeggen.

Corona: herstel van de luchtvaart

De leden van de VVD-fractie vragen welke scenario's voor herstel van de luchtvaart op Schiphol en daarbuiten de Minister mogelijk acht? Wat zijn de prognoses? Wanneer zijn er hopelijk weer op de 500.000 vliegbewegingen vanaf Schiphol en wanneer 570.000 vliegbewegingen voor de gehele Schiphol NV?

De huidige neergang in het wereldwijde luchtvervoer is een unieke gebeurtenis zonder historisch precedent. Daarbij is het ook niet eerder voorgekomen dat wereldwijd gedurende langere tijd zoveel toestellen tegelijk aan de grond staan als nu het geval is. Het is daarom op dit moment niet goed mogelijk om op basis van historische parallellen een uitspraak te doen over hoe het toekomstig herstel exact zal verlopen. Op dit moment is de consensus in de sector dat de scherpe neergang in de vraag naar luchtvervoer van de afgelopen maanden gevolgd zal worden met een traag herstel richting het niveau van 2019.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe banen zoveel mogelijk worden behouden in de tussentijd? Op welke manier draagt deze Minister bij aan het groeiperspectief en vooral nu de luchtvaartsector als een dragende kracht voor het economisch herstel na de coronacrisis gezien kan worden? Deelt de Minister de opvatting dat het belang van goede en snelle directie verbindingen evident is gebleken?

Het kabinet zet zich maximaal in om in de luchtvaartsector, net als in de overige sectoren van onze economie, zoveel mogelijk banen te behouden. Zo heeft het kabinet een breed pakket aan steunmaatregelen ingevoerd waar Nederlandse luchtvaartmaatschappijen gebruik van kunnen maken. Te denken valt aan de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW). Vanwege het publieke belang van het netwerk van KLM voor de hub functie van Schiphol zijn we daarnaast in overleg over steunmaatregelen voor KLM. De internationale verbinding van Nederland met strategische bestemmingen wereldwijd is een belangrijke pijler onder ons vestigingsklimaat en nationaal verdienvermogen. Het uitgebreide netwerk van bestemmingen die direct vanaf Schiphol worden bediend zal straks, als de grootste effecten van het COVID-19 virus onder controle zijn, ook het herstel van de economie versnellen.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij de mening deelt dat verduurzaming van de luchtvaart aan de orde blijft, maar dat uitgekeken moet worden met het stellen van onredelijke eisen? Hoe waakt de Minister erover dat er geen eisen worden gesteld die financieel onhaalbaar zijn of het gelijke speelveld verstoren? Is de Minister het met deze leden eens dat via innovatie extra groei kan worden gerealiseerd?

De ontwikkeling van de luchtvaart dient plaats te vinden binnen de kaders, onder andere op het gebied van klimaat. Nationaal gaat het concreet om de CO₂-doelen uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, dat ik uw Kamer heb aangeboden met mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585). Zoals aangegeven in de Ontwerp-Luchtvaartnota is de luchtvaartsector van oudsher sterk in innovatie en vermindert daarmee de negatieve effecten. Indien meer reductie wordt gerealiseerd dan ten doel is gesteld, geeft dit ruimte voor extra ontwikkeling voor de luchtvaart. Deze kaders gelden voor de gehele luchtvaartsector. Het kabinet is terughoudend in het stellen van specifieke eisen aan één luchtvaartmaatschappij, onder andere met oog op non-discriminatie en het gelijke speelveld.

De leden van de VVD-fractie vragen of voor behoud van liquide middelen in de sector een vrijstelling van luchthavengelden, beveiligingskosten en/of luchtverkeersleiding is te overwegen? Kan het verstandig zijn een Europese, gezamenlijke aanpak na te streven voor het op gang brengen van vluchten binnen Europa en vooral voor de voorwaarden, juist ook in de vliegtuigen, die daaraan gesteld worden? Op welke maatregelen gaat gezamenlijk ingezet worden om een lappendeken van onderling afwijkende nationale maatregelen te voorkomen?

In EU-kader en andere Europese verbanden zoals ECAC en Eurocontrol wordt regelmatig gesproken over de maatregelen op luchtvaartgebied in verband met COVID-19. De Europese Commissie heeft een pakket met richtlijnen en aanbevelingen inzake toerisme en transport gepubliceerd. Daarnaast heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) richtsnoeren voor de luchtvaart gepubliceerd, in afstemming met het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) en competente nationale autoriteiten. Het Kabinet werkt momenteel met de Nederlandse luchtvaartpartijen aan maatregelen die ervoor zorgen dat passagiers op een veilige en gezonde manier gebruik kunnen blijven maken van luchtvaart, waarbij het personeel optimaal beschermd is, ook als het aantal vluchten weer gaat toenemen. Internationale richtlijnen en voorschriften zijn belangrijke randvoorwaarden bij de totstandkoming van die maatregelen. Nederland volgt de internationale ontwikkelingen met grote belangstelling en levert daarvoor

input. Nederland is voorstander van een geharmoniseerde aanpak van maatregelen om het gelijke speelveld in de luchtvaart te behouden. Het kabinet zet primair in op generieke regelingen om steun te verlenen aan getroffen bedrijven en hun medewerkers. Vrijstellingen van luchthavengelden of andere tarieven liggen niet direct voor de hand omdat over het algemeen de onderliggende kosten wel worden gemaakt.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister denkt de selectiviteit in te vullen, nu het aantal vliegbewegingen op Schiphol ineens dramatisch is gedaald?

Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd op 31 maart 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 732) is het duidelijk dat de luchtvaart een van de sectoren is die direct grote gevolgen van de coronacrisis ondervindt. Wereldwijd zijn maatregelen getroffen die ertoe hebben geleid dat het aantal vliegtuigbewegingen vergaand is gereduceerd. Bij de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol gaat in de eerste plaats alle aandacht uit naar de vraag hoe zij zich het beste kunnen voorbereiden op herstel van de operatie wanneer de situatie dat weer toelaat. Als de operatie genormaliseerd is, kan verder uitvoering worden gegeven aan het selectiviteitsbeleid zoals in het Regeerakkoord is afgesproken. Uitgangspunt hierin blijft dat Lelystad Airport is ontwikkeld om verkeer over te nemen van Schiphol dat niet ondersteunend is aan het netwerk van verbindingen. Hierdoor kan de capaciteit op Schiphol zo efficiënt mogelijk worden benut ter versterking van de netwerkqualiteit.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de slots gewoon historische rechten blijven voor de luchtvaartmaatschappijen, ook al maken zij er dit jaar geen gebruik van? Is verlenging van deze Europese regeling noodzakelijk, omdat de periode mogelijk te kort is aangezien komend jaar veel luchtvaartmaatschappijen geen gebruik zullen gaan maken van de toegekende slots?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat nu de afspraak is met betrekking tot de niet vervulde slotverplichting? Wat is hier precies afgesproken over hervatting van de dienstregelingen en het aanhouden van slots? Welke voorwaarden zijn er vastgelegd?

De wijzigingsverordening zorgt ervoor dat alle toegewezen slots in de periode van 1 maart 2020 tot en met 24 oktober 2020 als gevlogen moeten worden beschouwd door Europese slotcoördinatoren. Voorwaarde is dat de betreffende luchtvaartmaatschappijen de ongebruikte slots teruggeven aan de Europese slotcoördinatoren om te voorkomen dat capaciteit onnodig onbenut blijft. Pas dan kunnen luchtvaartmaatschappijen onder deze tijdelijke regeling hun historische rechten (op de betreffende slots) behouden. Als de huidige crisis aanhoudt, voorziet de wijzigingsverordening ook in de mogelijkheid tot verlenging van de termijn via een gedelegeerd besluit van de Europese Commissie. De Europese Commissie rapporteert hier uiterlijk op 15 september 2020 over aan het Europees Parlement en de Europese Raad.

Zodra de termijn waarvoor de tijdelijke regeling geldt is gepasseerd gelden de reguliere regels ten aanzien van de opbouw van historische rechten. Slots vormen volgens de Europese Unie geen eigendomsrechten, ze verlenen luchtvaartmaatschappijen enkel het recht om op welbepaalde data en tijdstippen de luchthavenfaciliteiten te gebruiken om te landen en op te stijgen. Voor een uitgebreidere toelichting op de juridische eigen-

domsrechten van slots verwijst ik u naar de brief van 19 april 2018 met antwoorden op de vragen van het lid Van Raan (Aanhangsel Handelingen, 1878).

De leden van de D66-fractie zouden graag een reflectie willen van de Minister hoe zij denkt dat de luchtvaartsector post-COVID-19 in een anderhalvemetersamenleving zou moeten opereren om de veiligheid en gezondheidsrisico's te garanderen? Worden luchtvaartmaatschappijen verplicht een anderhalvemeterrichtlijn aan boord te garanderen, of laat de Minister dit zoals eerder over aan individuele luchtvaartmaatschappijen? Worden extra controles uitgevoerd op Schiphol en andere nationale luchthavens? Wat voor extra kosten zal dit als gevolg hebben voor deze luchthavens en hoe zullen deze worden gedragen? Wie is volgens de Minister eindverantwoordelijk om ervoor te zorgen dat vliegen ook qua gezondheid weer veilig kan? Is de Minister ook voornemens zich op Europees niveau in te zetten op coördinatie van de inzet, zodat hier in Europa geen gefragmenteerd beleid op wordt gevoerd? Hoe ziet haar inzet hierop eruit?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke maatregelen er worden genomen om ervoor te zorgen dat ook de anderhalvemetervoorzorgsmaatregelen binnen de luchtvaart gewaarborgd worden? Welke maatregelen worden er genomen om personeel in de lucht en op de grond te beschermen? Wie ziet hierop toe? Op basis van welke criteria wordt besloten dat een regio een hoog risico heeft en vluchten opgeschort worden?

Zoals toegelicht in de brief van 12 mei 2020 met antwoorden op vragen van de leden Paternotte en Verhoeven (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2753) heeft EASA op 26 maart 2020 richtsnoeren uitgebracht voor het management van cabinepersoneel in relatie tot de uitbraak van het coronavirus. EASA beveelt luchtvaartmaatschappijen onder meer aan om alle niet-essentiële interactie tussen cabinepersoneel en passagiers zoveel als praktisch haalbaar aan te passen om het risico op besmetting door passagiers te reduceren. EASA heeft deze richtlijnen kenbaar gemaakt bij alle Europese maatschappijen.²² Mede op basis hiervan hebben luchtvaartmaatschappijen een groot aantal maatregelen genomen.

Het RIVM concludeert dat er duidelijke richtlijnen beschikbaar zijn en dat de risico's op een besmetting van vliegend personeel beperkt worden door onder andere goede ventilatie en luchtfiltersystemen in vliegtuigen. Het RIVM geeft daarnaast aan dat maximale spreiding van passagiers dient te worden nagestreefd.

Op 9 april jl. is uw Kamer geïnformeerd over de aanpak voor inkomende passagiers vanuit risicolanden ter voorkoming van de verspreiding van het coronavirus COVID-19 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128). Het RIVM heeft de aanpak onderschreven. De aanpak bestaat uit de invoering van een verplichte gezondheidsverklaring en het dringende advies aan reizigers om 14 dagen in quarantaine te gaan. Deze maatregelen gelden ook voor repatriërvluchten uit hoog-risicogebieden.

Passagiers uit hoog-risicogebieden moeten de ingevulde verklaring met zich meebrengen naar Nederland. Op basis van de Wet publieke gezondheid zijn de veiligheidsregio's verzocht om bij aankomst van vluchten op de luchthavens ervoor te zorgen dat wordt gecontroleerd of

²² <https://www.easa.europa.eu/the-agency/coronavirus-covid-19>.

de maatregel is toegepast. Hierbij moet ook (steekproefsgewijs) gevraagd worden aan passagiers om de gezondheidsverklaring te tonen. Als de inkomende passagier beschikt over een verklaring en er geen twijfels is over een mogelijk besmetting kan de passagier zijn reis vervolgen. Zo niet, dan zal bij aankomst onder de verantwoordelijkheid van de GGD een verdergaande controle plaatsvinden en zullen zo nodig persoonsgerichte maatregelen genomen worden.

De situatie in de luchtvaart in relatie tot de coronacrisis wordt in Europees verband besproken, zowel op het terrein van het gezondheidsbeleid, het grensbeleid en de luchtvaart. In Europees verband wordt toegewerkt naar een geharmoniseerde aanpak voor maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te voorkomen en op termijn terug te keren naar de normale situatie. Wanneer dit op het gebied van volksgezondheid veilig kan, is het kabinet voorstander van een gefaseerde en gecoördineerde afbouw van grensmaatregelen. Nederland brengt onze ervaringen en aanpak proactief in.

Zoals toegelicht in de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan uw Kamer van 3 juni 2020 (Kamerstuk 25 295, nr. 386), zullen per 15 juni de reisadviezen voor landen binnen de EU en het Schengengebied mogelijk wijzigen. Over wat dit betekent voor de luchtvaart zal u separaat geïnformeerd worden.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met hen eens is dat wanneer de keuze wordt gemaakt om bij repatriërvluchten de anderhalve meter regel niet toe te passen, om zoveel mogelijk mensen terug naar Nederland te krijgen, er bij aankomst op Schiphol meer moet gebeuren om er zeker van te zijn dat deze mensen niet besmet zijn met het coronavirus? Waarom worden deze mensen bij aankomst niet getest en waar nodig in quarantaine geplaatst? Is de Minister het met deze leden eens dat de huidige manier van repatriëren het besmettingsgevaar in Nederland verhoogt en niet in lijn staat met de maatregelen die hier worden getroffen om verspreiding van het virus in te dammen?

Zoals toegelicht in de brief van 12 mei 2020 met antwoorden op vragen van de leden Van Raan en Van Esch (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2753) worden de repatriërvluchten in het kader van het convenant Bijzondere Bijstand Buitenland conform dezelfde richtlijnen en regelgeving als andere commerciële vluchten uitgevoerd. Het RIVM concludeert dat er duidelijke richtlijnen beschikbaar zijn en dat de risico's op een besmetting beperkt worden door onder andere goede ventilatie en luchtfiltersystemen in vliegtuigen. Voor een overzicht van de getroffen maatregelen verwijs ik naar de beantwoording van de vragen van de leden van de D66-fractie en de GroenLinks-fractie over de anderhalvemetersamenleving.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister hoe de coronamaatregelen en anderhalvemetersamenleving op de middellange termijn eruit gaat zien voor de luchtvaart? Daarnaast vragen de leden van de GroenLinks-fractie of er niet veel meer geanticipeerd moet worden op de gevolgen van de coronamaatregelen en anderhalvemetersamenleving voor de prijzen, de capaciteit en de vraag naar vliegreizen?

De leden van de 50PLUS-fractie vragen de Minister om een toekomstreflectie inzake de luchtvaart. Hoe ziet zij de opstart? Hoe is de anderhalvemetersamenleving toepasbaar in de luchtvaart, in toestellen, maar zeker ook in vertrekhallen?

De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hebben protocollen opgesteld voor een veilige herstart van de operatie. Deze protocollen zijn opgesteld binnen de internationale kaders vanuit EASA. De protocollen zijn in aanloop naar 15 juni ook voorgelegd aan het RIVM en worden aangepast aan de hand van die reactie. Uw Kamer wordt op korte termijn hierover geïnformeerd.

Zoals toegelicht in de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan uw Kamer van 3 juni 2020 (Kamerstuk 25 295, nr. 386), zullen per 15 juni de reisadviezen voor landen binnen de EU en het Schengen-gebied mogelijk wijzigen. Over wat dit betekent voor de luchtvaart zal u separaat geïnformeerd worden.

Corona: steunmaatregelen

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier is de Minister van I&W aangehaakt bij gesprekken door de Minister van Financiën? Op welke manier wordt er ook vanuit beleidsdoelen gekeken naar deze mogelijke steun? Is de Minister het met deze leden eens dat als het doel is om de luchtvaart in Nederland te verduurzamen, het cruciaal is om dit ook als voorwaarde te stellen voor eventuele steun? Hoe kijkt de Minister naar de uitspraken van de Oostenrijkse Minister van Economie dat een steunpakket voor Austrian Airlines vergezeld moet gaan van een klimaatplan, waarbij kortereafstandsvluchten worden vervangen door treinen en er wordt geïnvesteerd in duurzame brandstoffen?

De leden van de SP-fractie vragen de Minister of zij ertoe bereid is te voorkomen dat de steun een blanco cheque voor KLM wordt? Hoe staat de Minister erin dat een bedrijf dat in goede jaren winst boekt, in slechte jaren alleen financiële steun in de vorm van een lening ontvangt? Is de Minister het ook met deze leden eens dat KLM belastingontwijking niet moet faciliteren door piloten, die in het buitenland wonen, voor spotgoedkope prijzen in te vliegen en na een periode gewerkt te hebben voor diezelfde spotgoedkope prijzen weer terug te vliegen? Vindt de Minister net als deze leden dat eventuele staatssteun voor KLM bedoeld is voor werknemers die hier de klappen opvangen en nu in onzekerheid leven, zoals oproepkrachten en uitzendkrachten, en niet voor piloten die in het buitenland wonen en nauwelijks een bijdrage leveren aan ons sociale stelsel?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat de aanvullende duurzame eisen, die de Deense en Oostenrijkse regering stellen aan staatssteun, zeer wenselijk is? Gaat de Minister, zoals deze leden graag zien, sociale en duurzame voorwaarden stellen bij staatssteun aan KLM? Is de Minister bereid om, zoals deze leden wensen en zoals ook de aangenomen gewijzigde motie van het lid Nijboer over voorwaarden voor bedrijfsspecifieke steun (Kamerstuk 35 413, nr. 6) bepleit, staatssteun aan KLM alleen toe te staan als KLM aan de volgende voorwaarden voldoet:

- 1. Geen bonussen voor de top en geen dividenduitkering voor aandeelhouders;**
- 2. Een fatsoenlijke en sociale beloningsstructuur;**

3. **Behoud van werkgelegenheid, flex- en tijdelijke krachten blijven in dienst;**
 4. **Aandeelhouders mee laten betalen;**
 5. **Inzetten op stillere en schonere vliegtuigen.**
- Kan de Minister op elk afzonderlijk punt ingaan?**

Uw Kamer is bij brief van 24 april 2020 geïnformeerd over het voornemen om steun aan KLM te verlenen (Kamerstuk 29 232, nr. 9). Over de invulling van de voorwaarden voor mogelijke steun aan KLM vindt thans nog overleg plaats. Daar kan ik nu geen nadere informatie over geven.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister om een set van 55 Kamervragen zo snel mogelijk te beantwoorden? In aanvulling op die Kamervragen vragen deze leden of het klopt dat de Oostenrijkse regering klimaatvoorwaarden wil stellen aan eventuele steun voor Austrian Airlines? Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, om welke voorwaarden gaat het hier precies? Staat de Minister in contact met de Oostenrijkse regering over dit onderwerp? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de Minister meenemen van de Oostenrijkse aanpak naar de Nederlandse praktijk? Is de Minister bereid om dergelijke voorwaarden te stellen? Zo nee, waarom niet? Hoe gaat de Minister vastleggen dat die voorwaarden ook daadwerkelijk worden uitgevoerd? Hoe gaat de Minister voorkomen dat de eventuele Nederlandse staatssteun misschien wel nooit zal worden terugbetaald, terwijl dat geld – bijvoorbeeld – via de leasecontracten wel bij de leasemaatschappijen zou kunnen belanden? Is er op dit moment onderzoek gaande naar scenario's waarin wordt gekozen voor een gecontroleerd en sociaal faillissement met een gezonde en duurzame doorstart, waarbij personeel actief geholpen en beschermd wordt? Zo nee, waarom niet?

Over de invulling van de voorwaarden voor mogelijke steun aan KLM vindt thans nog overleg plaats. Daar kan ik nu geen nadere informatie over geven.

Ik heb geen contact met de Oostenrijkse regering over te stellen voorwaarden bij de steunverlening. Vanwege de vereiste vertrouwelijkheid is het niet wenselijk om met externe partijen in contact te treden over de invulling van de voorwaarden. Er wordt op dit moment geen onderzoek gedaan naar scenario's waarin gekozen wordt voor een faillissement op de wijze waarop de leden van de Partij voor de Dieren dat schetsen. De steun is juist gericht op het voorkomen van een dergelijk scenario. In het onderzoek dat ik op 29 september 2015 uw Kamer heb toegezonden zijn de effecten van het wegvallen van de hub operatie op Schiphol meegenomen waarbij is geconcludeerd dat daarmee bijna 40% van de vluchten op Schiphol blijvend zou verdwijnen (Kamerstuk 29 665, nr. 219).

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat er allereerst een beroep moet worden gedaan op de eigen financiële reserves voordat overwogen wordt om als Staat financieel bij te springen? En is dit met beiden besproken of gaat de Minister dit nog doen?

Ik wil verkennen of in EU-verband strengere eisen inzake financiële buffers voor luchtvaartluchtvaartmaatschappijen mogelijk zijn. Nederland zal zich in EU-verband ervoor hard maken dat luchtvaartmaatschappijen over een minimale kasreserve moeten beschikken. De financiële condities waar Europese luchtvaartmaatschappijen aan moeten voldoen zijn vastgelegd

in Verordening (EU) nr. 1008/2008. Bij de herziening van deze verordening zal Nederland pleiten voor het verplicht stellen van een minimale kasreserve, waarbij de kasreserve enkel kan worden aangesproken in uitzonderlijke, nader uit te werken (nood)situaties.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat het volstrekt ongewenst en bijzonder ongepast is om op dit moment te spreken over het verhogen van het bonusbeleid van de topman van KLM? Is de Minister bereid, ook als aandeelhouder, om de KLM-top aan te spreken op dit slechte voorstel? Is de Minister het met deze leden eens dat het niet uit te leggen is dat aan de ene kant duizenden werknemers door KLM weg zijn gestuurd en nu zonder werk en inkomen thuis zitten en aan de andere kant te pleiten voor een verhoging van de bonus van de KLM-topman? Is de Minister het met deze leden eens dat het morele kompas van de top van KLM op dit moment niet goed staat afgesteld?

De Raad van Commissarissen (RvC) van KLM had een voorstel voorbereid om het bonusplafond van de CEO van KLM te verhogen. Minister Hoekstra heeft aangegeven dit voorstel van de RvC van KLM onverstandig te vinden. Op verzoek van de heer Elbers, de CEO van KLM, is het voorstel inmiddels ingetrokken

De leden van PvdA-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens dat belastingconstructies, waarbij KLM-piloten geen inkomstenbelasting betalen, niet wenselijk zijn als een bedrijf vervolgens om staatssteun vraagt? Is de Minister bereid om KLM hierover aan te spreken en maatregelen te nemen zodat deze gewiekste belastingconstructies tot het verleden gaan behoren? Verder vragen deze leden de Minister wat haar oordeel is over piloten die vanuit hun woonplaats in Thailand naar Nederland vliegen («woon-werkverkeer») en dan vervolgens direct aan de slag gaan als piloot naar de Verenigde Staten? Kan de Minister aangeven of dit toegestaan is en of de Minister dit wenselijk vindt? Welke maatregelen gaat de Minister nemen om dit te voorkomen?

De bewindspersonen van Financiën zijn verantwoordelijk voor het fiscale beleid en hebben over deze kwestie ook vragen van uw Kamer ontvangen. Uw kamer wordt voor het Nota Overleg Luchtvaart en Corona d.d. 18 juni per brief hierover geïnformeerd n.a.v. vragen van de leden Laçin en Alkaya (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3208).

Vliegveiligheid: OVV-rapport Schiphol

De leden van de VVD-fractie zouden van de Minister graag een opsomming zien van de voortgang op het gebied van veiligheid naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)? Welke aanbevelingen van de OVV zijn overgenomen en waar staan we nu? Welke groei in aantallen vliegbewegingen, zowel in vracht als passagiers vanaf Schiphol is er mogelijk? Voor nu, komend jaar en ook na herstel van de coronacrisis? Op welke termijn als het gaat om de veiligheid?

Na het verschijnen van het OVV-rapport is voortvarend aan de slag gegaan met de implementatie van de aanbevelingen. Sinds 2018 is uw Kamer via halfjaarlijkse voortgangsrapportages op de hoogte gehouden van de actuele ontwikkelingen. Op 30 maart 2020 is uw Kamer het evaluatierapport over de voortgang van de opvolging van de

OVV-aanbevelingen toegezonden (Kamerstuk 29 665, nr. 384). Ook is uw Kamer in deze brief geïnformeerd over de resultaten van de actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse. Het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) stelt hierin dat Schiphol veilig kan groeien tot 540.000 vliegtuigbewegingen over de periode 2020–2024. Deze studie is echter uitgevoerd vóór de coronacrisis. Duidelijk is dat de crisis de luchtvaartsector in volle omvang raakt. De gevolgen hiervan zijn nog niet te overzien. Wel is duidelijk dat de sectorpartijen ook nu blijven investeren in het verder verbeteren van de veiligheid van Schiphol. De voortgang van de maatregelen op de roadmap safety improvement (integralsafetyschiphol.nl) zal ik blijven monitoren.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de Minister verstaat onder «in de komende tijd» wanneer naar verwachting het leeuwendeel van de aanbevelingen opgevolgd gaat worden? En hoe kijkt de Minister aan tegen de uitspraak van de heer Dijsselbloem (voorzitter OVV) in een talkshow dat er niets gedaan zou zijn aan de veiligheid van Schiphol in de afgelopen jaren?

In mijn laatste voortgangsrapportage van 7 februari jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over verschillende maatregelen die op Schiphol zijn getroffen om het verkeer op de luchthaven veiliger te laten verlopen, zoals gezamenlijke ongevalsonderzoeken, aanpassingen van procedures en het terugdringen van last minute baanwisselingen (Kamerstukken 29 665, nr. 379). Ook wordt gewerkt aan maatregelen om de infrastructuur zelf te verbeteren; zo is de verkeersstoren verbouwd, zijn taxiroutes aangepast, is het aantal opstelplaatsen uitgebreid en wordt in de komende jaren het dubbele taxibanenstelsel voltooid. Ook in de komende jaren wordt hieraan verder gewerkt; veiligheid is immers nooit «af». In de brief van 30 maart 2020 (Kamerstuk 29 665, nr. 384) is aangegeven dat de evaluatie die door KWINK groep en To70 is uitgevoerd een momentopname is van de opvolging van de aanbevelingen van eind 2019. In de komende periode zal mijn ministerie zich inzetten voor de verdere implementatie van de aanbevelingen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Minister het proces wil optimaliseren dat vliegtuigen niet te dicht op elkaar zitten? Hoe staat het met het onderzoek van LVNL en Schiphol dat eind maart 2020 gereed zou zijn? Kan de Minister aangegeven of inmiddels duidelijk is of ook de OVV een onderzoek instelt?

Voor onderlinge afstanden (separatie) tussen vliegtuigen geldt regelgeving. Deze regelgeving geldt wereldwijd en is internationaal tot stand gekomen vanuit ICAO en voor de Europese Unie op voorstellen van EASA. Deze regelgeving is bedoeld voor het borgen van de veiligheid van het vliegverkeer. De verkeersleider heeft een belangrijke rol in het zorgen voor de juiste afstand tussen vliegtuigen door middel van richting, hoogte en snelheidsinstructies aan de piloot. Daarnaast zijn er gecertificeerde en gepubliceerde procedures voor zowel verkeersleiders als piloten die de veiligheid borgen. Daarnaast is er systeemondersteuning voor de verkeersleider en de piloot, dat een waarschuwing geeft als er een potentieel conflict dreigt. Deze vangnetten komen alleen in actie als er een afwijkende situatie optreedt. In het voorkomende geval dat er sprake is van een voorval waarbij vliegtuigen dichter bij elkaar vliegen dan de norm voorschrijft, wordt door LVNL een onderzoek gedaan naar hoe het voorval heeft kunnen gebeuren. Het doen van een onderzoek na een voorval is een verplichting, zodat hieruit lering voor de toekomst kan worden getrokken en maatregelen kunnen worden genomen om een herhaling te voorkomen. De resultaten van de afgeronde onderzoeken staan gepubliceerd op de website van LVNL. Overigens blijkt uit de Staat van Schiphol

2019 niet dat het aantal separatiemeldingen of de ernst van die meldingen voor wat betreft de commerciële luchtvaart een stijgende trend vertoont. Het onderzoek naar het voorval van de 16 landingen op de Zwanenburgbaan op 18 januari 2020 is inmiddels afgerond en de resultaten van het onderzoek zijn bij brief van 6 mei jl. met de antwoorden van het lid van Raan (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2711) naar uw Kamer gestuurd. Voor wat betreft uw vraag of de OVV een onderzoek gaat instellen naar het voorval van de 16 landingen op de Zwanenburgbaan, kan ik u melden dat de OVV zich daarop nog aan het beraden is.

De leden van de D66-fractie vragen zich ten eerste af waar de aannames dat de maatregelen het negatieve veiligheidseffect dat het gevolg is van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen compenseren op gebaseerd zijn? Deelt de Minister de mening dat er uitgebreider onderzoek en uitgebreidere monitoring naar deze effecten moet plaatsvinden? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid de resultaten van dit onderzoek en deze monitoring ook periodiek naar de Kamer toe te sturen voor behandeling? Zo niet, waarom niet? Is de Minister daarnaast van mening dat de bevinding dat voor sommige ongevals categorieën zoals MAC slechts een beperkt aantal maatregelen effect blijkt te hebben, aanleiding geeft tot het treffen van meer maatregelen?

Vooropgesteld, de actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse Schiphol (IVA) is opgesteld door onafhankelijke experts van het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Vanwege het belang van dit rapport heb ik ervoor gekozen om, net als in de vorige IVA, de methode (vooraf) en de resultaten (achteraf) ook te laten beoordelen door twee onafhankelijke externe experts. Deze externe experts noemen de analyse degelijk en hebben geen onjuistheden geconstateerd. De beoordeling van deze externe experts is integraal opgenomen in Appendix D van het rapport. De leden van de D66-fractie stellen vragen over waar de aannames op zijn gebaseerd die in het rapport zijn gedaan ten aanzien van de effecten van maatregelen. De omvang van het effect van de maatregelen is bepaald op basis van beschikbare analyses en data en indien nodig aangevuld met beoordelingen door experts. Zoals in hoofdstuk 5 van het rapport wordt aangegeven, zijn de resultaten van dit rapport een momentopname. Het is het huidige beeld van de ontwikkeling van de veiligheid en de effecten van de maatregelen op basis van de nu beschikbare informatie. Navraag bij de onderzoekers van het NLR leert dat sommige maatregelen een positief effect hebben op één ongevalscategorie en geen of soms zelfs een negatief effect op een andere categorie. Dit geldt bijvoorbeeld voor een aantal maatregelen dat tot doel heeft om de drukte bij de vliegtuigopstelplaatsen te verminderen. Deze effecten worden meestal als maatregel in hoofdstuk 4 van de IVA meegeteld, maar in een aantal gevallen ook als onderdeel van de autonome veiligheidsverbetering van 3 procent per jaar. Dit zijn wereldwijde veiligheidsverbeteringen in de luchtvaart die niet uniek zijn voor Schiphol maar wel mede tot stand gekomen door actieve participatie van de Nederlandse luchtvaartsector en overheid. De leden van de D66-fractie vragen specifiek naar de toename van het MAC-risico van 8%. De 8% die genoemd wordt bij het MAC-ongeval is een bovengrens die geldt wanneer het vliegverkeer ongeordend zou zijn en als er niet wordt ingegrepen door verkeersleiders, vliegers of de veiligheidssystemen aan boord (zoals TCAS). In dit geval blijkt dat de kans dat een vliegtuig in conflict komt met een ander vliegtuig recht evenredig is met de verkeersdichtheid in dat luchtruim op dat moment. Dus voor ongeordend vliegverkeer is de toename van de kans per beweging 8%. Omdat op Schiphol een hoge mate van ordening aanwezig is, omdat al het verkeer gecontroleerd is door de luchtverkeersleiding en omdat alle vliegtuigen zijn uitgerust met TCAS kan met

zekerheid worden gesteld dat de toename van de kans per beweging veel minder is dan 8%. Hierdoor is het totaaleffect van de maatregelen voldoende om de negatieve effecten van groei te compenseren. Het monitoren van het effect van de maatregelen is belangrijk en daar zie ik ook op toe. Zowel de individuele sectorpartijen als het ISMS evalueren periodiek de genomen maatregelen en voeren verbeteringen door waar mogelijk. Daarnaast beoordeelt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de maatregelen die opgenomen zijn in de roadmap safety improvement (integralsafetyschiphol.nl). Hierover informeer ik u in de jaarlijkse Staat van Schiphol en in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages. Ook zal ik bij ieder belangrijk besluit dat leidt tot significante veranderingen in het luchtverkeer opnieuw een IVA laten uitvoeren. Om die optimaal te kunnen uitvoeren, blijf ik met de sectorpartijen in gesprek over het verder verbeteren van de beschikbare data en uitgevoerde analyses.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat een stijging van het aantal incidenten en met name runway incursions te allen tijde voorkomen moet worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat de Minister voorkomen dat het aantal en de ernst van de runway incursions weer gaat stijgen? Wat zijn de instrumenten die de Minister kan inzetten als het aantal en de ernst van de runway incursions inderdaad onverhoopt weer gaat stijgen?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) constateert in de Staat van Schiphol 2019 die ik uw Kamer op 7 februari jl. heb toegezonden (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 379) dat ruim 90% van de runway incursions in 2018 en 2019 voorvallen van de minst ernstige categorie zijn (D: minst ernstig, waarbij de veiligheid niet in het geding komt). Uit de evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen van 30 maart jl., uitgevoerd door KWINK-groep en To70 (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 384), blijkt dat het op basis van de beschikbare data nog te vroeg is om vast te stellen of de dalende trend in het aantal en de ernst van runway incursions structureel is. De sectorpartijen hebben in hun reactie op het OVV-rapport op 11 oktober 2017 al aangegeven dat het voorkomen van runway incursions de hoogste prioriteit heeft in de luchtvaartsector (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 242). Het Integral Safety Management System van de sectorpartijen evalueert in 2020 de effectiviteit van de genomen maatregelen. De ILT ziet hierop toe.

De leden van de D66-fractie constateren dat volgens de OVV ondanks meer incidenten, signalen dat luchtverkeersleiders overbelast waren en ondanks waarschuwingen van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in het verleden, toch toestemming werd gegeven voor een groei naar 500.000 vliegbewegingen. Deze leden constateren dat deze groei heeft geleid tot een stijging van het aantal incidenten. Erkent de Minister dat zij samen met de sector moet streven naar een zo laag mogelijk aantal incidenten en daarmee het aantal incidenten moeten terugbrengen naar een acceptabel niveau? Wat is volgens de Minister het aantal incidenten waarnaar gestreefd moet worden, zodat de vliegveiligheid voldoende gewaarborgd blijft?

Uit de gegevens van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) blijkt niet dat het aantal ernstige incidenten toeneemt. Ook heeft de ILT geen signalen dat de veiligheid verslechtert. Het overgrote deel van de voorvallen valt onder de meldplicht en wordt gemeld zodat daarvan geleerd wordt. Ook nemen de sectorpartijen maatregelen om incidenten te voorkomen. Deze zijn onder andere te vinden in de roadmap safety improvement (integralsafetyschiphol.nl). De ILT houdt doorlopend

toezicht op de veiligheid op Schiphol en rapporteert daarover in de Staat van Schiphol. Uiteraard vind ik het belangrijk dat het aantal en de ernst van de incidenten zo laag mogelijk is. Zoals in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) 2020–2024 is opgenomen die ik uw Kamer op 21 februari jl. heb toegezonden (Bijlage bij Kamerstuk 24 804, nr. 116), is mijn doel een continue verbetering van luchtvaartveiligheid door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of inmiddels al bekend is of de OVV het incident dat zestien vliegtuigen konden landen op een gesloten landingsbaan gaat onderzoeken? Deze leden vragen of de Minister wil reageren op het voorstel dat de OVV zelf onderzoek doet naar de veiligheid op Schiphol bij het heropstarten van de organisatie en het weer opbouwen van het aantal vliegbewegingen?

In alle gevallen geldt dat Schiphol alleen kan groeien als dat aantoonbaar veilig kan. In dat kader heb ik een tweetal onderzoeken laten uitvoeren: een onafhankelijke evaluatie van de implementatie van alle aanbevelingen van de OVV en een integrale veiligheidsanalyse waarin wordt beoordeeld of de juiste maatregelen zijn genomen en genomen gaan worden om groei tot maximaal 540.000 bewegingen veilig uit te kunnen voeren. Beide onderzoeken heb ik uw Kamer op 30 maart jl. toegestuurd (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 384). De OVV bepaalt zijn eigen onderzoeksagenda. Het is mij niet bekend of de OVV een onderzoek naar de veiligheid op Schiphol wil starten. Voor wat betreft uw vraag of de OVV een onderzoek gaat instellen naar het voorval van de 16 landingen op een niet vrijgegeven baan, kan ik u melden dat de OVV zich daarover nog aan het beraden is.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom de Minister in het veiligheidsdossier niet een stap zet om te komen tot een stevige krimp? Kan de Minister bevestigen dat er geen onomkeerbare stappen gezet zullen worden, voordat alle aanbevelingen van de OVV aantoonbaar zijn geïmplementeerd? Zo nee, waarom niet?

Schiphol kan alleen groeien als dat aantoonbaar veilig kan. Op 5 juli 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 646) heb ik uw Kamer geïnformeerd over het voornemen dat de sector stapsgewijs groei kan verdienen door aantoonbare reductie van de hinder waarbij de te verdienen groeiruimte de eerstkomende jaren binnen een bandbreedte van 500.000 en 540.000 vliegtuigbewegingen ligt. In mijn brief van 30 maart 2020 (Kamerstuk 29 665, nr. 384) heb ik u gemeld dat de Integrale Veiligheidsanalyse (IVA) van het NLR uitwijst dat een ontwikkeling van Schiphol naar maximaal 540.000 vliegtuigbewegingen operationeel veilig uitgevoerd kan worden, dus zonder dat de kans op een ongeval toeneemt. In dezelfde brief heb ik uw Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de OVV-aanbevelingen. In het algemeen laat de evaluatie zien dat het leeuwendeel van de aanbevelingen is opgevolgd of naar verwachting in de komende tijd opgevolgd gaat worden. In de komende tijd zal ik via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages aandacht besteden aan de verdere opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Ik zal in 2021 een onafhankelijke partij vragen een vervolgonderzoek uit te voeren om de opvolging van alle OVV-aanbevelingen opnieuw te beoordelen en zal uw Kamer hierover informeren. In mijn brief bij de Ontwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741) heb ik aangegeven dat ik onverminderd doorwerk aan het LVB-1 en dat ik de komende periode de basis leg voor de verdere ontwikkeling van Schiphol door middel van een eerste stap in het proces,

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hoe het recente incident waarbij de luchtverkeersleiding (LVNL) 16 vliegtuigen liet landen op een baan die gesloten was en vervolgens zelfs nog dreigde met juridische stappen tegen NH Nieuws en de NOS over hun rapportages vertrouwen schept in de sector?

In de brief van 30 maart 2020 (Kamerstuk 29 665, nr. 384) worden de onafhankelijke onderzoekers van KWINK Groep en To70 geciteerd, die in het evaluatierapport spreken over vertrouwen in het proces van de sectorpartijen om tot een dalende trend in runway incursions te komen. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 6 mei 2020 met de antwoorden op de Kamervragen van het lid Van Raan (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2711) is het niet toegestaan om vliegtuigen te laten landen op een baan die nog niet is vrijgegeven. LVNL heeft een onderzoek uitgevoerd naar hoe dit voorval heeft kunnen gebeuren om daar lering uit te kunnen trekken voor de toekomst en maatregelen te nemen ter voorkoming van dergelijke voorvallen. Reeds voor het voorval werd door LVNL gewerkt aan systeemondersteuning ter voorkoming van de bovenstaande situaties. Inmiddels is de systeemondersteuning geïmplementeerd waarmee voorkomen moet worden dat een baan die niet beschikbaar is gesteld gebruikt kan worden. Tevens heb ik in mijn brief aangegeven dat LVNL heeft afgezien van juridische stappen.

De leden van de D66-fractie vragen hoe het gewaarborgd wordt dat het operationeel concept van Schiphol voldoende toekomstbestendig is? Hoe wordt ervoor gezorgd dat dit operationeel concept niet alleen huidige, maar ook toekomstige veiligheidsrisico's vermindert die gepaard zullen gaan met de groei van het aantal vliegbewegingen?

De veiligheidsrisico's hangen blijkens het OVV-rapport samen met de complexiteit van de luchthaven. Met andere woorden: door de complexiteit in de lucht, op de grond en in de operatie te reduceren, neemt het aantal risico's af en wordt de veiligheid verbeterd. Het reduceren van de complexiteit wordt langs een aantal sporen opgepakt die met elkaar leiden tot een toekomstbestendig operationeel concept waarmee de veiligheid wordt verbeterd (Kamerstuk 29 665, nr. 384):

- Reduceren van de complexiteit van de grondinfrastructuur op basis van de roadmap safety improvement [integralsafetyschiphol.nl]. De verdubbeling van rijbaan Quebec is hiervan een concreet voorbeeld.
- Reduceren van de complexiteit in de operatie door concrete maatregelen bij bijvoorbeeld LVNL en in de grondaafhandeling op basis van de roadmap safety improvement. Specifiek noem ik hierbij het reduceren van de complexiteit als gevolg van baancombinatiewisselingen. Dit is ook als voorbeeld genoemd door de OVV in het rapport uit 2017. De sector heeft een veiligheidsanalyse uitgevoerd en een maatregelenpakket opgesteld om de risico's van baancombinatiewisselingen terug te dringen. Uw Kamer heeft op 7 februari jl. de beoordeling van dit plan door een onafhankelijke buitenlandse partij (DFS Aviation Services) ontvangen (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 379). DFS komt tot de conclusie dat de risico's juist en volledig zijn geanalyseerd en met de voorgestelde maatregelen adequaat worden beheerst.
- Reduceren van de complexiteit in de lucht in het kader van de herziening van het luchtruim, waarbij veiligheid een centraal element is. Naast de acties die de sector onderneemt heb ik mijn visie op het luchtvaartbeleid van de toekomst opgenomen in de Ontwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741). Daarbij wordt veiligheid

ook betrokken in mogelijke aanpassingen in de luchthaveninfrastructuur en het operationeel gebruik op de grond en in de lucht.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister bereid is de omgevingsrisico's van Schiphol in lijn te brengen met die van de industrie en verkeer? Kan de Minister het tijdpad schetsen voor de ontwikkeling van een set normen om de omgeving te beschermen?

Rond luchthavens wordt dezelfde risicozonering toegepast als rond risicovolle bedrijven. De regels voor de omgeving van Schiphol zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Het verschil met de risicozonering rond bedrijven is dat bestaande woningen in het luchthavengebied in het zogenoemde 10-6 gebied niet worden gesloopt. Er is destijds bij de vaststelling van het eerste LIB in 2002 voor gekozen om deze woningen niet te slopen. Reden hiervoor is dat dit gebied groot is en deels bestaand stedelijk gebied betreft. De sloop van zoveel woningen zou de leefbaarheid in het gebied ernstig aantasten. Bestaande woningen binnen dit gebied mogen dus blijven staan.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om een verdere analyse van de effectiviteit van de genomen maatregelen om de veiligheid te verbeteren in de context van verdere groei?

DFS Aviation Services, de adviestak van de Duitse luchtverkeersleiding, heeft een review uitgevoerd naar de maatregelen en onderliggende analyses van de sector die samenhangen met baancombinatiewisselingen en het voldoen aan de vierde baanregel (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 379). DFS komt tot de conclusie dat de risico's juist en volledig zijn geanalyseerd en met de voorgestelde maatregelen adequaat worden beheerst. De OVV heeft in haar rapport uit 2017 al gewezen op veiligheidsrisico's die samenhangen complexiteit van de operatie en werklust van de luchtverkeersleiding. DFS benoemt deze punten en beschrijft hoe deze risico's door de sectorpartijen zijn betrokken in de risicoanalyse. Vervolgens stelt DFS ook vast dat maatregelen in het Risk reduction action plan de genoemde risico's reduceren. De aanbevelingen die DFS heeft gedaan worden door sectorpartijen omarmd en worden meegenomen en betrokken in de monitoring en vervolgstappen op de maatregelen. Het percentage late baanwisselingen wordt gemonitord in het Integral Safety Management System (ISMS) van de sector. Daarbij worden aanvullende analyses gedaan en maatregelen genomen mochten de uitkomsten daartoe aanleiding geven. Tenslotte evalueert de sector alle genomen maatregelen achteraf op doeltreffendheid.

Vliegveiligheid: conflictgebieden

De leden van de D66-fractie vragen graag hoe invulling is gegeven aan de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 24 804, nr. 110)? Daarnaast vragen deze leden waarom de Minister van mening is dat een melding op een website, wat door de OVV en de regering eerder als onvoldoende werd beschouwd, voldoende is? Indien dit niet zo is, vragen zij waarom de Minister van mening is dat aanvullend onderzoek nodig is om te onderzoeken of een verplichting voorgesteld kan worden? Wat zijn de knelpunten hierin? Zij zijn bovendien benieuwd naar de status van dit onderzoek en of de Kamer de resultaten hiervan nog in behandeling zal krijgen?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd of de Minister zelf van mening is dat informatiebulletins voldoende zijn om de veiligheid van honderden mensen te garanderen? Kan de Minister uiteenzetten hoe zij invulling heeft gegeven aan de motie van de leden Paternotte, Ploumen, Kröger en Sjoerdsma (Kamerstuk 24 804, nr. 104) en motie van de leden Paternotte en Kröger (Kamerstuk 24 804, nr. 106)?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd op welke termijn de Minister verwacht de Kamer van een reactie te kunnen voorzien op de motie van het lid Paternotte (Kamerstuk 24 804, nr. 105)? Wat is de status van de evaluatie van de Nederlandse werkwijze? Verwacht de Minister, op basis van de huidige stand van kennis, dat aan de motie invulling gegeven kan worden? Indien dit niet zo is, waarom verwacht de Minister dit niet? Heeft de Minister, zoals zij tijdens het algemeen overleg Vliegen boven conflictgebieden aangaf te zullen doen, al wel gesprekken gevoerd met de NCTV om de mogelijkheden hiervan te verkennen?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister toelichten kan geven of invulling is gegeven aan de motie van de leden Paternotte en Laçin (Kamerstuk 24 804, nr. 108) met betrekking tot het inrichten van deze expertgroepen? Zijn piloten en gezagvoerders onderdeel van de vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen in deze expertgroepen? Indien dit niet zo is, waarom is ervoor gekozen om geen invulling te geven aan de motie, zoals deze is aangenomen door de Kamer?

Over de invulling van de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 24 804, nr. 110) dat in 2020 alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in het openbaar verantwoording afleggen over gekozen vliegroutes en de motie van de leden Paternotte en Kröger (Kamerstuk 24 804, nr. 106) voor meer transparantie naar het publiek ben ik in gesprek met alle grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Ik verwacht de Kamer hierover te informeren voor het zomerreces, zoals aangekondigd in Kamerstuk 24 804, nr. 115 van 21 februari jl.

Ik merk daarbij op dat de aanneming in de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 24 804, nr. 110) dat de regering zelf toegeeft dat aanbeveling 11 als «niet afdoende» is beoordeeld, niet geheel juist is. In zijn vervolgonderzoek stelt de Onderzoeksraad voor Veiligheid vast dat, in tegenstelling tot de meeste luchtvaartmaatschappijen wereldwijd, de grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen informatie over hun vliegroutes op hun websites plaatsen. Het kabinet heeft in haar reactie op het vervolgonderzoek (Kamerstuk 24 804, nr. 98) aangegeven dat de invulling van aanbeveling 11 voornamelijk afhangt van de inzet van de internationale wereldgemeenschap van staten, van IATA en van de grote verscheidenheid van luchtvaartmaatschappijen wereldwijd, waardoor het niet te verwachten is dat deze aanbeveling in de toekomst geheel naar de wensen van de Onderzoeksraad als «afdoende» zal kunnen worden beoordeeld.

Over de vervolgstappen op de overige aangenomen moties bent u geïnformeerd in de brief van 21 februari jl. (Kamerstuk 24 804, nr. 115). Ik zal de Kamer dit najaar samen met de Ministeries van Justitie en Veiligheid, Defensie, Binnenlandse Zaken en Buitenlandse Zaken informeren over de wijze van opvolging van deze moties. Dit zal gebaseerd zijn op de ontvangen nadere reflectie uitgevoerd door de Onderzoeksraad, de uitgebreide evaluatie van de Nederlandse werkwijze van het convenant inzake deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart en

het onderzoek door ILT naar de werking van de veiligheidsmanagementsystemen van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in relatie tot het vliegen over conflictgebieden. Deze onderzoeken en evaluatie betreffen mogelijke systeemwijzigingen op mondiaal, Europees en nationaal niveau en dienen in samenhang te worden beoordeeld. De Onderzoeksraad heeft mij geïnformeerd het niet realistisch te vinden zijn bevindingen voor het zomerreces te kunnen publiceren, maar zal zich inspannen het betreffende onderzoek zo spoedig mogelijk af te ronden.

In het licht van de behandeling van vertrouwelijke informatie wordt gekeken of, en zo ja, hoe invulling kan worden gegeven aan de motie van de leden Paternotte en Lacin (Kamerstuk 24 804, nr. 108) voor deelname van verkeersvliegers in ons nationale systeem van de expertgroep van het convenant. De andere expertgroepen waarover ik u heb geïnformeerd (Kamerstuk 24 804, nr. 115), hebben een internationale samenstelling en dienen een ander doel dan onze nationale expertgroep van het convenant. Deze internationale expertgroepen richten zich primair op verbetervoorstellen voor het ontwikkelen van procedures voor het delen van dreigingsinformatie. Eén van deze expertgroepen bestaat uit overheidspartijen, de andere groep betreft luchtvaartmaatschappijen waaraan onder meer (ex-)verkeersvliegers deelnemen.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister al heeft voldaan aan haar toezegging om de bevoegdheden van de EASA hoger op de Europese agenda zou plaatsen? Waar en wanneer hebben dergelijke verkenningen plaatsgevonden, en worden de details hierover gedeeld met de Kamer? Hoe vond de Minister de houding van andere landen ten opzichte van dit idee in haar verkenning hiervan? Hebben de overleggen met de luchtvaartmaatschappijen inzake informatievoorziening en annuleringsmogelijkheden voor consumenten, indien afgeweken wordt van het EASA-advies, inmiddels plaatsgevonden? Welke knelpunten ziet de Minister in het creëren van deze informatievoorziening en de mogelijkheid tot annulering en is zij van mening dat deze knelpunten afdoende zouden mogen zijn om consumenten en burgers de keuze te ontnemen om zelf te kiezen of zij het risico om op dergelijke vluchten te stappen wensen te nemen?

De leden van de D66-fractie willen de Minister opnieuw vragen wat haar mening is over het agenderen van een sanctieregime voor nalatige landen bij de Europese Raad en de Transportraad? Deze leden vragen of gesprekken met de collega's van Buitenlandse Zaken inmiddels hierover al heeft plaatsgevonden en of de Minister de conclusies hiervan met de Kamer zou kunnen delen?

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft op 14 april jl. aangekondigd een beknopt vervolgonderzoek naar vliegen boven conflictgebieden (nadere reflectie) te starten. Hiermee wil de Onderzoeksraad inzicht krijgen in hetgeen de luchtvaartsector en staten in de praktijk doen om de risico's te beheersen. Op basis van dat inzicht doet de Onderzoeksraad eventueel aanbevelingen die kunnen bijdragen aan een betere beheersing van de risico's op nationaal, Europees en mondiaal niveau (www.onderzoek-raad.nl). Omdat de Onderzoeksraad mogelijk aanbevelingen op Europees niveau gaat doen, is het wenselijk de resultaten van dit vervolgonderzoek af te wachten zodat dit meegenomen kan worden in de oproep aan de Transportraad.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe gehandhaafd wordt op het risico op botsingen tussen recreatieve drones en bemande luchtvaart gehandhaafd?

Voor het vliegen met bepaalde drones gelden regels. Bij het gebruik van drones wordt onderscheid gemaakt tussen particulier/recreatief en beroepsmatig gebruik verstrekt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vergunningen. De ILT ziet ook toe op een juist gebruik en handhaaft waar nodig. Als iemand zonder de juiste vergunning of ontheffing vliegt, kan de inspectie bestuursrechtelijk handhaven en maatregelen nemen zoals het intrekken van de vergunning of het opleggen van een last onder dwangsom. Ook voor particulieren die met bepaalde drones vliegen gelden regels. Wanneer het om recreatieve drone-gebruikers gaat, handhaaft de politie. Bij overtredingen kan de politie bijvoorbeeld een boete opleggen of de drone in beslag nemen. Waar nodig werken de ILT en de politie samen.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister, ter bevordering van de kennis van dronestrikes en hun mogelijke impact, zich hard wil maken in Europa voor het verrichten van meer onderzoek naar dronestrikes en de impact hiervan en naar de vraag hoe effectief veiligheidsbeleid gevoerd kan worden om dronestrikes te voorkomen?

Ik onderschrijf het belang om in zowel nationaal als internationaal verband actief te werken aan een zo effectief mogelijk veiligheidsbeleid tegen ongewenste drones en als onderdeel hiervan de kennis over de impact van droneaanvaringen op de burgerluchtvaart verder te vergroten. In dat kader is het goed om te benoemen dat er in Europees verband, onder coördinatie van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), wordt gewerkt aan het samenbrengen van data over de impact van een droneaanvaring op de bemande luchtvaart. Daarnaast wordt er materiaal ontwikkeld om lidstaten te ondersteunen bij het voorkomen en aanpakken van ongewenste drones op en in de nabijheid van luchthavens. Verder zijn er initiatieven in EU-verband die zien op het uitwisselen van ervaringen tussen lidstaten rondom de aanpak van ongewenste drones. Het spreekt voor zich dat ik deze initiatieven in Europees verband van harte ondersteun en hier blijvend aandacht voor zal hebben. Voor wat betreft de maatregelen die in Nederland worden genomen tegen ongewenste drones rondom luchthavens verwijs ik naar de brief die hierover op 9 maart jl. aan uw Kamer is gestuurd (Kamerstuk 24 804, nr. 118).

De leden van de CDA-fractie vragen waarom meerdere lidstaten er als gevolg van Covid-19 voor pleiten om de van toepassing wording van de Europese regelgeving voor drones uit te stellen? Wat is het standpunt van Nederland? En waarom zes maanden en niet korter?

De lidstaten hebben om uitstel gevraagd vanwege COVID-19. Dit verzoek is gedaan omdat de harmonisatie van de implementatie en de Europese afstemming van de technische implementatie, zoals het afstemmen van pilootexamens en het interoperabel maken van het operator register, afhankelijk is van diverse werkgroepen en workshops. Deze bijeenkomsten zijn vanwege de pandemie uitgesteld, waardoor er op de originele datum niet voldoende afstemming tussen de lidstaten en de Europese Commissie heeft kunnen plaatsvinden. Nederland heeft het verzoek tot zes maanden uitstel ondersteund.

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer de Minister duidelijkheid verwacht over de verkenning van het ministerie met betrokken overheids- en sectorpartijen over de vraag in hoeverre het instellen van no-flyzones, los van de plekken waar het vanuit nationale regelgeving al verboden is om te vliegen, een reële optie is om onder andere de veiligheid op luchthavens te borgen?

Binnen het nieuwe Europese regelgevend kader hebben lidstaten de mogelijkheid om zones in te stellen waar afwijkende regels gelden. Het instellen van no-fly zones voor drones behoort ook tot de mogelijkheden. Rondom luchthavens geldt echter vanuit de nationale regelgeving al een algeheel vliegverbod voor drones. Omdat er een behoefte bestaat om (beroepsmatig) op en rond luchthavens te vliegen met drones wordt bezien of dat op een veilige wijze te realiseren is. Op dit moment bestaat een mogelijkheid voor experimenten in de CTR Eelde. Dit is nodig om deze gewenste integratie in de toekomst op een luchthaven mogelijk te maken. Gezien de huidige situatie op Schiphol is deze regeling tijdelijk (tot 24 juni 2020) uitgebreid naar de CTR Schiphol.

De ontwikkeling van de vliegzones gebeurt in nauw overleg met betrokken overheids- en sectorpartijen. Als uit het overleg en het onderzoek blijkt dat het verantwoord en veilig is om veranderingen aan te brengen in de zones dan wordt deze informatie aan de dynamische dronekaart toegevoegd. In de loop van dit jaar en begin 2021 verwacht ik de eerste wijzigingen.

De leden van de D66-fractie vragen hoe op dit moment door handhaving gegarandeerd wordt of de juiste opleidingen zijn genoten door dronepiloten en of geografische restricties gerespecteerd worden? Wordt hierbij gebruikgemaakt van geofencing? Bovendien zijn zij benieuwd waarom elektronische identificatie niet voor elke klasse drone verplicht is, gezien ook kleinere toestellen mogelijk een risico kunnen vormen? Daarbij vragen zij de Minister ook toe te lichten hoe ervoor is gezorgd dat voldoende handhavingscapaciteit, middelen en expertise bestaan bij de ILT en opsporingsambtenaren om overtredingen aan te pakken, gezien de Minister eerder (Kamerstuk 30 806, nr. 46) vaststelde dat dit technisch moeilijk kan zijn? Zij vragen welke voortgang hier inmiddels op is gemaakt en of hierover een voortgangsrapportage kan worden gedeeld met de Kamer?

De ILT is verantwoordelijk voor het toezicht op geregistreerde dronepiloten. Opleidingen voor dronepiloten worden verzorgd door opleidingsinstellingen die zijn geregistreerd onder de «Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaartenden 2001». Voor registratie als opleidingsinstelling moet bij de ILT een aanvraag worden ingediend. Na positieve beoordeling wordt er een certificaat afgegeven en vindt er een audit plaats. Bij meldingen van overtredingen zal ILT onderzoek doen en waar nodig handhavend optreden. Om het risico op botsingen te verkleinen wordt ook steeds meer gewerkt met de installatie van elektronische hulpmiddelen, zoals een *geofence*, aan boord van de drone, zodat de drone niet in verboden gebieden kan vliegen. De afgelopen maanden is bij de ILT een aantal medewerkers gestart op het gebied van vergunningverlening rond drones. Er zal ook nieuwe capaciteitsuitbreiding komen voor de toezichtstaken, de werving is gestart. De afgelopen tijd is op het gebied van toezicht al tijdelijke capaciteit toegevoegd, gericht op de bestuursrechtelijke handhaving van commerciële dronesoperaties. In de reguliere plannings- en verantwoordingscyclus wordt aandacht besteed aan de voortgang.

De leden van de D66-fractie vragen of en waarom de Minister van mening is dat de huidige strafmaatregelen – geldboetes van maximaal 8.300 euro – voldoende afschrikwekkend zijn voor de mogelijke intenties en effecten van dronestrikes? Is de Minister bereid om onderzoek te laten verrichten om te bepalen of zwaardere maatregelen nodig zijn? Indien dit niet zo is, kan de Minister toelichten waarom niet? Is het mogelijk om drones op te nemen als wapen in het strafwetboek? Is er, indien dit nodig blijkt te zijn, binnen de huidige strafwetgeving voldoende ruimte om dronestrikes te categoriseren als moedwillige oorlogsdaad of terroristische daad (indien dergelijke motieven bewezen zijn), zoals dit bij Heathrow en Gatwick Airport het geval is? Indien deze mogelijkheid bestaat, is de Minister bereid deze mogelijkheid te onderzoeken en te onderzoeken of toepassing hiervan wenselijk is? Indien dit niet zo is, kan de Minister toelichten waarom niet?

Er is op dit moment geen aanleiding om de strafmaatregelen tegen misbruik van drones verder te verzwaren. Uit overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid en een verkenning van het Openbaar Ministerie naar de wettelijke strafmaxima is gebleken dat het huidige wettelijk maximum volstaat. In een situatie waarin alleen van een overtreding sprake is, zoals artikel 2 van de Regeling modelvliegen, kan maximaal zes maanden hechtenis of een geldboete van de derde categorie (per 1 januari jl. 8.700 euro) worden opgelegd. Het gaat in zulke gevallen vrijwel altijd om niet-kwaadwillende personen; daarbij zijn doorgaans veel lagere geldboetes aan de orde.

De hoogte van de geldboete wordt in concrete gevallen bepaald aan de hand van het aantal verboden gedragingen, de gevaarstelling en de mate van verwijtbaarheid. Als het gaat om kwaadwillende daders komen andere strafbare feiten en hogere maximumstraffen in beeld. Te denken valt aan misdrijven, zoals het veroorzaken van gevaar voor het luchtverkeer. In geval van opzet kan dit bestraft worden met een gevangenisstraf van ten hoogste 15 jaar of een geldboete van de vijfde categorie (per 1 januari 2020: 87.000 euro). Als het iemands dood tot gevolg heeft, kan levenslange gevangenisstraf of een tijdelijke gevangenisstraf van 30 jaar worden opgelegd. Als er geen sprake is van opzet, maar wel van schuld, kan dit leiden tot een gevangenisstraf van 1 jaar of een geldboete van de vierde categorie (per 1 januari 2020 21.750 euro). Als het iemands dood tot gevolg heeft, is het wettelijk maximum twee jaar gevangenisstraf.

Ten aanzien van het categoriseren van een strafbaar feit als een moedwillige oorlogsdaad of als een terroristische daad, gaat het niet om het middel (bijvoorbeeld een drone, vrachtwagen of een (vuur)wapen), maar om de intentie van de persoon die het strafbare feit pleegt. Als die intentie binnen de strafwetgeving te categoriseren is als terroristisch of als een moedwillige oorlogsdaad, dan wordt het strafbare feit als zodanig gecategoriseerd. In titel I van het tweede boek van het Wetboek van Strafrecht zijn verschillende misdrijven tegen de veiligheid van de staat beschreven. Ook heeft recentelijk een uitbreiding plaatsgevonden van strafrechtelijke en strafvorderlijke mogelijkheden om effectief op te treden tegen verschillende verschijningsvormen van terrorisme (zie de Wet van 26 september 2018 tot wijziging van het Wetboek van Strafrecht, het Wetboek van Strafvordering en enkele andere wetten tot versterking van de strafrechtelijke en de strafvorderlijke mogelijkheden om terrorisme te bestrijden (versterking strafrechtelijke aanpak terrorisme, Stb. 2018, nr. 338).

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan toelichten of zij de mening deelt dat in groeiscenario's, maar ook nu al, moet worden toegewerkt aan het structureel verbeteren van onveiligheidssituaties die voortkomen uit arbeid? Welke stappen is de Minister voornemens te zetten om deze verbeteringen mogelijk te maken? Wordt hierbij ook gekeken naar het creëren van een just culture en het voorkomen van een te hoge werkdruk? Worden gesprekken gevoerd met Schiphol, maar ook de luchtvaartmaatschappijen en andere betrokkenen om de juiste arbeidsvoorwaarden te creëren om dit ook te kunnen faciliteren? Deze leden vernemen graag van de Minister hoe zij haar rol ziet in het garanderen dat ook onveilige situaties die voortkomen uit arbeid zo veel mogelijk voorkomen worden?

De leden van de Groen-Links-fractie vragen of de Minister inhoudelijk in kan gaan op het onderzoeksrapport «Veiligheid op de grond» van de vakbonden?

De leden van de SP-fractie vragen de Minister in te gaan op het rapport van de FNV «veiligheid op de grond», de problemen die zij schetsen en de conclusies die worden getrokken? Erkent de Minister dat de geschetste problemen een negatief effect hebben op de veiligheidscultuur en haaks staan op de manier waarop luchtvaart bedreven moet worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de Minister doen om de situatie te verbeteren?

De leden van PvdA-fractie vragen de Minister de mening deelt dat werkdruk, personeelsverloop, «just culture» en drukte op het platform de oorzaken zijn van de vele incidenten op Schiphol? Is de Minister bereid om, zoals deze leden wensen, de veiligheid en gezondheid van werknemers op één te zetten en er alles voor te doen om het aantal incidenten terug te brengen? Is de Minister bereid om een onderzoek naar de beleving van de veiligheids-cultuur en de bereidheid om misstanden te melden binnen de Nederlandse luchtvaartsector onder de werknemers te houden?

De veiligheid staat op één en is prioriteit, ook voor de toekomst. Dit geldt zeker ook voor de veiligheid van de grondaafhandeling op Schiphol. Met de invoering van het integraal veiligheidsmanagement op Schiphol heeft de sector de onderlinge samenwerking versterkt en een belangrijke basis gelegd voor de verdere verbetering van de veiligheid bij de grondaafhandeling. Er worden via een aantal sporen initiatieven genomen om de veiligheid van de grondaafhandeling verder te verbeteren.

Zo wordt er op Europees niveau nieuwe regelgeving ontwikkeld voor de veiligheid van de grondaafhandeling. Deze regelgeving heeft betrekking op het veiligheidsmanagementsysteem voor grondaafhandelaren, ontwikkeling van operationele standaarden, de veiligheid van materieel en aandacht voor de opleiding en training van het grondpersoneel. Om de drukte op de platformen te verminderen werkt een task force van Schiphol en de afhandelaren aan de uitwerking van een pooling systeem, waarbij het gebruikte materieel door de verschillende afhandelaren wordt gedeeld en daardoor het aantal bewegingen met materieel wordt beperkt. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT heeft het initiatief genomen om door middel van workshops bij grondaafhandelingsbedrijven het melden van incidenten conform de wettelijke kwaliteitseisen te verbeteren. Deze eisen zijn vastgelegd in de Europese verordening EU 376/2014.

Het adequaat melden van voorvallen aan het ABL is nodig om inzichten te verwerven waarmee de veiligheid in de sector verder kan worden verhoogd. Verder is het belangrijk om de bekendheid te vergroten dat luchtvaart gerelateerde voorvallen gemeld moeten worden bij het ABL. De analyses die het ABL uitvoert worden gebruikt om via het programma Veilig en duurzaam Schiphol risicogericht toezicht op de grondprocessen uit te voeren. Dit zal bijdragen aan het verhogen van de veiligheidscultuur bij grondaafhandelaren. De verantwoordelijkheid voor goede arbeidsomstandigheden, waaronder een acceptabele werkdruk, alsmede het behoud van kennis en ervaring van het personeel ligt primair bij de bedrijven die het personeel in dienst hebben. Dit geldt voor alle bedrijven die op Schiphol actief zijn en ook voor de grondaafhandelaren.

Indien de werkgever de arbeidswetgeving niet naleeft kunnen werknemers individueel of via een vakbond of ondernemingsraad melding doen van misstanden, zoals een te hoge werkdruk bij het personeel waardoor de veiligheid in het geding komt. De Inspectie SZW kan dan naar aanleiding van deze melding een onderzoek instellen. De verantwoordelijkheid voor arbeidsvoorwaarden ligt bij de bedrijven die werknemers aannemen. Cao-onderhandelingen zijn een kwestie tussen de directie van de ondernemingen en de vakbonden. Er worden vanuit de overheid dan ook geen gesprekken gevoerd met Schiphol, luchtvaartmaatschappijen of andere werkgevers die op de luchthaven actief zijn over het creëren van de juiste arbeidsvoorwaarden.

Met dit palet aan maatregelen komt het kabinet tegemoet aan signalen over oorzaken van mogelijke onveiligheid bij de grondaafhandeling, zoals opgenomen in het onderzoeksrapport «Veiligheid op de grond» van de FNV. Met deze maatregelen wordt er gezorgd voor een verdere verbetering van de veiligheid bij de grondaafhandeling op Schiphol.

Vliegveiligheid: Boeing 737 MAX

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het kan dat EASA en overige lidstaten terughoudend hebben gereageerd op het verzoek van de Nederlandse delegatie om het proces rondom de luchtruimsluiting op 12 maart 2019 rond de Boeing 737 MAX te evalueren? Gaat er wel een evaluatie komen? Kunnen deze leden daarom concluderen dat het krantenbericht dat de productie van de Boeing 737 MAX ruim voor de zomer weer wordt hervat en dat er vanaf halverwege 2020 weer met het toestel mag worden gevlogen niet klopt?

Zoals eerder gemeld in de brief van 17 april 2020 (Kamerstuk 29 665, nr. 385), heeft het agentschap al een aantal verbeteringen doorgevoerd. Er is in de Management Board van EASA afgesproken dat er na het proces van her-certificatie gekeken gaat worden welke lessen er nog meer getrokken kunnen worden. Zowel ten aanzien van het validatie- en certificatieproces en de invulling van de bestaande bilaterale afspraken betreffende certificering, bijvoorbeeld tussen EASA en de FAA. Ik heb toegezegd de Kamer van de uitkomsten te zijner tijd te informeren. Vanwege COVID-19 ligt het proces van her-certificatie nu stil en kan EASA de noodzakelijke inspecties niet uitvoeren. De basis voor het krantenbericht dat Boeing ruim voor de zomer de productie van de 737MAX weer zal hervatten is mij niet bekend.

De leden van de D66-fractie vragen echter of de Minister hun mening deelt dat het bijzonder is dat, terwijl mogelijk belangenverstrengeling bestaat en dit strafrechtelijk nog niet is uitgesloten, additionele veiligheidsvalidatie alleen wordt verricht waar

standaarden afwijken? Betekent dit dat waar standaarden wel overeenkomen, de validatie van de FAA nu nog als afdoende wordt beschouwd en derhalve automatisch wordt overgenomen? Deelt de Minister de mening van deze leden dat als er in de Verenigde Staten zelf twijfels zijn over het functioneren en de onafhankelijkheid van de FAA en deze twijfels dusdanig zijn dat de VS zelf de behoefte voelen om aanvullend toezicht vast te leggen in een wetsontwerp, de EASA zelf ook dit toezicht meer zou moeten aanscherpen om de veiligheid van de toestellen en hun inzittenden te kunnen garanderen? Deelt de Minister bovendien de mening dat deze incidenten aantonen dat het ons moeten verlaten op Russische, Chinese, Braziliaanse en Amerikaanse luchtvaartautoriteiten bij het certificeren van nieuwe vliegtuigtypes ernstige gebreken kan vertonen en dat stappen moeten worden gezet om deze gebreken te minimaliseren? Indien de Minister deze meningen niet deelt, kan zij toelichten waarom niet?

Het Europese Agentschap voor de Luchtvaartveiligheid (EASA) heeft al in een vroeg stadium aangegeven dat zij voor het weer in het Europese luchtruim accepteren van de Boeing 737MAX zelf een aantal criteria heeft opgesteld. Deze criteria zijn mede opgesteld naar aanleiding van de rapporten van de ongevallen met de 737 MAX en EASA zal zelf de inspecties en testvluchten uitvoeren die zij nodig acht om overtuigd te worden dat aan deze criteria wordt voldaan. Daarnaast heeft EASA samen met een aantal andere luchtvaartautoriteiten op verzoek van de FAA een review uitgevoerd op de werkzaamheden die tijdens de certificatie door de FAA zijn uitgevoerd. Daarin worden aanbevelingen aan de FAA gedaan, maar EASA heeft aangegeven zijn eigen processen en procedures ook langs deze aanbevelingen te houden. Aan het afsluiten van een bilateraal luchtvaart veiligheid verdrag (Bilateral Aviation Safety Arrangement, BASA) gaan altijd wederzijdse inspecties en gezamenlijke projecten vooraf. Dit om voldoende wederzijds vertrouwen in elkaars systemen te krijgen om certificatie bevindingen van elkaar te kunnen accepteren. Er is in de Management Board van EASA afgesproken dat er na het proces van her-certificatie van de Boeing 737 MAX gekeken gaat worden welke lessen er nog meer getrokken kunnen worden. Ook ten aanzien van de invulling van de bestaande bilaterale afspraken, bijvoorbeeld tussen EASA en de FAA.

Vliegveiligheid: SAR-Helikopters

De leden van de CDA-fractie vragen wie gaat toezien op de verbetermaatregelen met betrekking tot de Vlaamse helikopterbedrijf? Wat is de tijdslijn voor deze verbetermaatregelen? Wat zijn de consequenties van het niet tijdig naleven van de verbetermaatregelen?

Bij de verlenging van het contract met het helikopterbedrijf Noordzee Helikopters Nederland (NHN) zijn afspraken gemaakt over de implementatie van de verbetermaatregelen naar aanleiding van het ADSE-onderzoek naar de kwaliteit van de SAR-helikopter dienstverlening. NHN is inmiddels begonnen met de implementatie van de maatregelen en zal dit zo snel als mogelijk afronden. Rijkswaterstaat zal als contracthouder toezien op de implementatie en zo nodig maatregelen nemen. Gelet op de bereidwilligheid van NHN om de verbetermaatregelen door te voeren is er geen aanleiding om de verlenging van het contract nu te heroverwegen. Daarnaast is van belang dat als NHN zich niet houdt aan het contract er de mogelijkheid bestaat dit te ontbinden.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de Minister voornemens is te garanderen dat de aangescherpte eisen ook bijdragen aan een verbeterde dienstverlening. Zullen bij de toetsing van de zorgnorm bijvoorbeeld objectief meetbare criteria worden meegenomen (zoals in x tijd moeten x-aantal drenkelingen x km van een basis in x condities kunnen worden gered)? Worden consequenties verbonden aan het niet behalen van deze criteria? Welke externe expertise heeft de Minister betrokken bij het aanscherpen van de eisen? Hoe is de Minister voornemens om te garanderen dat de praktijktoets realistisch is en de fictieve drenkelingen niet onder ideale omstandigheden worden gered, die in werkelijkheid niet zullen voorkomen? Daarbij zouden deze leden graag vernemen hoe de Kamer betrokken zal worden bij het verbeterprogramma. Wordt een periodieke voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd, zodat zij kan bijdragen aan de sturing van het programma? Hoeveel personen zouden SAR-helikopters bijvoorbeeld minimaal moeten kunnen redden en welke zorg moet kunnen worden geleverd? Moeten helikopters zijn uitgerust met een Electro-Optical/Forward Looking Infra-Red (EO/FLIR)-systeem, vast aan de helikopter met gestabiliseerd beeld voor de SAR-bemanning, omdat dat cruciaal is voor het snel vinden van drenkelingen? Hoeveel assen zouden de autopilot moeten hebben?

Het commercieel vertrouwelijke Programma van Eisen (PvE) is zodanig opgesteld dat volledig wordt voldaan aan de zorgnorm, zoals vastgesteld in de Nota Maritieme en Aeronautische Noodhulp. Het is smart geformuleerd waarbij advies is ingewonnen van onafhankelijke externe specialisten (NLR en ADSE). Bij een aanbesteding moet worden voldaan aan alle eisen uit het PvE. Indien niet aan de zorgnorm wordt voldaan, zal een inschrijver niet worden geselecteerd. Na selectie van een inschrijver zal deze middels een praktijktest aan moeten tonen dat aan de zorgnorm wordt voldaan, waarbij rekening moet worden gehouden met de vereisten voor een veilige inzet van mensen en middelen. De zorgnorm is bepaald voor een windkracht tot 8 Bft met voldoende zicht ter plaatse van het incident. Met betrekking tot het verbeterprogramma dat met helikopterbedrijf NHN is afgesproken verwijs ik naar het antwoord op de vragen van de leden van de CDA-fractie over de SAR-Helikopters. De leden van de D66-fractie vragen naar de specificatie van een aantal eisen. De helikopters dienen geschikt te zijn voor de uitvoering van SAR-taken in het hele verantwoordelijkheidsgebied, moeten 90 minuten na melding met een capaciteit voor het redden van 16 personen ter plaatse te zijn. Voor het meest noordelijke deel van de Nederlandse Exclusieve Economische Zone geldt een afwijkende tijdslimiet van 120 minuten. Voor het leveren van medische zorg wordt uitgegaan van het Landelijk Protocol Ambulancezorg. De helikopters dienen te beschikken over middelen voor de opsporing van drenkelingen, waaronder een Electro-Optical/Forward Looking Infra-Red (EO/FLIR)-systeem. Het is op dit moment niet vereist dat deze vast aan de helikopter zijn bevestigd, bij een toekomstige aanbesteding wordt dit wel als eis meegenomen. De helikopters dienen te beschikken over een mogelijkheid voor «auto-hover» en «auto-transitie». Hiervoor dient de helikopter te beschikken over een 4-assige autopilot.

De leden van de D66-fractie zouden graag van de Minister vernemen of werk- en rusttijden ook zullen worden meegenomen in de toekomstige aanbesteding en in de verdere verscherping van het toezicht? Ook vragen zij of de Minister de mening van deze leden deelt dat zij eindverantwoordelijke is in de implementatie en naleving van de werk- en rusttijden?

Op arbeid aan boord van een luchtvaartuig, verricht voor een in Nederland gevestigde werkgever, zijn de Nederlandse Arbeidstijdenwet (Atw) en daarop gebaseerde bepalingen van toepassing. In beginsel is de Inspectie SZW verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de Atw, maar waar het gaat om de regels in de luchtvaart is een aantal bij de ILT werkzame inspecteurs mede aangewezen als toezichthouder. Deze inspecteurs voeren hun werkzaamheden binnen dit kader uit onder toezicht en verantwoordelijkheid van de Minister van Sociale Zaken.

De leden van de D66-fractie vragen waarom ervoor gekozen is om het huidige contract met twee jaar te verlengen en niet met één jaar, conform contract? Ook vragen zij of ook sociale overwegingen als arbeidsomstandigheden zullen worden meegenomen? Omdat deze aanbestedingscriteria van groot belang kunnen zijn voor het functioneren van de SAR, vragen zij of de Minister voornemens is deze criteria met de Kamer te delen voor behandeling, alvorens de aanbesteding wordt uitgezet bij de verschillende marktpartijen?

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister bereid is om een sociaal onderdeel in de aanbestedingseisen mee te nemen, zodat het belang van de arbeidspositie van werknemers in deze vitale sector onderstreept wordt?

Aangezien de nieuwe aanbesteding nog niet is afgerond en het niet waarschijnlijk is dat de nieuwe helikopters eerder dan 1 juli 2022 beschikbaar zijn, is in overleg met Defensie en JenV besloten om het contract direct met 2 jaar (i.p.v. 2 maal 1 jaar) te verlengen. De Minister van Defensie is verantwoordelijk voor de toekomstige aanbesteding van de helikopters. Voordat het Ministerie van Defensie start met de aanbesteding, wordt een interdepartementaal afgestemd, commercieel vertrouwelijk, Programma van Eisen (PvE) vastgesteld, dat zodanig is opgesteld dat volledig aan de zorgnorm wordt voldaan. Tevens zullen bedrijven in Nederland moeten voldoen aan het geldende Nederlandse arbeidsrecht, inclusief de regelgeving omtrent arbeidsomstandigheden en arbeidstijden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of calamiteiten niet juist worden verwacht in de nacht, bij slechte weersomstandigheden? Betekent dit dat de NHV de afgelopen jaren niet voorbereid was om te handelen bij grote calamiteiten, zo vragen deze leden? Is de Minister het met deze leden eens dat de praktijktest een realistische simulatie moet zijn, bijvoorbeeld in het donker op open zee, omdat alleen op die wijze de praktijktest kan aantonen dat er daadwerkelijk verbeteringen zijn opgetreden sinds het opstellen van het rapport? Is de Minister bereid hiertoe opdracht te geven?

De zorgnorm is bepaald voor een windkracht tot 8 Bft en met voldoende zicht ter plaatse van het incident. De gevraagde reddingcapaciteit dient onder deze omstandigheden geleverd te worden. Indien de omstandigheden afwijken kan dat van invloed zijn op de reddingcapaciteit. Hierbij geldt dat de veiligheid van bemanning en toestel bepalend is voor de mogelijkheden tot redding. De verantwoordelijkheid voor deze afweging ligt bij de gezagvoerder van de betreffende SAR-helikopter. De geredde capaciteit is eerder onafhankelijk getoetst door NLR. In mijn brief van 9 maart 2016 (Kamerstuk 30 490, nr. 109) is uw Kamer hierover geïnformeerd. Naast de reguliere training zijn er afgelopen jaren meerdere oefeningen gehouden, waaronder de LIVEX op 25 mei 2019, waarbij de reddingcapaciteit bij grote incidenten is beproefd. De SAR-helikopters zijn,

naast de overige SAR-eenheden, geëquipeerd voor grote reddingsacties in geval van calamiteiten. In de praktijktest door NHN zal met de omstandigheden uit de zorgnorm rekening gehouden worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de reactie is van de Minister aangaande de bevinding dat medewerkers zich niet vrij genoeg voelen om fouten te bespreken?

Een vereiste voor bedrijven in de luchtvaart is het inrichten van een veiligheidsmanagementsysteem. Hiermee wordt de veiligheid geborgd volgens een gestructureerd proces. Veiligheidsmanagement staat of valt bij het doen van meldingen van risico's, potentiële gevaren en alle soorten voorvallen door alle betrokkenen. Het betreft verplichte en vrijwillige meldingen. Deze meldingen komen alleen maar van medewerkers en bedrijven als men ze niet verzwijgt uit schaamte of angst voor bestraffing. Dit vereist een positief kritische veiligheidscultuur, waarbij het bedrijf medewerkers aanmoedigt meldingen te doen om van de meldingen te leren. NHV heeft een veiligheidsmanagementsysteem ingericht en zal hier ten volle gebruik van moeten maken om de veiligheid in het bedrijf te borgen, onder andere door een positieve veiligheidscultuur te bevorderen en de medewerkers aan te moedigen meldingen van voorvallen te doen. Ten aanzien van het externe onderzoek vind ik het begrijpelijk dat de medewerkers anoniem hun zorgen hebben willen uiten, omdat het rapport uiteindelijk openbaar gemaakt zou worden. Voor het verbeteren van de veiligheid is het niet van belang wie wat gezegd heeft. Doordat zaken nu toch besproken zijn en in het onderzoeksrapport zijn opgenomen, kan ervan geleerd worden en is het mogelijk om bij NHV een verbeterprogramma in gang te zetten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister waarom zij heeft besloten om, ondanks alle gebleken tekortkomingen, toch het contract te verlengen van een partij die gedurende de hele contractperiode aantoonbaar niet aan de voorwaarden heeft voldaan? Is daarmee de veiligheid van de medewerkers en de veiligheid van de mensen die afhankelijk zijn van de helikopter als laatste redmiddel gediend, zo vragen deze leden? Waren er alternatieven, zo vragen deze leden? Tussen 2012 en 2014 is toch ook gekozen voor het tijdelijk verzorgen van de SAR-dienst door een andere partij? Zijn er andere bedrijven die in staat zijn op korte termijn de dienstverlening over te nemen, die wel aan de zorgnorm kunnen voldoen? Is die mogelijkheid onderzocht? Hebben andere bedrijven een aanbod gedaan om op korte termijn deze diensten te verlenen, zo vragen deze leden? Deze leden vragen de Minister op een rij te zetten welke opties er waren en daarbij aan te geven waarom ze welke keuze heeft gemaakt? Welke lessen trekt de Minister uit het vorige aanbestedings-traject, gezien de uitkomst met gebleken gebreken in uitrusting, de zorgen omtrent de veiligheid van het SAR-personeel, het gebrek aan toezicht en de twijfels over het kunnen voldoen aan de zorgnorm?

De veiligheid van de bemanning van de SAR-helikopter en degenen die afhankelijk zijn van dit redmiddel staat voorop. Op basis van de aanbevelingen van ADSE heb ik samen met NHN een verbeterprogramma vastgesteld dat bijdraagt aan het waarborgen van de veiligheid. Daarnaast heeft NHN tot op de dag van vandaag aan elke hulpvraag voldaan. Gelet hierop heb ik voldoende vertrouwen in NHN om de contractverlenging te rechtvaardigen.

In het onderzoeksrapport van ADSE is een chronologisch overzicht van de uitvoering van de SAR-taak opgenomen. Van 1 januari 2014 tot 1 juli 2015 heeft NOGEPA, op verzoek van Rijkswaterstaat, de SAR-dienstverlening verzorgd door deze uit te besteden aan Noordzee Helikopters Vlaanderen. Deze overbruggingsperiode was noodzakelijk om een Europese aanbesteding te kunnen uitvoeren. Ten tijde van de besluitvorming over de contractverlenging zijn enkele mogelijkheden bekeken als alternatief. Van meerdere helikopterbedrijven zijn ongevraagd aanbiedingen ontvangen. Omdat geen sprake is van ingebrekestelling ten aanzien van de uitvoering van het contract is het niet mogelijk om binnen de Europese aanbestedingsprocedure een andere partij voor dit contract te contracteren. De aanbiedingen van deze partijen zijn daarom niet verder onderzocht.

Bij het opstellen van het Programma van Eisen voor de toekomstige aanbesteding is advies ingewonnen van externe specialisten van het NLR en ADSE, waardoor maximaal lering getrokken wordt uit het door mij gelaste onderzoek naar de kwaliteit van de SAR-helikopterdienstverlening.

Vliegveiligheid: diversen

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister wanneer zij de aanbevelingen van TNO aangaande de brandstofstoring door de betrokken partijen geïmplementeerd zijn? Kan de Minister verder aangeven of er een back-upsysteem komt?

Aircraft Fuel Supply heeft mij laten weten dat alle noodzakelijke maatregelen die voortvloeien uit de TNO-aanbevelingen in 2020 worden geïmplementeerd. Daarnaast nadert het verbeterproject voor continue levering van vliegtuigbrandstof, dat al ten tijde van de storing gaande was, zijn voltooiing. Hierdoor kan de levering van brandstof ook doorgaan als een deel van het brandstofsysteem niet functioneel of defect is. Naar aanleiding van de kerosinestoring heeft ook de Schiphol Group haar rol in het crisismanagement geëvalueerd en aangepast en daarbij nieuwe afspraken met luchtvaartmaatschappijen gemaakt.

De leden van de D66-fractie zouden graag vernemen in hoeverre de huidige werkwijze is aangepast nu de duur van het verblijf niet langer voorwaardelijk is. Volstaat desktop research in combinatie met zelf aangeleverde gegevens nu voor alle aanvragers? Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie of het ontbreken van een samenwerkingsverband nog steeds een doorslaggevende factor kan zijn, omdat gegevens als onbekend worden gecategoriseerd? Betekent de verdere inspanning om «maatwerk» te leveren ook dat inlichtingendiensten in Nederland zelf op nader veiligheidsonderzoek kunnen gaan, waar dit nodig zou blijken? Bestaat met de invoering van de nieuwe beleidsregel ook de mogelijkheid om de verklaring van geen bezwaar (VGB) opnieuw aan te vragen voor piloten waarvan eerder de VGB om deze redenen werd geweigerd? Ten slotte vragen deze leden wanneer de Minister BZK verwacht dat de nieuwe beleidsregel zal worden geïmplementeerd?

De beleidsverantwoordelijkheid voor het dossier veiligheidsonderzoeken ligt bij de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister van Defensie. Zij melden dat de zorgvuldige implementatie van het nieuwe beleid de nodige voorbereiding vergt. Zoals in de Kamerbrief van 8 april 2020 (Kamerstuk 29 924, nr. 198) is toegezegd, zal uw Kamer zo spoedig mogelijk na het zomerreces geïnformeerd worden over de stand van zaken ten aanzien van de implementatie. Dan zal ook de inhoud van de beleidswijziging verder toegelicht worden. Tot de implementatie van

de nieuwe Beleidsregel veiligheidsonderzoeken blijft de huidige beleidsregel onverminderd van kracht. Uiteraard staat het werkgevers vrij na inwerkingtreding van de nieuwe beleidsregel een nieuwe aanvraag voor een veiligheidsonderzoek in te dienen.

Deze leden van de 50PLUS-fractie verzoeken de Minister om een spoedige toelichting, voorzien van een helder plan van aanpak aangaande de cybersecurity op Schiphol? Hoe is het mogelijk dat onze belangrijkste nationale luchthaven niet volgens de regels is beveiligd voor aanvallen nu mogelijk? Er zijn natuurlijk altijd kwaadwillende hackers, maar hoe kan het dat er zeer basale beveiligingslekken zijn, zaken die iedereen met een heel klein beetje internetkennis weet? Deze leden vragen de Minister hoe zij de luchthaven gaan ondersteunen én stimuleren in haar acties?

Het rapport van de Algemene Rekenkamer heeft betrekking op de cybersecurity van het grenstoezicht op Schiphol. De Ministers van Defensie en Justitie en Veiligheid zijn primair verantwoordelijk voor een voldoende beveiliging van de IT-systemen aan de grens. Op basis van de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni) zie ik vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid erop toe dat hier goede invulling aan wordt gegeven. Er zijn reeds diverse maatregelen van kracht om de risico's en gevolgen van een cyberaanval op de IT-systemen te beperken. In het geval de IT-systemen op Schiphol om wat voor reden ook uitvallen, zal het grenstoezicht nog steeds handmatig kunnen plaatsvinden. In lijn met het rapport onderkent het kabinet dat verdere verbeteringen gewenst zijn en onderschrijft het de aanbevelingen. Zo is het grootste gedeelte van de bevindingen uit de penetratietest (pentest), zoals door het Ministerie van Defensie uitgevoerd op het pre-assessmentstelsel van de Koninklijke Marechaussee (KMar), inmiddels opgelost, waardoor het in het rapport geschetste complexe aanvalsscenario niet meer mogelijk is. Daarnaast hebben betrokken partijen inmiddels gezamenlijk aanvullende beveiligingsmaatregelen voor systemen geïdentificeerd waarvoor een (hernieuwde) goedkeuring nodig is en er wordt gewerkt aan de implementatie hiervan. Het implementeren van de maatregelen duurt naar verwachting tot eind 2020, waarna de goedkeuringsprocedure wordt afgerond. De overige acties die worden ondernomen op basis van de aanbevelingen zijn opgenomen in de reactie van het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Justitie en Veiligheid in hoofdstuk 8.1 van het rapport van de Algemene Rekenkamer (Kamerstuk 26 643, nr. 677).

Verduurzaming luchtvaart: duurzame brandstoffen

De leden van de CDA-fractie vragen over de uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 498) waarin de regering onder andere wordt verzocht om in overleg met alle betrokken partijen erop in te zetten dat biokerosine beschikbaar komt op Schiphol vanaf uiterlijk 2022 op schema ligt? Kan de Minister aangeven hoe zij het gebruik van biokerosine verder kan stimuleren richting andere maatschappijen en andere luchthavens in Nederland? Welke beleidsmaatregelen kan en wil de Minister hiervoor inzetten die recht doen aan een concurrerende en duurzame luchtvaart?

KLM heeft in december 2019 aangekondigd dat zij duurzame luchtvaart-brandstoffen heeft ingekocht bij Neste voor vluchten vanaf Schiphol. De duurzame kerosine zal worden geleverd aan Schiphol als «drop-in» brandstof met behulp van de bestaande brandstofinfrastructuur, leidingen, opslag en het hydrantsysteem. Dit is een eerste en belangrijke stap om, in lijn met motie van de leden Amhaouch en Paternotte

(Kamerstuk 31 936, nr. 498) biokerosine beschikbaar te maken vanaf Schiphol. Daarnaast heb ik in de brief aan kamer van 3 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 726) aangegeven dat ik me actief zal inzetten voor de invoering van een Europese bijmengverplichting. Dit zal het gebruik van duurzame brandstoffen, waaronder biokerosine en synthetische kerosine, verder stimuleren richting alle maatschappijen en luchthavens in Nederland. Daarnaast doet een Europese bijmengverplichting recht aan het behoud van een gelijk en concurrerend speelveld voor luchtvaartmaatschappijen en zorgt het voor een significante CO₂-reductie. Indien de invoering van een Europese verplichting niet tijdig wordt bereikt, zal ik er naar streven om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren. Tot slot ben ik onder meer aan de duurzame luchtvaarttafel doorlopend in gesprek met verschillende partijen over hun mogelijkheden om bij te dragen aan de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen in Nederland. Daarbij bekijk ik tegen welke drempels zij aanlopen en welke mogelijkheden er zijn om deze weg te nemen. Er is samen met de deelnemers aan de duurzame luchtvaarttafel gewerkt aan een actieprogramma voor duurzame brandstoffen. Ik zal u hierover dit najaar nader informeren.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe staat het met het op termijn concurrerend maken van synthetische kerosine en de bouw van een eerste commerciële fabriek voor synthetische kerosine in Nederland? Wanneer zal de ontwikkeling van een demonstratiefabriek, waarbij CO₂ direct uit de lucht, water en hernieuwbare elektriciteit gebruikt zal worden om synthetische kerosine te produceren, gerealiseerd zijn? Op welke manier stimuleert de Minister de ontwikkeling en beschikbaarheid van synthetische kerosine? Wil de Minister toezeggen om voor het eind van dit jaar te komen met een roadmap synthetische kerosine?

In de brief aan uw Kamer van 3 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 726) heb ik aangegeven dat ik actief zal pleiten voor de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen én synthetische kerosine. In aanvulling daarop heeft Nederland 4 maart jl. bij de Europese Commissie aangegeven dat, naast de invoering van een Europese bijmengverplichting, het ook noodzakelijk is om de productie en het gebruik van synthetische kerosine additioneel te stimuleren met innovatiegelden. Dit is nodig om de productie op commerciële schaal mogelijk te maken. Op dit moment is er voor de productie van synthetische kerosine op grote schaal nog verdere (technologische) ontwikkeling nodig. Op dit moment is de verwachting dat de genoemde demonstratiefabriek operationeel zal zijn vóór 2025, met een productie van 1.000 liter per dag. Om onder andere commerciële opschaling van synthetische kerosine mogelijk te maken wordt er momenteel samen met de deelnemers aan de duurzame luchtvaarttafel gewerkt aan een actieprogramma voor duurzame brandstoffen. In dit actieprogramma zullen beide routes – duurzame biobrandstoffen en synthetische brandstoffen – worden meegenomen om zo in beeld te brengen welke stappen noodzakelijk en mogelijk zijn om de productie en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen te stimuleren. Ik zal u hierover dit najaar nader informeren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister kan onderzoeken hoeveel alternatieve brandstoffen nodig zijn voor de Nederlandse luchtvaart? Kan zij uitzoeken wat nodig is om hieraan te voldoen? Hoeveel biobrandstof kunnen we maken en hoeveel moeten we importeren? Hoeveel elektriciteit is nodig om waterstof te maken voor synthetische brandstof? Waar kan CO₂

worden «geoogst» en kunnen fabrieken worden gebouwd? Hoe snel is dit realiseerbaar en welke techniek leidt als eerste naar een forse duurzame klimaatbesparing? Met andere woorden: kan de Minister verschillende scenario's in kaart brengen voor het verduurzamen van vliegtuigbrandstoffen en deze met de Kamer delen, voordat er beleidsmaatregelen op dit vlak genomen worden?

Het E4Tech onderzoek dat 3 maart jl. naar uw kamer is gestuurd (Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 726) heeft inzichtelijk gemaakt hoeveel alternatieve brandstoffen nodig zijn om de doelstelling van 14% duurzame brandstoffen in Nederland in 2030 te behalen. De onderzoekers schatten in dat er ongeveer 700 kiloton duurzame brandstoffen per jaar nodig is in 2030 om aan deze doelstelling te voldoen. Verder geeft het onderzoek aan dat het invoeren van een bijmengverplichting de grootste kans biedt om deze doelstelling te behalen. Voor Europees beleid op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen doet de Europese Commissie dit jaar onderzoek naar onder andere de beschikbare productiecapaciteit en de beschikbaarheid van voldoende duurzame grondstoffen. Voor synthetische kerosine is voor elke miljoen ton kerosine ruwweg 2.5–3 GW aan continue stroom en elektrolysecapaciteit nodig. De CO₂, nodig voor de productie van synthetische kerosine, kan uit de lucht «geoogst» worden door middel van Direct Air Capture technologie. Daarnaast kan men CO₂ «oogsten» uit de puntbronnen (schoorstenen) van de industrie. Het realiseren van fabrieken ligt het meest voor hand waar industriële CO₂ bronnen en groene waterstof productie overvloedig voorhanden zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan het Rotterdamse havengebied, Amsterdamse havengebied, Eemshavengebied en grote industriële clusters in Nederland. Voor het antwoord op de vragen over realiseerbaarheid van synthetische kerosine, commerciële opschaling en routekaarten verwijs ik u naar het antwoord op vragen van de leden van de CDA-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe in de andere lidstaten wordt gedacht over een Europese bijmengverplichting? Hoe is de Minister gekomen bij het jaartal 2023? Bij een mogelijke invoering van een nationale verplichting geeft de Minister aan dat deze zal worden gezien in samenhang met andere (financiële) verplichtingen voor de luchtvaartsector. Kan de Minister aangeven hoe een te grote stapeling van verschillende kosten wordt voorkomen?

Tijdens de Kopgroep bijeenkomsten op 4 en 5 maart jl. in Brussel is van gedachten gewisseld over Europese maatregelen om de luchtvaart te verduurzamen. Nederland heeft hierbij aangegeven dat zij een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen als een zeer effectief instrument ziet dat daadwerkelijk bijdraagt aan CO₂-reductie op relatief korte termijn. Ook heeft Nederland tijdens de bijeenkomsten als eerste lidstaat gepleit voor de invoering van een Europese bijmengverplichting. Een aantal lidstaten deelt de voorkeur voor Europees beleid op het gebied van duurzame brandstoffen en momenteel ben ik met een aantal ambitieuze EU-landen in overleg om de Europese Commissie op te roepen binnen afzienbare tijd met een juridisch bindend voorstel te komen. De terugvaloptie van een nationale verplichting, met als datum per 2023, biedt de Europese Commissie voldoende ruimte om beleid te ontwikkelen voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Bij het vaststellen van deze termijn is ook rekening gehouden met het aanwezig zijn van commerciële productie en daarmee de bouw van de eerste Europese fabriek voor duurzame kerosine in Delfzijl. Vanaf dit moment is structurele levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen in Nederland mogelijk.

Belangrijker dan het aantal kostenposten – dat vooral gevolgen heeft voor de uitvoerbaarheid en administratieve lasten – is de financiële omvang van de gezamenlijke kostenposten. Het is daarom van belang om de kosten in samenhang te bezien en in te zetten op de meest directe en effectieve klimaatinstrumenten waarvan de kosten voor sectorpartijen zo veel mogelijk bijdragen aan daadwerkelijke reductie van de CO₂-uitstoot en aan de energietransitie binnen de luchtvaartsector.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd waarom is gekozen voor een inzet van 14% voor de bijmengverplichting? Deze leden vragen de Minister toe te lichten tot welke potentiële CO₂-besparing (als percentage van de totale uitstoot van de sector) zij verwacht dat de beoogde bijmengverplichting zal leiden? Ook zouden zij graag van de Minister vernemen hoe realistisch zij de kans acht dat daadwerkelijk aan deze 14% kan worden voldaan?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij voornemens is om de uitwerking van de randvoorwaarden en onderwerpen m.b.t. de bijmengverplichting nader te onderzoeken en, indien dit zo is, op welke termijn de Minister hiervan de resultaten verwacht en of deze ook voor behandeling naar de Kamer zullen worden gestuurd? Indien geen voornemen bestaat verder onderzoeken te verrichten, vragen deze leden waarom de Minister dat niet voornemens is?

De leden van de D66-fractie benieuwd of de Minister voornemens is stappen te ondernemen om de hoogte van de bijmengverplichting voor de luchtvaart af te stemmen op de inzet van biobrandstoffen in het wegtransport? Is de Minister voornemens om een beperking op te leggen aan het gebruik van biobrandstoffen uit landbouwgewassen, zoals deze voor de vervoerssector breed al bestaat? Zij vragen daarom of de duurzame luchtvaart-tafel ook in kaart gaat brengen hoe ervoor gezorgd kan worden dat op termijn de bijmengverplichting zal leiden tot het gebruik van meer gewenste brandstoffen? Indien dit niet geval is, zouden zij graag vernemen of hier op een andere manier naar gekeken wordt?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister toe te lichten hoe de bijmengverplichting zich verhoudt tot het integraal duurzaamheidskader voor biomassa, waarvan de verwachting is uitgesproken dat deze in het eerste kwartaal van 2020 zou worden gepresenteerd (Kamerstuk 32 813, nr. 375)?

De leden van de ChristenUnie-fractie hoe de Minister het tempo ziet van de ontwikkeling dat er biobrandstoffabrieken bij moeten komen, naast de invoering van haar voorstel tot een verplichting tot het bijmengen van biobrandstof? Wat doet de Minister om te waarborgen dat er voldoende biobrandstof is, niet alleen voor de luchtvaartsector, maar ook voor andere vervoersmodaliteiten? Zij zouden graag zien dat de Minister zich maximaal inspant om bedrijven die synthetische kerosine ontwikkelen, opschalen en produceren te ondersteunen en ervoor te zorgen dat Nederland koploper wordt op het gebied van synthetische kerosine?

Het CO₂ reductiepotentieel van de inzet van duurzame brandstoffen als gevolg van de bijmengverplichting is afhankelijk van een aantal factoren. Zo heeft een Europese bijmengverplichting een hoger CO₂ reductiepotentieel dan een nationale verplichting, omdat de geografische reikwijdte bij

een Europese verplichting veel groter is. Verder is de CO₂-reductie ook afhankelijk van de hoogte van de bijmengverplichting en het type duurzame brandstoffen. In algemene zin hebben de huidige duurzame brandstoffen een CO₂ reductiepotentieel van ongeveer 75% ten opzichte van fossiele kerosine. Daarnaast bevatten duurzame brandstoffen geen zwavel en is er een reductie van (ultra)fijnstof van 30–70% te behalen. In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is in februari 2019 afgesproken dat in 2030 14% van de luchtvaartbrandstof in Nederland duurzaam is. Deze doelstelling heeft betrekking op de Nederlandse situatie. Met de komst van de Green Deal van Eurocommissaris Timmermans is er momentum ontstaan voor een Europese bijmengverplichting. Of en in hoeverre het haalbaar is om op Europees niveau tot een 14% bijmengverplichting in 2030 te komen is op dit moment onduidelijk. De hoogte van een Europese bijmengverplichting hangt naast politiek draagvlak onder andere af van beschikbare productiecapaciteit en de beschikbaarheid van voldoende duurzame grondstoffen voor de gehele Europese Unie. Deze randvoorwaarden zullen dit jaar worden onderzocht door de Europese Commissie. Het Nederlandse uitgangspunt hierin zal de in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart afgesproken doelstelling van 14% duurzame luchtvaartbrandstoffen in 2030 zijn, mits dit realistisch en haalbaar is in de Europese context.

Om de duurzaamheid te borgen van de biobrandstoffen die worden ingezet, zijn de Europese duurzaamheidseisen van de nieuwe Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) voor Nederland leidend. De Nederlandse inzet in Europa voor een bijmengverplichting voor luchtvaart zal verder plaatsvinden in goede aansluiting met afspraken uit het Klimaatakkoord en het integrale duurzaamheidskader biomassa en in samenhang met de afspraken over het gebruik van biobrandstoffen in andere sectoren. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat duurzame biobrandstoffen bij voorkeur ingezet worden voor modaliteiten waarvoor nog geen alternatieven voor handen zijn, zoals lucht- en scheepvaart. Met het oog op de beschikbaarheid van biomassa is daarbij ook opgenomen dat bij de verdeling van biomassa richting 2030 al rekening moet worden gehouden met de mate waarin toepassingen worden gestimuleerd of ontmoedigd. Ook bij een mogelijke nadere uitwerking van een nationale bijmengverplichting voor luchtvaart, relevant bij het uitblijven van tijdig Europees beleid op dit gebied, zal het verwachte integrale duurzaamheidskader biomassa medebepalend zijn voor keuzes van het kabinet over inzet en prioritering van de toepassingen van duurzame biomassa, inclusief de randvoorwaarden zoals duurzaamheidscriteria en beschikbaarheid.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Minister kan toelichten waarom en of zij bereid is dit wettelijk maximum van 50% duurzame brandstof te heroverwegen om innovaties meer ruimte te bieden? Hoeveel bijmenging wordt op dit moment gerealiseerd en hoe ziet een ambitieuze groeicurve er volgens de Minister uit? Kan de Minister meer inzicht geven in de berekeningen van de milieuwinst van biobrandstof?

Wat betreft luchtvaartuigen zijn de normstellingen voor brandstof (kerosine) onderworpen aan strenge eisen in verband met de veiligheid. In internationaal kader worden via de ASTM (American Society for Testing and Materials) kwaliteitseisen van kerosine en duurzame alternatieven zoals biokerosine bepaald. Op dit moment is een mengverhouding tot 50% toegestaan volgens de ASTM standaard. Het initiatief om de mengverhouding te verhogen boven 50% ligt bij brandstofleveranciers, die hiervoor een aanvraag kunnen indienen bij ASTM. In 2019 is er maar zeer beperkt biokerosine in de luchtvaart ingezet. Om tot 14% bijmenging

in 2030 te komen zal het daarom van groot belang zijn om lange termijn en stabiel beleid te ontwikkelen om de investeringsbereidheid in de productie en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen te stimuleren. In het actieprogramma duurzame luchtvaartbrandstoffen zullen alle routes – dus zowel duurzame biobrandstoffen en synthetische brandstoffen – worden meegenomen om zo in beeld te brengen welke stappen noodzakelijk en mogelijk zijn om de productie en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen te stimuleren. Ik zal u hierover in het najaar nader informeren. Voor de beantwoording van de vragen over de milieuwinst van biobrandstof verwijst ik u naar het antwoord op vragen van de leden van de D66-fractie en de leden van de ChristenUnie-fractie.

De leden van de D66-fractie vragen wat de stand van zaken is omtrent de uitvoering van de motie van het lid Paternotte over deelname van de overige ministeries in het Corporate Biofuel Programme (CBP) (Kamerstuk 31 936, nr. 471)? Deze leden vragen de Minister uiteen te zetten welke ministeries wel en niet zijn aangesloten bij dit programma en of zij kan toelichten hoe haar inzet om de betrokkenheid van andere ministeries te garanderen er de afgelopen twee jaar uit heeft gezien? Zij zijn bovendien benieuwd of de Minister ook bereid is om met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) te overleggen of de provincies en gemeenten zich ook kunnen aansluiten bij het CBP?

Mijn ministerie heeft samen met verschillende partijen afgelopen twee jaar ingezet om, conform de motie van het lid Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 471), de Rijksbrede toetreding tot het KLM Corporate Biofuel Programma (CBP) te realiseren. Dit jaar zullen alle ministeries toetreden tot het KLM Corporate Biofuel Programma. De toetreding tot het KLM CBP is een mooie stap om de dienstreizen van de rijksoverheid verder te verduurzamen en zal een bescheiden stimulans zijn voor het gebruik van duurzame biokerosine in de luchtvaart. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de motie van het lid Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 471). De Minister van Binnenlandse Zaken is verzocht om met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) te overleggen of de provincies en gemeenten zich ook kunnen aansluiten bij het KLM CBP.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat er in het geval van een bijmengverplichting gekozen moet worden tussen wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart? En hoe wil de Minister de risico's mitigeren? Is de Minister het met deze leden eens dat voorkomen moet worden dat door te sturen op kwantitatieve doelen, zoals een bijmengverplichting, de kwalitatieve doelen met betrekking tot duurzaamheid in gevaar komen? Op welke manier wil de Minister dit risico tegengaan?

De leden van ChristenUnie-fractie vragen hoe de Minister voorkomt dat kwetsbare natuurgebieden worden opgeofferd voor biomassagewassen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen wat de Minister gaat doen om te voorkomen dat er massaal bomen, voedsel, voedselgewassen of andere onwenselijke zaken verwerkt zullen worden tot brandstof voor vliegtuigen? Welke voorzorgsmaatregelen gaat de Minister inbouwen? Kan de Minister een tijdpad geven inzake het vaststellen van de percentages voor de zogenaamde bijmengverplichting? Wat gaat de

Minister doen om te voorkomen dat de luchtvaartsector met haar inzet op biobrandstoffen de natuurrisis en klimaatcrisis nog verder versterkt? Kan de Minister dat uitsluiten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit?

De invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen betreft zowel duurzame biobrandstoffen als synthetische kerosine. Gemiddeld hebben de huidige duurzame brandstoffen een CO₂ reductiepotentieel van ongeveer 75% ten opzichte van fossiele kerosine. Daarnaast bevatten duurzame brandstoffen geen zwavel en is er een reductie van (ultra)fijnstof van 30–70% te behalen. Verder zet ik mij in om naast de inzet van duurzame biokerosine ook te sturen op de productie en inzet van synthetische kerosine. Zo heeft Nederland 4 maart jl. bij de Europese Commissie aangegeven dat het, naast de invoering van een Europese bijmengverplichting, ook noodzakelijk is om de productie en het gebruik van synthetische kerosine additioneel te stimuleren met innovatiegelden. De Nederlandse inzet in Europa voor een bijmengverplichting voor luchtvaart zal plaatsvinden in goede aansluiting met afspraken uit het Klimaatakkoord en het integrale duurzaamheidskader biomassa en in samenhang met de afspraken over het gebruik van biobrandstoffen in andere sectoren. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat duurzame biobrandstoffen bij voorkeur ingezet worden voor modaliteiten waarvoor nog geen alternatieven voor handen zijn, zoals lucht- en scheepvaart. Met het oog op de beschikbaarheid van biomassa is daarbij ook opgenomen dat bij de verdeling van biomassa richting 2030 al rekening moet worden gehouden met de mate waarin toepassingen worden gestimuleerd of ontmoedigd. Om de duurzaamheid te borgen van de biobrandstoffen die worden ingezet, zijn de Europese duurzaamheidseisen van de nieuwe Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) voor Nederland leidend. Het Europese duurzaamheidseisensysteem voor biobrandstoffen verbiedt nadrukkelijk het gebruik van biobrandstoffen uit grondstof waarvoor kwetsbare natuurgebieden en -bossen zijn gekapt. De inzet is hierbij het gebruik van duurzame biokerosine op basis van grondstoffen die niet ten koste gaan van biodiversiteit en voedselzekerheid, en zonder ongewenste bijeffecten in de keten, zoals het kappen van regenwoud en CO₂-emissies.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat het onwenselijk is dat biokerosine uit palmolie, soja en andere plantaardige oliën wordt ingezet in het kader van een eventuele bijmengverplichting in de luchtvaart? Welke maatregelen gaat de Minister treffen om te garanderen dat dit niet gaat gebeuren?

Om de duurzaamheid te borgen van de biobrandstoffen die worden ingezet, zijn de Europese duurzaamheidseisen van de nieuwe Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED 2) voor Nederland leidend. Daarnaast schrijft de RED2 voor dat er vanaf 2021 voor nieuwe installaties van biobrandstoffen in transport een minimale ketenreductie van 65% vereist is. Zie ook het antwoord op vragen van de leden van de GroenLinks-fractie, de leden van de ChristenUnie-fractie en de leden van de Partij voor de Dieren-fractie. In de kamerbrief klimaatbeleid voor luchtvaart van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585) heb ik verder aangegeven dat er aanvullende Europese criteria onder de RED2 zijn ontwikkeld voor grondstoffen die gebruikt worden voor de productie van biobrandstoffen en die indirect veranderend landgebruik veroorzaken. Hierdoor wordt het gebruik van palmolie als grondstof voor biobrandstoffen significant beperkt.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat de huidige crisis een kans biedt om de basislijn van CORSIA daadwerkelijk te leggen op de jaren 2019 en 2020, waardoor de coronacrisis een blijvend gunstige uitwerking kan hebben op de klimaatimpact van de luchtvaart? Deelt zij met deze leden de inzet dat de uitvoering van het CORSIA zo ambitieus mogelijk moet worden opgepakt? Indien dit zo is, is de Minister bereid zich internationaal hard te maken om ervoor te zorgen dat de basisjaren niet gewijzigd zullen worden?

Door de gevolgen van COVID-19 voor de luchtvaart wordt in de ICAO Council deze maand gesproken over een eventuele aanpassing van de baseline. Uw Kamer wordt n.a.v. van de vragen van de leden van de D66-fractie, het verzoek van de Commissie IenW om uw Kamer te informeren over Nederlandse inzet m.b.t. voorstel voor Raadsbesluit inzake EU-inzet in ICAO over CORSIA en de Kamervragen van de leden Bruins, Kröger, Paternotte, Van Raan en Stoffer hierover (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3157) voor het Nota Overleg Luchtvaart en Corona van 18 juni a.s. in een aparte brief nader geïnformeerd.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de zorgen over de kwaliteit van de carbon offsets die zullen worden ingezet door luchtvaartmaatschappijen om dit ambitieuze doel te behalen deelt? Is de Minister bereid met Nederlandse maatschappijen in overleg te gaan om vrijwillig de beste projecten met carbon offsets benefits te kiezen, en waar mogelijk regionale, zodat kwaliteit van de offsets gegarandeerd kan worden? Indien zij hiertoe niet bereid is, kan zij toelichten waarom dit niet het geval is? Indien zij hiertoe wel bereid is, kan zij toelichten welke projecten zij zelf als hoogkwalitatief beschouwt?

Bij brief aan uw Kamer van 6 april 2020 (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2365) in reactie op vragen van de leden Paternotte en Sienot heb ik uitgelegd dat ik de kwaliteit van off sets als een essentieel element beschouw voor de effectiviteit van CORSIA, maar dat deze kwaliteit minstens zo belangrijk is voor een luchtvaartmaatschappij die investeert door het aankopen van die off sets. Daarom zijn strenge eisen geformuleerd waaraan programma's en projecten moeten voldoen die off sets willen aanbieden op de koolstofmarkt. De controle daarop is ondergebracht bij een speciale technische commissie binnen ICAO, die daarover de Raad van ICAO adviseert en programma's en projecten afkeurt die niet aan de eisen voldoen. Daarnaast zal ook via een registratie en verificatie systeem worden gecontroleerd, zodat het risico op fraude en dubbel-telling zo laag mogelijk is.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister toe te lichten of inmiddels meer duidelijkheid bestaat over de verhouding tussen het CORSIA en het EU Emissions Trading System? Kan de Minister aangeven wanneer knopen zullen worden doorgehakt in deze besluitvorming en wat haar inzet hierop is? Deelt de Minister de mening dat zo min mogelijk gratis rechten moeten worden toegekend aan de sector, zodat de uitwerking van het CORSIA zo ambitieus mogelijk wordt ingestoken? Indien de Minister deze mening niet deelt, kan zij aangeven waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister kan uitsluiten dat het EU Emission Trading Scheme (ETS), een systeem waar overigens ook veel op aan te merken

valt, op eniger wijze zal worden ingeperkt door het volstrekt ontoereikende compensatiesysteem CORSIA? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Waarom is de Minister akkoord gegaan met het erkennen van CORSIA als het enige mondiale systeem voor CO₂-reductie in de luchtvaart? Kan de Minister uitsluiten dat een «race to the bottom» zal ontstaan als gevolg van het Europabreed implementeren van CORSIA in nationale wetgeving? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Op dit moment staat ICAO helaas niet ten dienste aan het klimaat. Is de Minister bereid, eventueel in samenwerking met de Minister van Buitenlandse Zaken, het mandaat van de ICAO in VN-verband ter discussie te stellen? Zo nee, waarom niet?

De wijze waarop CORSIA en EU ETS te combineren zijn zal op Europees niveau nader worden besproken. Het wachten is op een voorstel van de Europese Commissie. Mede in het licht van de Europese Green Deal zal het verlagen van gratis emissierechten voor de luchtvaart van die discussie onderdeel uitmaken. Het Kabinet staat positief tegenover het afbouwen van gratis rechten en vraagt de Europese Commissie om een tijdige algehele evaluatie van het EU ETS, waarbij alle elementen van het EU ETS luchtvaart, waaronder de afbouw van gratis rechten, integraal afgewogen dienen te worden.

Verduurzaming luchtvaart: hybride en elektrisch vliegen

De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd hoe het staat met de uitwerking van de motie van het lid Amhaouch c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 603) om bij de verdere uitwerking van het ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart concrete afspraken te maken over een ambitieuze uitrol van elektrisch taxiën op in ieder geval de luchthavens van nationale betekenis. Komt dit terug in de Ontwerp-Luchtvaartnota? Erkent de Minister dat dit op termijn een serieuze bronmaatregel voor stikstofemissie kan zijn? Zijn er op de korte termijn pilots gepland? Wanneer komen hier de eerste resultaten van? En kan de Minister aangeven hoe het staat met elektrificatie van de luchtvaartsector in Nederland?

Het belang van elektrisch taxiën komt op verschillende plekken terug in de Ontwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741). Daarnaast erken ik zeker dat elektrisch taxiën een serieuze bronmaatregel voor het terugdringen van de stikstofuitstoot is, zoals ik ook heb aangegeven in de kabinetsreactie advies over stikstof en de luchtvaartsector op 24 april jl. (Kamerstuk 35 334, nr. 81). Er loopt op dit moment een pilot naar de veiligheid en operationele haalbaarheid van duurzaam taxiën op Schiphol. Uw Kamer zal op de hoogte worden gebracht van de resultaten hiervan.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan aangeven of ze in gesprek is geweest met betrokken partijen op het gebied van verdere ontwikkeling van de elektrificatie van de luchtvaart-sector? Welke concrete plannen kunnen rekenen op financiële ondersteuning?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd wat de status is van de projecten die zijn gestart binnen het actieprogramma, gezien de toezegging van de Minister in haar brief (Kamerstuk 31 936, nr. 727) dat zij hier in het voorjaar invulling aan zou geven? Hoe kijkt de Minister aan tegen de zorg van de sector dat de 1 miljoen Euro nog steeds niet formeel beschikbaar gesteld is om de projecten te starten? Deze leden vragen de Minister of zij in haar periodieke voortgangsrapportage ook uiteen zal zetten hoe de

1 miljoen euro die is vrijgemaakt voor deze projecten, per project is besteed?

Om invulling te geven aan de motie van de leden Paternotte en Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) waarmee 1 miljoen euro is vrijgemaakt voor het stimuleren en ondersteunen van elektrisch vliegen, zijn de trekkers van de drie roadmaps van het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) (Kamerstuk 31 936, nr. 727) gevraagd projectvoorstellen in te dienen. Ik ben voornemens een bijdrage te leveren aan projecten uit alle drie de roadmaps. Er is nauw contact met de betrokken partijen rondom de thema's die genoemd worden in de motie: vrijstelling van bestaande slotbeperkingen en luchthavenbesluiten voor regionale luchthavens faciliteren die erop gericht zijn om elektrisch vliegen. Ik zal u in de voortgangsrapportage van november te informeren over de voortgang van de projecten die gestart zijn.

De leden van de D66-fractie vragen wat de status is van de onderzoeken naar de nationale en Europese instrumenten voor de uitvoering van het actieprogramma waar de Minister over spreekt in haar brief (Kamerstuk 31 936, nr. 727)? Zij zijn vooral benieuwd of deze onderzoeken ook zullen worden meegenomen in de Luchtvaartnota, zoals voor de verdere uitvoering van de kortetermijnagenda het geval is?

De onderzoeken naar nationale en Europese instrumenten voor de uitvoering van het actieprogramma en verduurzaming van de luchtvaart zijn in volle gang. Op het gebied van Europese instrumenten wordt op dit moment gewerkt aan de agenda en invulling voor het programma Horizon Europe (opvolger van Horizon 2020). Hierover wordt dit najaar meer bekend gemaakt. Omdat de nationale en Europese instrumenten voor de elektrificatie van de luchtvaart nog worden onderzocht, zijn deze niet specifiek meegenomen in de Ontwerp-Luchtvaartnota.

De leden van de D66-fractie vragen hoe invulling is gegeven aan het onderdeel van de motie van de leden Paternotte en Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) om nieuwe luchthavenbesluiten die zijn gericht op het stimuleren van elektrisch vliegen te faciliteren voor regionale luchthavens? Kan de Minister toelichten of hiervoor overleg is gevoerd met de regionale luchthavens en/of de provincies? In hoeverre is de Minister voornemens om elektrisch vliegen mee te nemen in nieuwe luchthavenbesluiten?

Er wordt structureel overlegd met de regionale luchthavens in het kader van elektrisch vliegen en het faciliteren daarvan. De Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) neemt deel aan het programmateam van het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) en is trekker van de roadmap grondgebonden activiteiten. Aanvullend op de roadmap zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bezien of opname van elektrisch vliegen in luchthavenbesluiten mogelijk en noodzakelijk is.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister de beperkingen erkent van elektrisch vliegen als optie voor echte verduurzaming? Zo nee, waarom niet? Waarom is er in het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) zo veel aandacht voor de relatief kleine markt van General Aviation? Kan de Minister meer vertellen over de klimaatwinst van de investering van 46 miljoen in het elektrificeren van deze sector? Welke verschillen ziet de Minister tussen de technologie achter elektrificatie voor General Aviation en de technologie die

nodig zal zijn voor de commerciële luchtvaart? Hoe beoordeelt de Minister de conclusie van de experts van de TU Delft dat elektrisch vliegen tot het jaar 2100 niet significant gaat bijdragen aan het reduceren van de broeikasgasemissies van lange vluchten en dus niet tijdig aan de doelstellingen van Parijs kan bijdragen?

Er is geen *silver bullet* als oplossing om de luchtvaart te verduurzamen. Daarom wordt ingezet op meerdere sporen. Een deel van de duurzaamheidsmaatregelen heeft effect op de korte termijn, de verwachting is dat de elektrificatie van de luchtvaart vooral effect heeft op de lange- en middellange termijn. Elektrisch vliegen leidt er op termijn toe dat de CO₂-uitstoot kan worden gereduceerd tot nul. Bij de General Aviation (GA) is er zicht op een snellere elektrificatie. Het is daardoor mogelijk om de GA te laten fungeren als een katalysator voor de ontwikkeling van de commerciële luchtvaart. Het gaat hierbij om testen en experimenteren voor elektrisch vliegen, waterstof, kennisontwikkeling en opleidingen. Al deze kennis en ervaring kan worden ingebracht in de ontwikkeling van de commerciële luchtvaart. We weten op dit moment nog niet wat de technologie van de toekomst wordt, het blijft daarom van belang om op verschillende sporen in te blijven zetten, zoals elektrisch, hybride en waterstof met als doel om in 2070 volledig duurzaam te vliegen zonder CO₂-uitstoot.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen de Minister wie de coördinatie rondom het Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch heeft? En denkt de Minister dat de nu gereserveerde middelen voldoende zullen blijken? Of is er op termijn misschien wel meer nodig, en is daar dan ruimte voor?

Het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) wordt aangestuurd door de Duurzame Luchtvaarttafel. De tafel wordt voorgezeten vanuit het Ministerie van IenW. Tevens maakt het Actieprogramma deel uit van de korte termijnagenda van de Ontwerp-Luchtvaartnota en maakt daarmee integraal onderdeel uit van de visie op verduurzaming zoals geschetst in de Ontwerp-Luchtvaartnota. Zoals aangegeven in de kamerbrief van 5 maart 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 727) ga ik in de komende periode, samen met de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat, verder onderzoeken welke nationale en Europese instrumenten beschikbaar zijn voor het Actieprogramma. De Green Deal van de Europese Commissie biedt een mooi podium om onze duurzaamheidsambities op het gebied van luchtvaart ook binnen Europa breed onder de aandacht te brengen. Het belang van innovatie, de verduurzaming van de luchtvaart en de daarvoor noodzakelijke middelen heb ik tegen deze achtergrond ook met Eurocommissaris Timmermans besproken.

Verduurzaming luchtvaart: diversen

De leden van de CDA-fractie vragen of er ook besluiten zijn genomen tijdens de twee bijeenkomsten Europese kopgroep voor duurzame luchtvaart? En hoe ziet het vervolg van deze kopgroep eruit?

Tijdens de kopgroep bijeenkomsten op 4 en 5 maart jl. in Brussel is van gedachten gewisseld over Europese maatregelen om de luchtvaart te verduurzamen. Er zijn geen besluiten genomen. Nederland heeft aangegeven dat zij een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen als een zeer effectief instrument ziet dat daadwerkelijk bijdraagt aan CO₂-reductie op relatief korte termijn. Ook heeft Nederland tijdens de bijeenkomsten als eerste lidstaat gepleit voor de invoering van een Europese bijmengverplichting. Momenteel ben ik met

een aantal ambitieuze EU-landen in overleg om de Europese Commissie op te roepen binnen afzienbare tijd met een juridisch bindend voorstel te komen. Ook vindt met deze landen overleg plaats over hoe voor de lange termijn de agenda van duurzame luchtvaart invulling te geven. Innovatie en de (Europese) financiering daarvan maken onderdeel uit van de gesprekken. De Europese Commissie heeft aangegeven dat het werk rondom duurzame luchtvaartbrandstoffen een lichte vertraging oploopt vanwege de Covid-19 crisis. Wat mij betreft zet de Commissie alle zeilen bij om zich aan de initiële planning te houden. Een volgende coördinatie bijeenkomst, in navolging op de eerste door Nederland georganiseerde bijeenkomst, waar dit besproken zal worden, vindt waarschijnlijk in juni digitaal plaats.

De leden van de D66-fractie willen graag horen welke kansen de Minister ziet met betrekking tot het thuiswerken? Ziet de Minister de mogelijkheid om binnen haar eigen ministerie programma's in te stellen om ervoor te zorgen dat minder vliegreizen de nieuwe norm wordt, bijvoorbeeld door online werken en verplichte treinreizen te stimuleren? Is zij bereid om deze mogelijkheden nader te onderzoeken en hiervoor een overheidsprogramma in te zetten gericht op het beperken van vliegreizen van overheden?

De rijksoverheid is aangesloten bij de coalitie Anders Reizen. Net als andere sectoren wil de rijksoverheid haar eigen zakelijk verkeer verduurzamen, zodat in 2030 de CO₂-uitstoot met 50% is verminderd ten opzichte van 2016.

De leden van de fractie van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister of zij bereid is zich in te zetten voor een «Parijs-akkoord voor de luchtvaart»?

Zoals aangegeven in de brief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585) moet ook de luchtvaart bijdragen aan de doelstelling die in 2015 in Parijs is afgesproken: de opwarming van de aarde beperken tot ruim beneden de 2 graden Celsius, met een streven naar 1,5 graad. Zowel nationaal als internationaal wordt uitvoering gegeven aan CO₂-reductie door de luchtvaart. Europese instrumenten zoals EU-ETS bewijzen steeds meer hun waarde bij het verlagen van CO₂-emissies en de Europese Commissie heeft, onder de EU Green Deal, plannen om nog verder te gaan. Nederland zet zich onder meer nadrukkelijk in voor een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Ook worden onder de vlag van ICAO op mondiaal niveau afspraken gemaakt over duurzame luchtvaart. Dit vertaalt zich onder andere in certificatie-eisen aan vliegtuigen en motoren. Daarnaast treedt per 1 januari 2021 het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem CORSIA in werking. Onlangs nog zijn strenge eisen gesteld aan de duurzaamheid van biobrandstoffen die op termijn in aanmerking komen voor gebruik onder CORSIA. De afgelopen jaren heeft ICAO zich gericht op de doelstelling zoals die door de luchtvaartindustrie is vastgelegd: 50% reductie in 2050 t.o.v. 2005. Onlangs is door ICAO begonnen met het zelf ontwikkelen van opties voor het vaststellen van een ambitieuze lange termijn reductiedoelstelling voor de internationale luchtvaart. Nederland is bij deze processen intensief betrokken en speelt een aanjagende rol bij zowel de processen in Europees - als in mondiaal verband.

De leden van de ChristenUnie-fractie roepen op tot ambitieuzere doelstellingen dan een reductie van CO₂ van 35% in 2030?

Met mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de klimaatdoelen en -maatregelen voor de luchtvaart en heb ik de Kamer tevens het Ontwerpakkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel aangeboden. De nationaal overeengekomen doelen zijn reeds ambitieuzer dan de doelen die mondiaal worden gehanteerd, omdat zij volledig dienen te worden bereikt met CO₂-reducties binnen de luchtvaartsector zelf. Reducties die worden gerealiseerd via systemen zoals het EU ETS en het mondiale CORSIA zijn additioneel. In het Ontwerpakkoord is bovendien afgesproken dat ik binnen ICAO de mogelijkheden zal verkennen om te komen tot een ambitieuze mondiale doelstelling die zoveel mogelijk aansluit bij het Europese ambitieniveau voor de reductie van binnenlandse emissies in het kader van Parijs. Met mijn brief van 14 oktober 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 697) heb ik verslag gedaan van de 40ste ICAO Assembly. Daarin heb ik uw Kamer geïnformeerd over de steun die door een duidelijke meerderheid van staten is uitgesproken voor de ontwikkeling van een lange-termijn doelstelling voor CO₂-reductie in de internationale luchtvaart. Dit proces wordt momenteel binnen ICAO opgestart, en Nederland speelt daarin een actieve rol.

Natuurvergunningen en omgeving

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer de reactie van het kabinet verschijnt op de adviezen van de commissie-Remkes over stikstof op het gebied van luchtvaart?

Op 24 april jl. is de reactie van het kabinet op het vervroegde advies van de commissie Remkes op de luchtvaart naar uw Kamer verzonden (Kamerstuk 35 334, nr. 81).

De leden van de VVD-fractie vragen, als het gaat om de natuurvergunning die het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) nodig acht, waarom die voor vliegvelden zoals Schiphol en Lelystad nodig is, en op basis waarvan het redelijk is dat rechten worden ontnomen? Deze leden vragen of er in deze situatie een mogelijkheid bestaat voor luchthavens en/of gebruikers om hiertegen in beroep te gaan? Is de Minister bekend met eventuele signalen hierover? Zo ja, wat zijn deze?

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is het bevoegd gezag ten aanzien van de afgifte van natuurvergunningen voor luchthavens. Namens de Minister van LNV, meld ik u dat het bestaand recht voor de luchthaven Schiphol in elk geval hetgeen is dat door het LVB uit 2008 is mogelijk gemaakt. Schiphol moet vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening tussen de situatie van 2008 en nu aanleveren als onderdeel van een vergunningaanvraag. Uit de verschilberekening moet onder meer blijken of de stikstofdepositie voortvloeiend uit het aantal aan te vragen vliegtuigbewegingen kleiner of gelijk is dan is toegestaan met het LVB in 2008. Los van de verschilberekening voor stikstofdepositie dienen ook mogelijke andere effecten te worden beoordeeld. Het besluit op het handhavingsverzoek staat open voor bezwaar en beroep en het staat Schiphol en anderen uiteraard vrij om hiertegen rechtsmiddelen aan te wenden.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister de luchtvaartsector kan ondersteunen bij de verdere aanpak van de stikstofproblematiek? Hoe waakt zij ervoor dat de luchtvaart verder in de knel komt vanwege andere belangen, of belangen vanuit andere sectoren, die ook onderworpen worden aan een

stikstofregime? Welk perspectief wordt de luchtvaartsector nu geboden voor de toekomst?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe het staat met de passende beoordelingen op het gebied van stikstof rond de verschillende vliegvelden? Is de Minister voortvarend bezig met betrokken partijen om deze zo spoedig mogelijk in orde te krijgen, zodat ook de vliegvelden zo spoedig mogelijk kunnen voldoen aan de gestelde eisen voor natuurvergunningen? De leden van de CDA-fractie vragen wat de verschilberekening precies inhoudt en in welke mate is de Minister van I&W betrokken bij dit traject? Hoe wordt de onderbouwde vergunning-aanvragen door de luchthavens getoetst?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister erkent dat het collectief ontbreken van de juiste natuurvergunningen voortvloeit uit het luchtvaartbeleid? Hoe ziet zij in dezen haar rol in het waarborgen dat luchthavens voldoen aan vigerende wet- en regelgeving, zoals de vereiste over een natuurvergunning te beschikken?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of er nog steeds wordt gezocht naar schaarse salderingsruimte voor Lelystad, ook nu de opening is uitgesteld en de crisis een snelle opening onwaarschijnlijk maakt?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister erkent dat MOB juridisch gezien erg kansrijk is om de huidige gang van zaken met succes aan te vechten? Waarom laat de Minister het telkens aankomen op controle door maatschappelijke organisaties en stuurt zij zelf niet aan op het handhaven van regels en afspraken?

Voor besluiten waarvoor ik op grond van de Wet Luchtvaart als bevoegd gezag ben aangewezen ben ik ter voorbereiding op deze besluiten ook bevoegd gezag voor de MER-procedure. Als significante effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten is een passende beoordeling vereist. Een belangrijke stap bij de uitwerking van de passende beoordeling is het handhavingsbesluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) op grond van de Wet natuurbescherming over Schiphol en de andere luchthavens van nationale betekenis. Bij de verdere uitwerking van de passende beoordeling (en de door het Ministerie van LNV verzochte verschilberekeningen) geldt deze uitspraak als de basis om uiteindelijk te komen tot een aanvraag voor de verschillende natuurvergunningen en tot een besluit over het MER. Het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is primair een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag biedt de kaders waarbinnen dit mogelijk is. Naast de reguliere mogelijkheden voor vergunningverlening, kan mogelijk gebruik gemaakt worden van de ontwikkelreserve. Het kabinet is voornemens om tot vergunbare situaties te komen en wacht hiervoor onder andere het eindadvies van de commissie Hordijk af.

De leden van de VVD-fractie vragen of het correct is dat dat het meenemen van de uitstoot van stikstof boven 3.000 voet niet aan de orde is voor reductie in Nederland zelf, aangezien wij geen invloed hebben op overvliegende toestellen? Is de Minister het met deze leden eens dat het ondoenlijk is om uitstoot/depositie aan natuurgebieden toe te kennen over het hele land? Hoe waakt de Minister over de belangen het mogelijk moet blijven dat de

luchtvaartsector binnen de gebiedsgerichte aanpak ook extern kan salderen, aangezien de mogelijkheden voor terugdringing van emissies in de sector vooralsnog zeer beperkt zijn?

Het Adviescollege Stikstofproblematiek (commissie Remkes) stelt in haar advies over de luchtvaart dat 14 januari jl. naar uw Kamer is verzonden (Kamerstuk 35 334, nr. 41) dat zodra emissies boven de 3.000 voet komen de ruimtelijk relatie tussen emissies en deposities niet meer te leggen is. Daarbij geeft het Adviescollege aan dat de emissies een sterk Europees en mondiaal karakter hebben waardoor het ingewikkeld is om de deposities ervan op nationale schaal te berekenen. Het adviescollege constateert dat de mate van beïnvloedbaarheid van deze deposities door de luchtvaart in Nederland zeer gering is. Het luchtruim zal derhalve niet worden gesloten. Zoals aangegeven in de kabinetsreactie wordt ingezet op Europese afspraken.

In de kabinetsreactie op het advies van de commissie Remkes over de luchtvaart is daarom aangegeven dat de emissies boven de 3000 voet van de luchtvaart wel inzichtelijk worden gemaakt, maar dat project specifiek er tot 3000 voet blijft worden gerekend. Dit komt overeen met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en het RIVM naar aanleiding van de second opinion over de depositieberekeningen van Lelystad Airport, waarin zij aangeeft dat geen modelinstrumentarium voor handen is die emissies boven de 3000 voet betrouwbaar kan vertalen naar depositie op hectareniveau.

Activiteiten die een dunne deken van stikstof veroorzaken over een groot gebied leiden tot situaties die zeer moeilijk vergunbaar zijn. Het kabinet werkt aan een oplossing voor deze problematiek en wacht hier onder andere het advies van de commissie Hordijk voor af.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de Minister van de aandachtspunten van de SATL op het rapport van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. vindt? Waarom wordt de stikstofdepositie boven 914 meter niet betrokken bij de besluitvorming? Waarom wijkt de Commissie af, en spreekt over «verwarring», van het advies van zowel het RIVM als TNO over de warmte-inhoud bij stikstofdepositie?

In mijn brief van 31 maart 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 733) ben ik ingegaan op de betekenis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM voor toekomstige depositieberekeningen. Er was en is geen model voorhanden dat op de benodigde resolutie van één hectare de geringe depositiebijdrage van de emissie boven de 3.000 voet in beeld kan brengen. Daarom is terecht geen rekening gehouden met de emissies boven de 3.000 voet. De Commissie voor de m.e.r. constateert dat in het verleden bij depositie berekeningen voor vliegverkeer niet eenduidig is omgegaan met de warmte-inhoud. Op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM kan het gebruik van warmte-inhoud in AERIUS nu en in de toekomst eenduidig geregeld worden.

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer de Minister verwacht meer duidelijkheid te kunnen geven over het feitelijke aantal vliegtuigbewegingen in 2020?

Als gevolg van het coronavirus en de contact beperkende maatregelen is het aantal commerciële vluchten in Europa in de afgelopen periode afgenomen met circa 85–90% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De afname in vluchten gaat gepaard met een enorme inkomstenderving en omzetverlies bij bedrijven in de luchtvaartsector. Hoe groot de

gevolgen van COVID-19 zijn is op dit moment nog onzeker, omdat dit afhangt van verschillende factoren, zoals de duur van de crisis in verschillende delen van de wereld, eventuele faillissementen, veranderingen in vlieggedrag en de lange termijneffecten op de economie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Minister gaat bewerkstelligen dat de luchtvaart minder stikstof gaat uitstoten en er niet – zoals tot nu toe steeds gehoord wordt – beloftes worden gedaan over «minder uitstoot als we eerst nog verder mogen groeien»? Is de Minister het eens met de leden van de fractie van de ChristenUnie dat het tijd is voor boter bij de vis?

Het kabinet deelt de conclusie dat alle sectoren dienen bij te dragen aan de reductie van emissies en is het eens met het beroep dat het Adviescollege Stikstofproblematiek doet op de luchtvaartsector om te komen tot een nieuwe sectorbrede aanpak voor de reductie van stikstofemissies. Daartoe gaat het kabinet langs drie sporen aan de slag met de stikstofproblematiek van de luchtvaart (Kamerstuk 35 334, nr. 81). Als eerste werken de Schiphol Group en de vliegtuigmaatschappijen op mijn verzoek aan een Actieprogramma emissiereductie luchtvaartsector, zoals inmiddels ook door Schiphol is gepresenteerd. In dit programma worden concrete maatregelen voorgesteld die de emissie van stikstof moeten reduceren. Ten tweede wordt er internationaal gewerkt aan het gedetailleerder inzichtelijk maken en het verder beperken van emissies. Als laatste wordt op projectniveau gewerkt aan passende beoordelingen. Deze zogeheten passende beoordelingen zijn onderzoeken naar de gevolgen voor de natuur als gevolg van deposities van stikstof door de activiteiten op en rondom de luchthavens. De totale depositie die samenhangt met extra vliegtuigbewegingen zal net als in andere sectoren met inzet van de juridische mogelijkheden, zoals intern en/of extern salderen of de ADC-toets worden gemitigeerd of gecompenseerd. Het uitgangspunt daarbij is, net zoals dat voor andere sectoren geldt, dat voor mitigatie of compensatie van de extra benodigde stikstofruimte tenminste 30% van die ruimte ten goede komt aan de natuur. De overige 70% kan voor mitigatie of compensatie worden gebruikt.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat dit het moment is om de luchtkwaliteit rondom luchthavens te gaan meten om zo een accurate nulmeting te hebben en is zij bereid om op korte termijn de luchtkwaliteit rondom alle luchthavens in Nederland te meten om de impact van het vliegverkeer op onze luchtkwaliteit te kunnen herleiden? Op welke termijn gaat de Minister deze metingen uitvoeren en wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan verwachten?

De Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister de mening deelt van deze leden dat het uitermate logisch zou zijn om bij alle Nederlandse luchthavens nulmetingen uit te voeren? Zo nee, waarom niet? Wat is hierop de inzet van de Minister?

De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten, dus ook in de huidige periode, waarin er veel minder wordt gevlogen. Op de site www.luchtmeetnet.nl is zichtbaar welke stoffen waar worden gemeten en welke instanties hierbij betrokken zijn. Een nulmeting zoals voorgesteld is daarom niet nodig. De wijziging van de luchtkwaliteit zal nog steeds moeten worden verdeeld over de verschillende emissiebronnen en ook de invloed van weersomstandigheden moet hierin worden meegenomen.

Zoals ik in mijn brief van 18 december 2019 over de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 711) heb aangegeven, ga ik hinder door vliegtuiggeluid structureel monitoren met behulp van de GGD-gezondheidsmonitor en ga ik onderzoek doen naar niet-akoestische factoren en andere geluidindicatoren die de relatie met geluidhinder kunnen verklaren, zoals overvliegfrequentie en rustmomenten. De resultaten van die onderzoeken zal ik benutten voor verkenning van een toekomstige geluidsystematiek die beter aansluit bij de manier waarop mensen hinder ervaren. Bij die verkenning zal ik ook de WHO-aanbevelingen voor omgevingslawaaï betrekken. Het RIVM-advies over de WHO-richtlijnen, ter uitvoering van de motie van het lid Schonis (Kamerstuk 35 000 A, nr. 60), heeft u op 5 juni jl. ontvangen. Meer inzicht in hinder maakt het mogelijk om beter op beperking van hinder te sturen en daarmee negatieve gezondheidseffecten te verminderen. Ik zal eerst de onderzoeken afwachten en op basis daarvan vervolgstappen bepalen. Een aparte nulmeting is niet nodig. Rondom alle luchthavens van nationale betekenis, met uitzondering van Groningen Airport Eelde, wordt geluid standaard gemeten. Deze geluidmeetsystemen zijn ook nu normaal in bedrijf. Meetdata over deze periode, met weinig vliegverkeer, zijn dan ook beschikbaar.

Schiphol: Luchthavenverkeerbesluit

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de eerste wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB-1) naar de Kamer komt om de 500.000 vliegbewegingen vast te leggen en waarbij het Nieuw Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) eindelijk van toepassing wordt?

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer de LVB-1 en de LVB-2 naar verwachting naar de Kamer komen? Hoe komt het dat LVB-1 zo lang duurt? Kan de Minister toezeggen dat LVB-1 uiterlijk voor de zomer naar de Kamer komt?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister aan te geven wat de status is van haar voornemens om de afspraken die zijn vastgelegd in het NNHS wettelijk te verankeren in het Luchthavenbesluit Schiphol? Bovendien vragen zij of en hoe het recente besluit rondom het handhavingverzoek van de Minister van LNV invloed uitoefent of zal uitoefenen op deze status?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre de juridische houdbaarheid van het anticiperend handhaven (inmiddels al jaren bezig en einddatum nog niet in zicht) verslechtert door het besluit van het kabinet om daarbovenop nu óók niet te handhaven op vergunningsplicht? Welke opties heeft de Minister inzake dit ongewenste voortduren van anticiperend handhaven?

Zoals onlangs is aangegeven bij de aanbieding van de Ontwerp-Luchtvaartnota werk ik onverminderd aan het zo snel mogelijk juridisch verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem Schiphol (NNHS) inclusief het vastleggen van een maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen. Op dit moment wordt door Schiphol het natuur- en depositieonderzoek verder afgerond. Deze zogeheten passende beoordeling is een onderzoek naar de gevolgen voor de natuur als gevolg van deposities van stikstof door de activiteiten op en rondom de luchthaven.

Een belangrijke stap bij de uitwerking van de passende beoordeling is het handhavingsbesluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) op grond van de Wet natuurbescherming over Schiphol en de andere luchthavens van nationale betekenis. Bij de verdere uitwerking van de passende beoordeling (en de door LNV verzochte verschilberekeningen) geldt deze uitspraak als de basis om uiteindelijk te komen tot een aanvraag voor de verschillende natuurvergunningen. Wanneer de passende beoordeling is afgerond kan ook het MER worden afgerond. Zo spoedig mogelijk daarna kan ook het ontwerp-LVB1 in procedure kan worden gebracht om uiteindelijk te komen tot een einde aan het anticiperend handhaven.

Vanwege de complexiteit van de stikstofproblematiek en de vraag hoe om te gaan met de minideposities van stikstof door de luchtvaart in verder van luchthavens gelegen gebieden, kan ik nu nog geen exacte inschatting maken wanneer het ontwerpbesluit LVB1 in procedure wordt gebracht. Ik verwacht rond de zomer meer duidelijkheid te kunnen geven over het definitieve tijdpad. Zoals ook aangekondigd bij de aanbidding van de Ontwerp-Luchtvaartnota geldt voor LVB2 dat dit als gevolg van de crisis in een ander perspectief wordt geplaatst. Het zal geruime tijd duren voordat het aantal vliegtuigbewegingen weer op het niveau van voor de coronacrisis is. Ondanks deze nieuwe situatie acht ik het van belang om perspectief te blijven bieden op de ontwikkeling van Schiphol, mede gelet op de rol van de luchtvaartsector in het herstelvermogen van de economie. Daarom leg ik nu de basis voor de verdere ontwikkeling van Schiphol door middel van een eerste stap in het proces, het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van een volgende wijziging van het LVB. Uw Kamer wordt hierover nader geïnformeerd.

De leden van de GroenLinks-fractie wil de Minister vragen om omwonenden en alle relevante betrokkenen stap voor stap mee te nemen in de stappen die gezet worden om de luchtvaart weer opnieuw vorm te geven?

De afstemming met de verschillende partijen over de ontwikkeling van de luchtvaart is onverminderd van belang. Voor wat betreft Schiphol betekent dat afstemming van het LVB1 en het NRD tot een volgende wijziging in het kader van het LVB2. Zie ook het antwoord op de vragen van de leden van de D66-fractie over het Advies van de heer Van Geel.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen een reactie van de Minister op het juridische advies dat de Kamer heeft gevraagd over het anticiperend handhaven (Kamerstuk 29 665, nr. 380)? Erkent de Minister dat deze situatie zeer onwenselijk is? Zo ja, wat zijn voor de Minister de volgende stappen in het proces van het vastleggen van het LVB? Klopt het dat de eerste stap is om een passende beoordeling uit te voeren? Wanneer kan de Kamer deze verwachten? Klopt het dat er toen geen passende beoordeling is gedaan over de impact van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden? Waarop baseert de Minister zich als men stelt dat op basis van deze milieuruimte ook stikstofdepositie kan worden vastgesteld? Moet het LVB niet op een veel lager aantal vluchten worden vastgesteld? Kan de Minister schetsen wat het proces tot het vastleggen van het LVB zal zijn en hoeveel tijd hier nog voor nodig is? Wordt in een nieuw LVB een plafond voor het totaal aan emissies vastgelegd?

Zoals onlangs is aangegeven bij de aanbidding van de Ontwerp-Luchtvaartnota werk ik onverminderd aan het zo snel mogelijk juridisch verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) inclusief het vastleggen van een maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen. Op dit moment wordt door Schiphol hiertoe het natuur- en depositieonderzoek afgerond. Deze zogeheten passende beoordeling is een onderzoek naar de gevolgen voor de natuur als gevolg van deposities van stikstof door de activiteiten op en rondom de luchthaven. Deze passende beoordeling is zowel noodzakelijk voor het aanvragen van een natuurvergunning als voor de afronding van het MER. Vervolgens kan het ontwerpbesluit in formele procedure worden gebracht. Namens de Minister van LNV, vanuit haar rol als bevoegd gezag voor natuurvergunningen, meld ik dat het bestaand recht (ten aanzien van stikstofdeposities) in elk geval hetgeen betreft dat door het LVB uit 2008 mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast moet er een verschilberekening worden gemaakt waaruit onder meer moet blijken of de stikstofdepositie voortvloeiend uit het aantal aan te vragen vliegtuigbewegingen (500.000) kleiner of gelijk is dan is toegestaan met het LVB in 2008. Ten aanzien van het LVB 2008 geldt dat ter voorbereiding van dit besluit een MER is opgesteld. Ook hierbij zijn de natuurwaarden in beschouwing genomen. Op basis van het eindadvies van het Adviescollege Stikstofproblematiek zal worden gezien of een emissieplafond voor stikstof uit de luchtvaart moet worden geformuleerd.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe zij denkt de emissies van de luchtvaart in lijn te brengen met de natuurregels en de draagkracht van onze natuurgebieden? Hoe kan het dat Schiphol destijds een vergunning voor emissies per vliegtuig heeft gekregen in plaats van voor het geheel, terwijl de totale emissie relevant is voor de depositie en niet de emissie per vliegtuig? Wat is het juiste referentiejaar voor Schiphol en waar is dat op gebaseerd? Hoe kan het dat er zo slecht toezicht is gehouden op het hebben van de juiste vergunningen?

De Minister van LNV is ten aanzien van vragen over de natuurvergunningen het bevoegd gezag. Voor alle vragen over de natuurvergunningen verwijs ik uw Kamer dan ook naar de Minister van LNV. Zoals aangegeven in de kabinetsreactie op het advies van het adviescollege stikstof (Kamerstuk 35 334, nr. 81) gaat het kabinet langs drie sporen aan de slag met de stikstofproblematiek van de luchtvaart: een 1) sector brede aanpak gericht op stapsgewijze emissiereductie in een actieprogramma, een 2) internationale agenda en een 3) project specifieke aanpak conform geldende wetgeving (gericht op deposities). Over de vergunning voor Schiphol (en het referentiejaar) heeft de Minister van LNV nu een uitspraak gedaan over hetgeen «bestaand recht» is (in ieder geval hetgeen door LVB 2008 wordt mogelijk gemaakt) en dat er een verschilanalyse dient te worden gemaakt tussen het bestaand recht en de situatie nu.

De leden van de SP-fractie vragen waarom de luchtvaart nog tot 1 oktober 2020 de tijd krijgt om overschrijdingen van fijnstoot-uitstoot te onderbouwen dan wel weg te werken? Deze leden vinden dat handhaving nu moet plaatsvinden en dat er geen uitzonderingspositie voor de luchtvaart meer kan zijn? Kan de Minister hierop ingaan en de keuzes die gemaakt zijn om de uitzonderingspositie van de luchtvaart langer te laten duren toelichten?

In de vraag wordt gesproken over de overschrijdingen van «fijnstootuitstoot». Omdat hierbij de datum van 1 oktober 2020 wordt genoemd, ga ik ervan uit dat met «fijnstootuitstoot» wordt bedoeld de stikstofdepositie. In de brief van de Minister van LNV over de handhavingsverzoeken nationale luchthavens (Kamerstuk 35 334, nr. 77) wordt namelijk aan vier luchthavens opgedragen om vóór 1 oktober 2020 verschilberekeningen aan te leveren als onderdeel van een vergunningaanvraag. In de genoemde brief van de Minister van LNV is per luchthaven aangegeven waarom nu (nog) niet handhavend wordt opgetreden.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of ze kan toelichten of de noodzaak om een natuurvergunning aan te vragen voor het aantal vliegbewegingen boven de 480.000 invloed zal hebben op het herzien van het Luchthavenbesluit Schiphol? Hoe ziet de Minister de kritiek dat ook aan het aantal van 480.000 vliegbewegingen kan worden getwijfeld, omdat in de vergunde milieuruimte van 2008 geen rekening is gehouden met de stikstofdepositie?

Ik heb geen reden om te twijfelen aan de uitspraak van de Minister van LNV dat het bestaand recht in elk geval de depositie omvat van hetgeen door het LVB uit 2008 is mogelijk gemaakt.

Schiphol: Omgeving

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan toelichten hoe zij de rolverdeling ziet tussen het ministerie, Schiphol en de omgeving bij het uitvoeren van het hinderreductieplan n.a.v. het advies van de heer Van Geel?

Aan Schiphol is de opdracht gegeven om in afstemming met de omgeving een uitvoeringsplan hinderbeperking uit te werken. Inmiddels heeft Schiphol hiervoor, gezamenlijk met de LVNL, op basis van de Top 20 klachten over vluchten zoals bekend bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), het verslag van de heer Alders en verschillende huiskamergesprekken een concept uitvoeringsplan hinderreductie opgesteld en gepresenteerd via de website www.minderhinderschiphol.nl. Schiphol en LVNL zijn de consultatiefase van het uitvoeringsplan hinderreductie gestart. Deze consultatiefase, waarbij de Omgevingsraad Schiphol (ORS) is betrokken, bestaat uit een internetconsultatie, huiskamergesprekken, gesprekken met regionale en lokale bestuurders en publieksbijeenkomsten. Dit past bij een zorgvuldig proces en dialoog die aansluiten bij de maatschappelijke rol van de luchthaven voor de omgeving. Na de consultatiefase zal het definitieve plan door het ministerie worden beoordeeld.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan toelichten of en hoe zij de tussentijdse conclusies van het advies van Van Geel mee zal nemen in de Luchtvaartnota en het LVB-2? Welke stappen heeft de Minister ondernomen om ervoor te zorgen dat omwonenden zich ook voldoende betrokken voelen bij de MER-procedure voor LVB-2?

In de Ontwerp-Luchtvaartnota is opgenomen dat het Rijk regie neemt op het besluitvormingsproces in het luchtvaartdossier, met een passende betrokkenheid van partijen met een verantwoordelijkheid en belanghebbenden. Het tussentijds advies van de heer Van Geel van 17 december jl. (Kamerstuk 29 665, nr. 378) geeft een eerste richting aan hoe in de regio invulling kan worden gegeven aan de passende invulling van betrokkenheid van de diverse partijen. Uit het tussentijds advies van de heer Van

Geel zijn daarom de hoofdconclusies en de drie voorgestelde coördinatie-modellen opgenomen in de Ontwerp-Luchtvaartnota. Zoals ook aangekondigd bij de aanbidding van de Ontwerp-Luchtvaartnota geldt voor LVB2 dat dit als gevolg van de crisis in een ander perspectief wordt geplaatst. Voor de verdere ontwikkeling van Schiphol wordt nu de basis gelegd door middel van een eerste stap in het proces, het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van een volgende wijziging van het LVB. In lijn met de Ontwerp-Luchtvaartnota en rekening houdend met het tussentijdse advies van de heer Van Geel, zal de omgeving geconsulteerd worden bij het opstellen van de notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) in het kader van de m.e.r.-procedure voor LVB-2.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister de noodzaak erkent om in de komende jaren, terwijl de luchtvaart structureel op een lager niveau zal zijn dan vlak voor de coronacrisis, handhaafbare normen te ontwikkelen om de omgeving beter te beschermen? Welke stappen gaat de Minister zetten om de normen voor ultrafijnstof vast te leggen? Is de Minister bereid om deze periode met zeer weinig vliegverkeer te gebruiken als een nulmeting voor ultrafijnstof? Welke stappen gaat de Minister zetten om ook gezondheidsnormen met betrekking tot geluid te ontwikkelen? Op welke manier neemt de Minister hierbij de WHO-adviezen mee, en is de Minister bereid deze periode met weinig vliegverkeer te gebruiken als een nulmeting? Hoe wordt een onafhankelijk meetnet ingezet om nieuwe geluidsnormen te handhaven, zodat we geluid niet alleen berekenen, maar ook meten? Op welke manier wordt de beleving van geluid en de gezondheidseffecten ook onderdeel van de normen? De normen, die uitgaan van gemiddeld geluid, moeten worden aangevuld met piekgeluid van individuele vliegtuigen? Is de Minister bereid om, nu er zoveel minder gevlogen gaat worden de komende jaren, de nachtvluchten op te schorten? Op basis van welke piketpalen, welke parameters gaat de Minister beoordelen of er daadwerkelijk hinderbeperking heeft plaatsgevonden?

Er bestaan nu reeds normen die zorgen voor de bescherming van de omgeving. Zo zijn voor de luchthaven Schiphol de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria vastgesteld, die onder meer aangeven hoeveel geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden het vliegverkeer van Schiphol mag veroorzaken. Tevens is voor vijf luchtverontreinigende stoffen aangegeven hoeveel van die stoffen mag worden uitgestoten per ton startgewicht en is aangegeven hoeveel woningen zich mogen bevinden binnen een bepaalde externe veiligheidscontour.

Er zijn nog geen normen voor ultrafijn stof. Zoals bekend voert het RIVM momenteel onderzoek uit naar de gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol en is de Gezondheidsraad om advies gevraagd over ultrafijn stof in den brede, dus meer dan alleen het stof uit vliegtuigen. Het meetprogramma dat is uitgevoerd binnen het lopende RIVM-onderzoekprogramma was zodanig opgezet, dat ook metingen naar ultrafijn stof zijn verricht op momenten dat meetpunten niet werden belast door de uitstoot van het vliegverkeer.

Zoals ik in mijn brief van 18 december 2019 over de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 711) heb aangegeven, ga ik hinder door vliegtuiggeluid structureel monitoren met behulp van de GGD-gezondheidsmonitor en ga ik onderzoek doen naar niet-akoestische factoren en andere geluidindicatoren die de relatie met geluidhinder kunnen verklaren, zoals overvliegfrequentie en rustmo-

menten. De resultaten van die onderzoeken zal ik benutten voor verkenning van een toekomstige geluidssystematiek die beter aansluit bij de manier waarop mensen hinder ervaren. Bij die verkenning zal ik ook de WHO-aanbevelingen voor omgevingslawaaï betrekken. Het RIVM-advies over de WHO-richtlijnen, ter uitvoering van de motie van het lid Schonis (Kamerstuk 35 000 A, nr. 60), heeft u op 5 juni jl. ontvangen. Meer inzicht in hinder maakt het mogelijk om beter op beperking van hinder te sturen en daarmee negatieve gezondheidseffecten te verminderen. Ik zal eerst de onderzoeken afwachten en op basis daarvan vervolgstappen bepalen. Een aparte nulmeting is niet nodig. Rondom alle luchthavens van nationale betekenis, met uitzondering van Groningen Airport Eelde, wordt geluid standaard gemeten. Deze geluidmeetsystemen zijn ook nu normaal in bedrijf. Meetdata over deze periode, met weinig vliegverkeer, zijn dan ook beschikbaar.

Tijdens deze coronacrisis is niet alleen het vliegverkeer fors verminderd, maar ook de overige bedrijvigheid is drastisch afgenomen. Dit betekent dat er ook minder geluid is van andere bronnen, zoals wegverkeer, spoor, industrie en straatgeluiden. Metingen in deze periode en metingen in periodes met normaal vliegverkeer zijn dus niet goed vergelijkbaar. Overigens maken geluidmetingen het, ook bij normaal gebruik van de luchthavens, mogelijk inzicht te krijgen in de totale geluidbelasting en de specifieke bijdrage van luchtvaartgeluid daaraan. Het geluid van alle bronnen wordt standaard door de meetposten gedetecteerd en daar wordt het geluid door vliegverkeer uitgehaald. RIVM, NLR en KNMI adviseren om toe te werken naar een systematiek waarin betrouwbare informatie over vliegtuiggeluid wordt gegenereerd op basis van een combinatie van meten en rekenen. Voor dat doel wordt onder andere gewerkt aan de inrichting van een nationale database vliegtuiggeluid en de ontwikkeling van een validatie-instrument om de mate van overeenkomst tussen metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid vast te stellen. Met behulp van de resultaten uit deze vergelijking kan vervolgens gericht gewerkt worden aan verdere verbeteringen van berekeningen en metingen.

Nachtvluchten zijn een belangrijk onderdeel van de operatie op Schiphol. Tegelijkertijd is het vliegen in de nacht een bron van geluidshinder voor de omwonenden van Schiphol. Daarom is het, zoals ik uw Kamer schreef op 5 juli 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 646), belangrijk dat de sector zich inspant voor het verminderen van de hinder in de nacht, bijvoorbeeld door het verminderen van het aantal nachtvluchten. Ook in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt nader ingegaan op deze nachtvluchten. Ten aanzien van de plannen rond hinderreductie verwijs ik naar het antwoord op vragen van de leden van de D66-fractie over het advies van de heer Van Geel, waarin is aangegeven dat Schiphol, gezamenlijk met de LVNL, op basis van de Top 20 klachten over vluchten zoals bekend bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), het verslag van de heer Alders en verschillende huiskamergesprekken een concept uitvoeringsplan hinderreductie heeft opgesteld en gepresenteerd via de website www.minderhinderschiphol.nl. Schiphol en LVNL zijn de consultatiefase van het uitvoeringsplan hinderreductie gestart. Deze consultatiefase, waarbij de Omgevingsraad Schiphol (ORS) is betrokken, bestaat uit een internetconsultatie, huiskamergesprekken, gesprekken met regionale en lokale bestuurders en publieksbijeenkomsten. Dit past bij een zorgvuldig proces en dialoog die aansluiten bij de maatschappelijke rol van de luchthaven voor de omgeving. Na de consultatiefase zal het definitieve plan door het ministerie worden beoordeeld.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat een eventueel onderzoek niet vanuit Schiphol geïnitieerd zou moeten worden maar door een onafhankelijke partij, omdat de opdrachtgever invloed kan hebben op onderzoeksmethodes en dus ook op de uitkomst ervan? En is de Minister ook bereid om in de gesprekken met het RIVM te kijken naar meetinstrumenten die platformmedewerkers op hun kleding kunnen dragen? Concentraties ultrafijnstof zijn namelijk sterk afhankelijk van de locatie waar gemeten wordt, daarom vinden deze leden dat er gemeten moet worden waar werknemers vaak staan, zoals de vliegtuigopstelplaats. Gaat de Minister hiermee aan de slag?

De leden van de PvdA-fractie vragen, om de gezondheidszorgen bij werknemers weg te nemen, of de Minister bereid is om ook metingen uit te laten voeren met behulp van meetinstrumenten die werknemers op hun kleding dragen? Is de Minister het met deze leden eens dat het belangrijk is om metingen te verrichten op de plek waar werknemers hun werkzaamheden verrichten, bijvoorbeeld op de vliegtuigopstelplaats? Verder vragen deze leden of de Minister ook van mening is dat het belangrijk is dat deze metingen onafhankelijk worden uitgevoerd en niet in opdracht van Schiphol?

Schiphol heeft als werkgever, op grond van de arbeidsomstandigheden-wetgeving, de plicht om te zorgen voor een doeltreffende bescherming van de veiligheid en gezondheid van werknemers. In dat kader gaat Schiphol een meetprogramma ultrafijn stof uitvoeren, waarbij onder meer metingen worden verricht op het luchthaventerrein van Schiphol. Dit zijn objectieve en door TNO uitgevoerde metingen. Er is geen sprake van dat Schiphol invloed heeft op de uitkomst van die metingen. Het RIVM adviseert vooraf over de opzet en uitvoering van het meetprogramma en zal achteraf een bijdrage leveren aan de eindrapportage. Ik heb vertrouwen in de onafhankelijkheid van TNO en het RIVM. TNO heeft in overleg met het RIVM de onderzoeksaanpak bepaald, waarbij gebruik wordt gemaakt van nauwkeurige meetapparatuur die door plaatsing op een voertuig mobiel wordt gemaakt. Voor medewerkers van Schiphol wordt een klankbordgroep georganiseerd en zij krijgen de mogelijkheid om zelf naar eigen inzicht metingen uit te voeren op of in de omgeving van het luchthaventerrein. Ik ga ervan uit dat locaties als vliegtuigopstelplaatsen hier zeker onderdeel van zullen uitmaken. Meetapparatuur om op de kleding van medewerkers te bevestigen terwijl zij hun normale werkzaamheden uitvoeren, zijn volgens Schiphol geen onderdeel van het onderzoek dat TNO gaat uitvoeren. De nauwkeurige apparatuur die wordt gebruikt is te groot en te zwaar om hiervoor geschikt te zijn.

Schiphol: slots en selectiviteit

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister op hoofdlijnen kan schetsen hoe deze uitbreiding van het sanctie-instrumentarium van de ILT aangaande slotmisbruik eruit gaat zien?

De wijziging van de wet luchtvaart in verband met het inzetten van het instrument van een bestuurlijke boete om slotmisbruik op gecoördineerde luchthavens effectief te kunnen bestraffen (Kamerstuk 35 469, nr. 2) geeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de mogelijkheid om, naast de huidige last onder dwangsom (een herstel sanctie), ook een bestuurlijke boete (een punitieve sanctie) op te leggen bij slotmisbruik. Het wetsvoorstel regelt ook de maximale hoogte van de bestuurlijke boete en

de inwerkingtreding. Het wetsvoorstel is 26 mei jl. aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 35 469, nrs. 1 t/m 4).

De leden van de D66-fractie zouden graag een reflectie zien van de Minister over een duurzame heropbouw van de sector? Ziet de Minister kans om gebruik te maken van het momentum dat is gecreëerd met de huidige opschorting van de historische slotregeling en zich in Europa hard te maken voor een herziening hiervan die meer op duurzaamheidsprestaties is gestoeld?

De leden van de GroenLinks-fractie stellen dat dit het moment is om de slotverordening te herzien?

De wijzigingsverordening heeft geen directe relatie met de geplande herziening van de EU Slotverordening. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585) zal ik me bij de herziening van de slotverordening in de EU inzetten voor meer ruimte voor nationaal beleid, onder meer op het gebied van duurzaamheid naar aanleiding van de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 540).

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke route heeft meerwaarde voor Nederland? Hoe krijgen we de beste bereikbaarheid voor het kleinste aantal vliegbewegingen? Hoe zorgen we dat de slotmobiliteit hoog genoeg blijft om ook met een beperkte aantal vliegbewegingen flexibel in te kunnen spelen op wijzigende prioriteiten? Deze leden vragen de Minister om een nieuw model te ontwikkelen en in afwachting daarvan vrijgekomen slots slechts voor een beperkte periode uit te geven. Waar het ministerie eerst nog uitging van een transitieperiode van vijftien jaar en enorme bedragen aan compensatie, kunnen we nu zelf eisen stellen en snel voortgang boeken. Is de Minister hiertoe bereid? Is zij bereid om dit in Europees verband aan te kaarten en tot nieuwe afspraken te komen? Is zij bereid om een Nederlands voorstel in te brengen waarbij overheden slotcoördinatie kunnen gebruiken om te sturen op schoner, stiller en maatschappelijke meerwaarde? Kan ze een uitgewerkt voorstel hiertoe met de Kamer delen?

De slotverordening ziet erop toe dat de verdeling van schaarse capaciteit op de Europese luchthavens op een onpartijdige, transparante en niet-discriminerende wijze plaatsvindt. Deze doelstelling is voor alle Europese lidstaten gelijk. Ik zal me bij de aanstaande herziening van de slotverordening inzetten voor meer ruimte voor aanvullend nationaal beleid voor een lidstaat op belangrijke onderwerpen als duurzaamheid en netwerkqualiteit. Ik zal uw Kamer verder op de hoogte houden van alle relevante ontwikkelingen op dit terrein.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister bereid om ook met Schiphol in overleg te treden om in te zetten op een sterkere differentiatie in de luchthavengelden op duurzaamheid, stikstof en geluid?

In de regelgeving is vastgelegd dat het vaststellen van de luchthavengelden een bevoegdheid is van Schiphol, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen. Dit dient objectief en transparant te gebeuren en de tarieven als geheel dienen kosten georiënteerd te zijn. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) ziet hierop toe. Ik speel daar zelf geen rol in. De luchthaventarieven bevatten reeds een differentiatie naar geluid en daarmee indirect ook naar emissie. In het actieplan Slim en Duurzaam is

reeds aangekondigd dat voor de volgende tariefperiode (2022–2024) zal worden gezien of een nieuw systeem van tarieven ingevoerd kan worden dat mede gebaseerd is op de uitkomsten van het NLR-onderzoek naar milieuscores, geluidsniveaus en CO₂-efficiency gemeten naar de afstand van de vlucht, binnen de mogelijkheden van het wettelijke kader. Ik stuur uw Kamer voor het zomerreces van dit jaar een tussenrapportage over het NLR-onderzoek naar milieuscores. Ik vind het belangrijk dat Schiphol de mogelijkheden tot differentiatie op grond van milieuaspecten maximaal benut. Ook zullen de mogelijkheden van heffingen in een separaat kader worden onderzocht.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister bereid is om in het kabinet te bespreken dat Schiphol redelijke tarieven moet vragen en daarmee een groter deel van de eigen lasten dragen, redelijk dividend uitkeren en de door zijn operaties veroorzaakte overlast compenseren?

Het vaststellen van de luchthavengelden is een bevoegdheid van Schiphol zelf, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen. Schiphol volgt hierbij de kaders van Europese en nationale regelgeving, waarin onder meer is vastgelegd dat de luchthavengelden als geheel kosten georiënteerd moeten zijn. Ik constateer dat daarmee wordt voldaan aan het vragen van redelijke tarieven voor de kosten die gemoeid zijn met de operatie van de luchthaven en het dragen van eigen lasten. Ook zullen de mogelijkheden van heffingen in een separaat kader worden onderzocht.

Schiphol: diversen

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de noodzaak is voor de uitgave voor een nieuwe passagiersterminal van Schiphol nu Schiphol denkt deze groei op zijn best pas over vele jaren te kunnen realiseren? Is het niet verstandiger dat Schiphol de bouw van de terminal uit- of afstelt en het vrijgekomen kapitaal investeert in het verbeteren van het treinstation onder de luchthaven? Is het ontwikkelen van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol voor klimaatneutrale connectiviteit niet een veel zinnigere investering? Kan de Minister aangeven welke overheid verantwoordelijk is voor toezicht op het bouwproces en de vergunningen? Wordt bij de beoordeling hiervan ook gekeken naar de verkeersaantrekkende werking (bouwverkeer, auto's en vliegtuigen) en de daarmee gepaard gaande stikstofemissies? Is een passende beoordeling gemaakt? Welke overheid heeft de natuurvergunningen verleend?

Om de operationele capaciteit en kwaliteit van de luchthaven te vergroten wil Schiphol een nieuwe terminal ontwikkelen. De realisatie van deze terminal is reeds noodzakelijk om de reizigersstromen van voor de COVID-19 crisis te kunnen accommoderen. Gezien de onzekerheden wordt de impact van COVID-19 nader bekeken en wordt de lopende aanbestedingsprocedure in de tijd gefaseerd. De oorspronkelijke gunningsdatum van juni 2020 is verzet naar een latere, nader te bepalen datum. Het Ministerie van IenW heeft geen formele betrokkenheid bij het bouwproces. Wel zijn andere instanties vanuit een vergunningverlenende rol betrokken bij het bouwproces. De gemeente Haarlemmermeer is verantwoordelijk voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Deze moet nog worden aangevraagd door Schiphol. Of een Natuurbeschermingsvergunning en passende beoordeling noodzakelijk zijn, hangt af van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden. Als de nieuwe terminal in gebruik wordt genomen kunnen verkeersstromen wijzigen. Ik heb echter begrepen dat het de verwachting is dat deze niet of

nauwelijks zullen toenemen aangezien de ingebruikname niet betekent dat er meer vliegtuigbewegingen worden toegestaan. Voor de watervergunning moet een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden ingediend bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. Als deze is afgerond kan de watervergunning worden aangevraagd. Tot slot loopt er nog een Adviesaanvraag Permanente Obstakels binnen het luchthavengebied bij het KNMI en LVNL. Wat betreft investeringen in de landzijdige bereikbaarheid is zoals aangekondigd op 21 november 2019 een voorkeursbeslissing vastgesteld voor de Multimodale Knoop Schiphol (MKS). Voor de MKS is een bedrag van in totaal € 237,5 miljoen beschikbaar gesteld door IenW, Schiphol, Vervoerregio Amsterdam en NS. Deze investeringen in de veiligheid, capaciteit en kwaliteit van het trein- en busstation dragen in belangrijke mate bij aan de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid via het openbaar vervoer van en naar Schiphol.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister kan ingaan op het artikel van Follow the Money: «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht»? Deze leden horen graag van de Minister in hoeverre het klopt dat er stelselmatig te veel banen worden geteld bij onderzoeken bij de werkgelegenheid rond Schiphol? Is de Minister het eens dat het vreemd is dat onderzoeksbureau Decisio uitkomt op een indirecte werkgelegenheid van 47.600 in 2018 en Intervistas op een indirecte luchtvaartgerelateerde werkgelegenheid (al in 2013) van 115.700 banen? Is de Minister het met deze leden eens dat het vreemd is dat zogenaamde «geïnduceerde» werkgelegenheid wordt meegenomen? Kan de Minister verder ook ingaan op de uitspraak in het artikel dat de werkgelegenheid in luchtvaart niet afhankelijk is van groei? Deelt zij deze mening of zo nee, hoe weerlegt de Minister deze uitspraak? Is de Minister bereid om een eigen onderzoek te starten naar de directe en indirecte werkgelegenheid op en rond Schiphol om zo de onduidelijkheid weg te nemen? Is de Minister het verder met deze leden eens dat Schiphol moet inzetten op goede en fatsoenlijke werkgelegenheid?

De economische bijdrage van Schiphol is in het verleden en ook recent nog in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat al uitgebreid onderzocht. Nog meer onderzoek is nu niet nodig. Dit onderzoek is door Decisio uitgevoerd en in het artikel van FTM wordt daar ook naar verwezen. In 2015 is een eerste onderzoek van Decisio verschenen en in januari 2020 heb ik de actualisatie van deze studie aan de Tweede Kamer gestuurd. Wat mij betreft zijn de berekeningen van Decisio het uitgangspunt als er een beeld geschetst moet worden van het huidige aantal banen en de toegevoegde waarde die te relateren is aan Schiphol. Voor meer details over de verschillen tussen het onderzoek van Decisio en andere onderzoeken, zoals het onderzoek van Intervistas waar het artikel van FTM zich op richt, verwijs ik naar mijn brief van 18 mei 2020 aan uw Kamer (Kamerstuk 29 665, nr. 386). In deze brief geef ik op verzoek van de Commissie van IenW een reactie op de brief van verschillende organisaties waaronder SchipholWatch van 9 april 2020, die hun verontrusting uitspreken over het werkgelegenheidscijfer waarvoor de luchtvaartsector volgens het artikel van FTM aangeeft verantwoordelijk te zijn.²³

Om de vraag te beantwoorden wat ik vind van de uitspraak in het artikel van FTM dat de werkgelegenheid in de luchtvaart niet afhankelijk is van groei, wil ik in aanvulling op mijn brief van 18 mei 2020 nog het volgende

²³ <https://schipholwatch.nl/2020/04/09/brandbrief-tweede-kamer-na-artikel-follow-the-money/>.

benadrukken. Om iets te kunnen zeggen over de effecten van maatregelen of investeringen die leiden tot meer (of minder) luchtvaart is het gebruikelijk om dynamische welvaartsanalyses uit te voeren. Dit is een ander type analyse dan de statische analyses van Decisio of Intervistas, zoals ik ook in mijn brief van 18 mei 2020 heb aangegeven. In dynamische welvaartsanalyses wordt met meer effecten rekening gehouden dan alleen de werkgelegenheidseffecten. Er wordt gekeken naar alle effecten op de Nederlandse welvaart, voor consumenten, bedrijven, de omgeving en het klimaat. Meer luchtvaart heeft dus positieve én negatieve effecten voor de welvaart van ons land. De positieve effecten kunnen bestaan uit werkgelegenheidseffecten, maar minstens zo belangrijk is de toename van de welvaart voor Nederlanders en bedrijven in Nederland als gevolg van reistijdwinsten en dus lagere reiskosten als het wereldwijde netwerk van luchtverbindingen wordt uitgebreid. Voor bedrijven zorgen de lagere reiskosten voor een verlaging van de bedrijfskosten en meer winst. Dit maakt het, in combinatie met andere factoren, voor bedrijven aantrekkelijker om zich in de Schiphol-regio te vestigen. Verdergaande clustering van bedrijven in de regio kan zorgen voor agglomeratie-effecten waardoor de productiviteit van deze bedrijven toeneemt. Er zijn dus meer positieve economische effecten van groei van de luchtvaart dan alleen het effect op de werkgelegenheid. Meer luchtvaart zorgt ervoor dat de werkgelegenheid kan toenemen. Hierdoor daalt de werkloosheid, wat leidt tot hogere belastinginkomsten en lagere overheidsuitgaven aan uitkeringen. Dit is positief voor de welvaart. Wel is het zo dat een toename van de arbeidsvraag in een krappe arbeidsmarkt kan leiden tot verdringing, zoals in het artikel van FTM ook wordt genoemd. Het netto-werkgelegenheidseffect is dan inderdaad relatief beperkt. Maar zoals gezegd zijn de positieve maatschappelijke effecten van groei van de luchtvaart breder dan alleen het effect op het aantal banen in de luchtvaartsector.

Uit het onderzoek van SEO naar het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk dat ik op 10 januari jl. aan Kamer heb gestuurd (Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 710) blijkt dat de groei van de luchtvaart per saldo positief is voor de welvaart. De verantwoordelijkheid voor goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden ligt primair bij de bedrijven die het personeel in dienst hebben. Dat geldt zowel voor Schiphol als voor alle andere werkgevers die op de luchthaven actief zijn. Schiphol ziet het – vanuit goed opdrachtgeverschap – als haar verantwoordelijkheid om erop toe te zien dat de bedrijven op de luchthaven goed met hun personeel omgaan. Bij aanbestedingen besteedt Schiphol aandacht aan de sociale aspecten van werkgeverschap.

Lelystad: Opening

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister verwacht dat in 2021 wel de schaarste zal bestaan die zij voorwaardelijk acht voor het kunnen laten functioneren van Lelystad als overloop-luchthaven, ook gezien het feit dat de directeur van Schiphol recentelijk aangaf op z'n vroegst in 2023 weer volledige benutting van de capaciteit te voorzien?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister het met Schipholtopman Benschop eens is dat vanwege de coronacrisis er de facto een pas op de plaats wat betreft groei van de luchtvaart tot 2023 is? Daarom vragen deze leden de Minister of, vanwege de enorme inzinking van het aantal vluchten en naar aanleiding van uitspraken van Schipholtopman dat hij gecontroleerd herstel wilt en het aantal vluchten op Schiphol niet in een keer willen laten oplopen tot het huidige maximum van 500.000 vliegbewe-

gingen per jaar, een overloopluchthaven, zoals Lelystad bedoeld zou zijn, überhaupt nog noodzakelijk is? Zijn er naar aanleiding van de Corona crisis nieuwe scenario's wanneer en hoe vliegveld Lelystad noodzakelijk is vanwege verwachte drukte op luchthaven Schiphol?

Door de Corona-crisis is er een forse terugval in de vraag naar luchtvaart en daardoor zijn er een stuk minder vliegtuigbewegingen dan normaal. Als je kijkt naar de beschikbare slots op Schiphol, dan zie je een ander beeld. De wachtlijsten voor slots zijn weliswaar afgenomen, maar er is nog steeds veel vraag naar slots op Schiphol. Ik heb van Schiphol Group begrepen dat maatschappijen die nu op Schiphol opereren aangeven dat zij nog altijd een positie willen opbouwen op Lelystad om daar een goede voet aan de grond te hebben als Lelystad Airport open gaat. Daarnaast trekt ook de vraag naar luchtvaart weer aan. Er is dus nog steeds aanleiding om te werken aan de openstelling van Lelystad per 2021.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven wat de gevolgen van haar beslissing zijn voor de reeds aanwezige luchtverkeersleiding en brandweer op Lelystad Airport? Ziet zij hier een kans voor besparing van kosten door voorlopig de verkeersleiding weer terug te trekken en de brandweercapaciteit te beperken tot benodigd voor de huidige schaal van Lelystad Airport?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister erkent dat er geen noodzaak meer is om Lelystad Airport voor 2023 te openen nu Schiphol ver onder de vergunde vliegbewegingen uitkomt? Wat gaan de brandweer en de luchtverkeersleiding op Lelystad doen, nu zeker is dat het nog jaren duurt, voordat er (grote) vliegtuigen landen? Is de Minister het met deze leden eens dat dit geldverspilling is? Deze leden vragen de Minister om nu met de provincie Flevoland in gesprek te gaan over een alternatief plan, dat duurzame werkgelegenheid kan brengen in deze regio?

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat uitstel tot november 2021, door uitspraken van de CEO van Schiphol, is achterhaald en dat uitstel nu geldt tot 2023? Is zij bereid dit ook officieel te maken? En wanneer acht de Minister de tijd eindelijk rijp om over te gaan tot definitief afstel van uitbreiding van dit vliegveld? Welk perspectief kan zij het brandweerkops en de verkeersleiders dan bieden, die zij tegen beter weten aan het werk heeft gezet op Lelystad Airport, terwijl er geen werk is?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister het met de leden eens is dat besluitvorming over Lelystad dit jaar maar ook volgend jaar niet relevant is?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden een nieuw vliegveld openen middenin de klimaat- en biodiversiteitscrisis ronduit onverantwoord. Bovendien, in een toekomst zonder fossiele brandstoffen zullen investeringen in fossiele sectoren logischerwijs resulteren in gestrande bezittingen. Deze leden vragen de Minister daarom nogmaals om de plannen voor Lelystad Airport definitief af te blazen. Waarom deed de Minister dat nog niet? Welke informatie heeft de Minister nog nodig om eindelijk tot de conclusie te komen dat Lelystad Airport beter definitief kan worden afgeblazen?

In 2008 is besloten om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen op Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport waarbij Schiphol een primaire functie heeft in het netwerkverkeer en de luchthavens Eindhoven en Lelystad beschikbaar zijn voor punt tot punt vluchten (vakantieverkeer). Op deze manier kan de omgeving van Schiphol ontlast worden en tegelijkertijd de mainportfunctie van Schiphol worden versterkt. Aan dat principe, dat tevens onderdeel uit maakt van het Regeerakkoord en daarmee uitgangspunt is van kabinetsbeleid, brengt de coronacrisis geen verandering.

Er wordt voortvarend doorgewerkt aan opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer per november 2021. De luchtverkeersleiding blijft aanwezig op Lelystad Airport. Tijdelijk afschalen van verkeersleiding vraagt een dubbele omschakeling voor zowel verkeersleiding als gebruikers en levert veiligheidsrisico's op. Ook zou dit betekenen dat verkeersleiders op korte termijn een heropleidingstraject moeten starten. Door de verkeersleiding op Lelystad juist actief te houden kunnen verkeersleiders voldoende «vliegers» blijven maken om hun brevet te behouden. Het functioneren van het brandweercorps valt onder de verantwoordelijkheid van Lelystad Airport. De verkeersleiders staan onder vast contract bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Opschorten van verkeersleiding op Lelystad levert dus geen directe bezuiniging op.

Lelystad: Luchthavenbesluit

De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is om het politieke proces en de politieke besluitvorming rondom Lelystad Airport los te koppelen van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb)? Klopt het dat nu in feite alle informatie om tot politieke besluitvorming over openstelling van Lelystad Airport over te gaan aanwezig is? Zo nee, welke informatie is nog nodig en op welke termijn kan deze worden verwacht? Wanneer kunnen deze aanvragen en procedures worden afgerond om eenieder zekerheid te bieden? Daarmee samenhangend vragen deze leden wanneer een kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Remkes komt?

Het is aan de initiatiefnemer om een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aan te vragen. Dit doorloopt een zelfstandig procedure waarvoor de Minister van LNV is aangewezen als bevoegd gezag. Voor de afronding van de politieke besluitvorming moet de voorhang van het Luchthavenbesluit worden afgerond. Hiervoor zal ik de depositieberekeningen actualiseren. Wanneer dit gereed is en duidelijk is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, zal ik uw kamer daarover informeren. Op basis daarvan kan uw kamer oordelen over het wijzigingsbesluit.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het kan dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) bij rapporten over stikstofverbindingen voor Lelystad Airport in eerdere rapporten geen opmerkingen over de warmte-invoer heeft gemaakt en dat dit nu wel het geval is? Wat zei de commissie eerst, wat zegt ze nu en op basis waarvan zijn deze aanpassingen gemaakt?

Ik heb op verzoek van de Kamer en ook op advies van het adviescollege Stikstofproblematiek de Commissie voor de m.e.r. gevraagd in samenwerking met het RIVM een onafhankelijke review uit te voeren. De samenstelling van de werkgroep voor deze adviesvraag borgt dat ook

onafhankelijk en objectief gereflecteerd kan worden op de eerdere advisering van de Commissie voor de m.e.r. (in het kader van de wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad Airport). De werkgroep wijst ten opzichte van eerdere advisering door de Commissie voor de m.e.r. op twee aspecten, (1) warmte-inhoud als bronkenmerk en (2) afbakening van aantallen verkeersbewegingen. Voor de inhoud van het advies verwijs ik u naar de Kamerbrief van 31 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 732).

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister kan uitsluiten dat door en/of in opdracht van het ministerie net zo lang met de stikstofberekeningen is gespeeld totdat er een uitkomst was die onder de grens lag voor het aanvragen van een natuurvergunning? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Kan de Minister uitsluiten dat er in deze situatie sprake is geweest van een economisch delict? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? Realiseert de Minister zich dat hier inmiddels een dermate nadelig beeld ontstaan is dat het vertrouwen in de overheid sterk onder druk staat? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat er inmiddels ook steeds meer nodig is om het verloren vertrouwen weer terug te winnen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daarop de inzet van de Minister? Is de Minister bijvoorbeeld bereid om een forensisch accountant onderzoek te laten uitvoeren naar de gang van zaken, zodat kan worden uitgesloten dat er sprake zou zijn geweest van een economisch delict? Zo nee, waarom niet?

Er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat er «gerommeld» is met berekeningen aangezien er ruimte was gereserveerd in het PAS voor de luchthaven Lelystad. Wanneer een maximale bijdrage van meer dan 1 mol/ha./jr. was berekend, had de initiatiefnemer een vergunning aangevraagd én verkregen met verwijzing naar de gereserveerde ruimte in het PAS die als geheel passend beoordeeld was. De Commissie voor de m.e.r. constateert dat ook in de review.

Lelystad: diversen

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de vorig jaar goedgekeurde Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport inzetbaar is in 2021 in het geval dat Schiphol in dat jaar geen schaarste kent? Heeft de Minister hieromtrent nadere afspraken met de Europese Commissie gemaakt of is zij voornemens die te maken?

Lelystad Airport is ontwikkeld om verkeer over te nemen van Schiphol dat niet ondersteunend is aan het netwerk van verbindingen. Om dit te realiseren is de Verkeersverdelingsregel opgesteld die is goedgekeurd door de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft in haar besluit geen voorwaarden gesteld aan het jaar van opening. Er is dan ook geen aanleiding nu nadere afspraken te maken. Ik sta verder doorlopend in nauw contact met mijn collega's bij de Europese Commissie.

De leden van de PvdA-fractie horen graag van de Minister wat dit uitstel betekent voor het monitoring- en evaluatieprogramma van Lelystad Airport nu de «laagvliegroutes» niet meer nodig zijn? Gaat er hierdoor ook langs andere routes gevlogen worden en betekent dit dan aanpassing van het programma Monitoring en Evaluatie (M&E)? Deze leden willen verder van de Minister weten hoe de Minister deze laagvliegroutes definieert? Betekent het wegvallen van de laagvlietroutes dat Lelystad direct door kan groeien naar meer dan 10.000 vliegbewegingen? Is de Minister het met deze leden eens dat, indien Lelystad Airport nog noodza-

kelijk is, er voor routes via normale vertrek- en naderingsprocedures moet worden gekozen? Deze leden willen van de Minister horen hoe zij er zorg voor gaat dragen dat zij omwonenden, die zeer actief en vaak in hun vrije tijd participeren, het vertrouwen geeft dat hard nodig is?

In hoofdstuk 3 van de nota van antwoord van 2 juli 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 643) is nu uitgebreid de participatie beschreven in de periode vanaf de actualisering van het MER tot en met het opstellen van het wijzigingsbesluit. Daarbij ging het onder andere om inspraak over de aansluitroutes, bestuurlijke participatie, het advies van de bewonersdelegatie en de belevingsvlucht. Deze participatie heeft geleid tot een substantieel aantal wijzigingen op de routes. Daarnaast heeft deze inbreng geleid tot een aantal extra waarborgen ter bescherming van de omgeving. Het betreft wijzigingen die zijn opgenomen in het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad. Daarnaast heeft mijn ministerie regelmatig contact met de commissie direct omwonenden (CDO) waarin de bewoners direct rond de luchthaven in zijn vertegenwoordigd.

Daarnaast worden vragen gesteld over de definitie van «laagvliegen». Ik heb eerder aangegeven dat daarvoor geen definitie bestaat. De term duidt een relatief begrip aan waarmee bedoeld wordt dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. Het zoveel mogelijk wegnemen van de belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport (spoor 1 van het Programma Luchtruimherziening), dat bovenstaand vraagstuk oplost, heeft geen effect op de opzet van het monitoring- en evaluatieprogramma. De verbeteringen worden in dat spoor immers aangebracht op de huidige ligging van de aansluitroutes. Daarmee worden de aansluitroutes van Lelystad Airport inderdaad in lijn gebracht met die van andere Nederlandse luchthavens. Naast de verbeteringen moet een verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit gerealiseerd worden om door te kunnen groeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen. Die activiteit vindt plaats in spoor 2 van het genoemde programma.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Minister gehoor gaat geven aan de oproep van de Europese Commissie om er zorg voor te dragen dat de kosten van een civiele procedure niet buitensporig hoog worden en ervoor zal zorgen dat voldaan wordt aan de MER-richtlijn? Deze leden verzoeken de Minister tevens om in gesprek te blijven met Stichting HoogOverijssel en SATL?

De Europese Commissie heeft aangegeven het antwoord van Nederland te accepteren waarin Nederland, onder verwijzing naar het hier vigerende stelsel voor gefinancierde rechtsbijstand, heeft aangegeven dat ook in een civiele procedure de kosten niet buitensporig hoog zijn. In Nederland kunnen rechtspersonen, zoals stichtingen, evenals natuurlijke personen een beroep doen op door de Staat gefinancierde rechtsbijstand in geval van on- of minvermogenspositie. Afhankelijk van de vermogenspositie wordt een deel of worden alle advocaatkosten vergoed. Daarbij geldt verder dat voor natuur- en milieu-organisaties met rechtspersoonlijkheid, indien hun eigen vermogen minder dan € 10.000 bedraagt, de Raad voor Rechtsbijstand een korting van 75% toepast op de eigen bijdrage die de organisatie voor de rechtsbijstand moet betalen.

Daarnaast heeft een partij die voor gesubsidieerde rechtsbijstand in aanmerking komt, recht op een korting op de door haar aan het gerecht te betalen griffierechten. Tegelijkertijd neem ik in dit verband de kanttekening van de EC ter harte ten aanzien van waakzaamheid met betrekking tot de kosten van deskundigen. Daarbij dient echter wel in het oog gehouden te worden dat iedere (rechts)zaak op haar eigen merites beoordeeld moet worden. Ofwel, elke zaak is anders en in elke zaak vallen de kosten anders uit. Ofschoon niet in alle MER-zaken sprake is van door de rechter gelaste deskundigenonderzoeken noch in zaken waar dat wel het geval is, van buitensporige kosten, zal ik in voorkomende gevallen naar bevind van zaken handelen (en naar een passende oplossing zoeken).

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister erkent dat het MER-rapport inmiddels is ingehaald door dit meer nauwkeurige onderzoek aangaande vogelconcentraties? Zo nee, waarom niet? Deelt de Minister de mening dat botsingen over de vliegveiligheid en het risico op botsingen met vogels genomen moeten worden op basis van de meest actuele informatie? Zo nee, waarom niet? Wat gaat de Minister doen om de nieuwe informatie te verwerken in de besluitvorming? De Minister geeft altijd aan vliegveiligheid erg belangrijk te vinden. Is de Minister dan ook bereid om het MER-rapport over vliegveiligheid en mogelijke botsingen met vogels onafhankelijk te laten toetsen, te herzien of opnieuw te laten uitvoeren met behulp van de nieuwe en betere meetmethoden die inmiddels beschikbaar zijn? Zo nee, waarom niet? De leden vragen de Minister om de Kamervragen van het lid Van Raan van 26 februari 2020 zo snel mogelijk te beantwoorden?

Voor de beantwoording van deze vragen verwijs ik u naar de brief van 8 juni jl. met daarin de beantwoording van vragen van het lid Van Raan (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3061).

Luchtruimherziening

De leden van de VVD-fractie vragen of de achterstand met betrekking tot de herindeling van het luchtruim ingelopen kan worden? Zijn er eventueel zaken later in het proces die versneld uitgevoerd kunnen worden?

Zoals gemeld in de brief aan uw Kamer van 17 april jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 385) kan de concept-Voorkeursbeslissing niet eerder dan in het najaar van 2020 worden genomen. Ik zie – gelet op de complexiteit van het ontwerpproces en de huidige situatie met betrekking tot COVID-19 – geen realistische mogelijkheden de besluitvorming te versnellen. In de komende voortgangsbrief over het programma Luchtruimherziening (juli a.s.) zult u nader worden geïnformeerd over de planning van het programma.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het kan dat ook op dit onderdeel van het luchtvaartdossier vertraging optreedt? Zit er een structureel probleem achter dat gemaakte planningen van het ministerie geregeld moeten worden herzien? Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat er vooraf geen onduidelijkheden en/of fouten optreden in berekeningen? Kan de Minister bevestigen dat de planning om de belemmeringen weg te nemen om zoveel als mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport en om de laagvliegroutes te elimi-

neren nog steeds op schema ligt, namelijk realisatie in de winter van 2021/2022?

Zoals gemeld in de brief aan uw Kamer van 17 april jl. (Kamerstuk 29 665, nr. 385) kan de concept-Voorkeursbeslissing niet eerder dan in het najaar van 2020 worden genomen. Deze volgt daarmee op publicatie van de Ontwerp-Luchtvaartnota. De definitieve Voorkeursbeslissing is voorzien in het voorjaar van 2021. Deze volgt daarmee op de besluitvorming over de definitieve Luchtvaartnota. De belangrijkste reden voor aanpassing van de planning is gelegen in de complexiteit van de opgave van de herinrichting van de hoofdstructuur en de afhankelijkheden die daarbij gelden, zoals de samenwerking met Duitsland. Ook beïnvloedt de COVID-19 pandemie de voortgang in het programma aangezien er geen fysieke bijeenkomsten mogelijk zijn. Dit heeft een nadelig effect op de voortgang van de werkzaamheden en op de mogelijkheden voor participatie van stakeholders. De begrijpelijke wens tot snelle besluitvorming mag niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid en het betrekken van stakeholders. In de komende voortgangsbrief (juli a.s.) zult u nader worden geïnformeerd over de planning van het programma. De latere besluitvorming over de Luchtruimherziening heeft geen gevolgen voor de planning van spoor 1 uit de Startbeslissing. Dit betreft het wegnemen van de belemmeringen om zoveel als mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. Dit werk is gaande en zal volgens planning uiterlijk in de winter van 2021/2022 gerealiseerd zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister bereid is om bij de Herziening van het luchtruim ook duurzame varianten in beeld te brengen? Is de Minister het met deze leden eens dat de in de MER te onderzoeken varianten (multi/single airport en vaste/flexibele routes) vooral capaciteit gedreven lijken?

Tijdens de in 2019 afgeronde Onderzoeksfase van het programma Luchtruimherziening is onderzocht welke perspectieven er voor de luchtruimherziening potentieel kunnen zijn. Daarbij is ook expliciet gekeken naar perspectieven, louter vanuit de invalshoek minder hinder of CO₂. Die exercitie leverde interessante inzichten op maar geen realistische en uitvoerbare varianten. Deze varianten leverden kennis op over de manier waarop een vliegbeweging kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk impact op de omgeving en wat dat betekent voor de andere doelen capaciteit en efficiëntie. Tijdens de Verkenningfase is er niet voor gekozen om een aparte variant uit te werken, die enkel uitgaat van één van de doelen. Gekozen is om varianten met elkaar te vergelijken die zich van elkaar onderscheiden in de wijze van afhandeling van het vliegverkeer. Binnen deze aanpak spelen duurzaamheid en milieu een volwaardige, belangrijke rol: bij het invullen van de varianten, het bepalen van de effecten en het maken van keuzes. Bij de ontwikkeling van de varianten wordt voor elke variant bekeken in welke mate het vanuit duurzaamheid en milieu meest optimale vliegprofiel, met de meest gunstige stijgings- en landingsroute en vliegwijze, kan worden gevolgd. Bij de effectbepaling wordt de balans opgemaakt. Dat gebeurt door in het planMER objectief voor elke variant te bepalen in hoeverre een beperking van de CO₂-uitstoot en een verbetering wat betreft de geluidsbelasting plaatsvindt. Zo wordt de basis gelegd voor de samenstelling en keuze van de voorkeurvariant. Deze aanpak is ook met de Commissie voor de m.e.r. gedeeld.

De leden van de ChristenUnie-fractie geven mee dat er tijdens maar ook na de crisis een nieuwe realiteit wat betreft groei, planning en prognoses zal ontstaan en dat dit alle aanleiding geeft tot het maken van een nieuwe afweging waarin

duurzaamheid, capaciteit en efficiënt gebruik en beheer van het luchtruim een plek kunnen krijgen in het proces van luchtruimherziening.

In de context van de Luchtvaartnota zal ik ingaan op de huidige situatie. Door COVID-19 is de komende jaren niet of minder sprake van schaarste vanwege minder vliegtuigbewegingen. Ik verwacht echter dat het civiele verkeer weer zal gaan aantrekken als de crisis meer beheerst is. Dat zal naar verwachting in eerste instantie zichtbaar zijn in de pieken (uitgaand en inkomend) omdat deze voor de klanten van luchtvaartmaatschappijen het meest interessant zijn. De behoefte aan luchtruim zal daardoor weer toenemen, waarmee het belang van de herziening van het luchtruim onverminderd is en de doelen robuust zijn. Concreet voor de luchtruimherziening houdt de nieuwe realiteit in dat in de Onderzoeks- en Verkenningfase van het op MIRT geïnspireerde ontwikkelproces expliciet is onderzocht welke mogelijkheden er zijn in inrichting en beheer van het Nederlandse luchtruim om de duurzaamheid van de luchtvaart te verbeteren en het schaarse luchtruim zo doelmatig mogelijk te benutten. In de luchtruimherziening zoek ik naar manieren om de afhandeling van de vliegtuigen van en naar de burgerluchthavens zoveel mogelijk met continu klimmen en dalen te laten plaatsvinden, rekening houdend met ecologische effecten en overlast, en tegelijk ruimte te bieden voor de oefenbehoeften van Defensie.

Luchtruim en Luchthavens van nationale betekenis

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister welke voortgang zij kan melden op het terugdringen van overlast van vliegverkeer vanuit vliegveld Luik-Bierset, met name rond nachtvluchten. Wanneer heeft er voor de laatste keer overleg plaatsgevonden met de regio, experts en de Belgische autoriteiten?

De Covid-19 crisis heeft ertoe geleid dat de expertgroep in het voorjaar niet bijeen heeft kunnen komen. De Covid-19 crisis heeft een grote impact op luchtverkeersleidingsorganisaties en hun werkzaamheden. De Belgische luchtverkeersdienstverlener skeyes heeft aangegeven zich nog steeds in te zetten om toe te werken naar een verbetering van de situatie. De gezamenlijke expertgroep is opgericht om mogelijkheden voor verdergaande verbetering te verkennen en uit te werken, waarbij specifiek wordt gekeken naar de nachtelijke vliegtuigbewegingen, tussen 23 uur en 6 uur. Een nieuwe bijeenkomst van de Belgische en Nederlandse experts van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en een voormalig luchtverkeersleider en tevens omwonende, en Belgische experts van skeyes, wordt momenteel gepland, waarbij de geldende maatregelen in acht worden genomen. Momenteel werkt skeyes samen met Liège airport aan het opzetten van een «gezamenlijk milieumanagement platform» (CEM – collaborative environmental management platform) voor Liège Airport. Het doel is om operationele verbeteringen te bewerkstelligen, om ook de milieu-impact van de operaties via een gecoördineerde aanpak te verminderen. Het platform richt zich op geluid, luchtkwaliteit en emissies van broeikasgassen. Aan dit platform zullen in ieder geval de belangrijkste operationele stakeholders op de luchthaven (de luchthaven, luchtverkeersdienstverleners en luchtvaartmaatschappijen) deelnemen. Wanneer ideeën van de expertgroep voor verbetering van de situatie voldoende zijn uitgewerkt zullen, in overleg met de Belgische autoriteiten, de afspraken worden vastgelegd.

De leden van de CDA-fractie horen verder graag een bevestiging dat vanaf 25 oktober 2020 er geen geplande landende vluchten na 23.00 uur zijn toegestaan op Eindhoven Airport.

Met ingang van 1 januari 2020 geldt een nieuwe vergunning voor burgermedegebruik voor Eindhoven Airport (Stcrt. 2019, nr. 71975). Met deze vergunning is invulling gegeven aan het advies van de heer Van Geel ten aanzien van de korte termijn. Dit betekent dat conform zijn advies voor 2020 en 2021 het maximum aantal vliegtuigbewegingen is gemaximeerd op 41.500. Daarnaast is voor het zomerseizoen 2020 een maximum gesteld aan het aantal geplande late avondvluchten en is bepaald dat vanaf 25 oktober 2020 (de start van het winterseizoen 20/21) de geplande landende vluchten na 23.00 niet meer zijn toegestaan. Uw Kamer is hierover eerder geïnformeerd bij brief van 20 december 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 713).

De leden van de CDA-fractie horen ook graag van de Minister welke concrete vorderingen er zijn gemaakt rond de programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid. Hoe participeren regionale stakeholders in dit programma?

Voor de uitwerking en uitvoering van de aanbevelingen is opdracht verleend aan RIVM en NLR. RIVM verzorgt de coördinatie en verstrekt deelopdrachten aan andere partijen. Met GGD GHOR Nederland zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van de GGD Gezondheidsmonitor 2020. Met het opstellen van de meetstrategie en het ontwikkelen van een nationale database is recent gestart. Uitwerking en realisatie daarvan geschiedt in nauwe samenwerking met regionale stakeholders. Ook wordt gewerkt aan het inrichten van onafhankelijke expertise. De wijze waarop regionale stakeholders in het programma participeren verschilt per aanbeveling. Zoals in mijn brief aan uw kamer van 18 december 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 711) toegezegd zal ik u nog voor de zomer nader over de voortgang van de programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid informeren. Ik zal dan ook verder op de opzet en invulling van de participatie ingaan.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan toelichten of en op welke manier de Luchthavenbesluiten van de andere luchthavens waarvan op dit moment geen natuurvergunning voor een groot aantal van de vliegbewegingen bestaat, zullen worden beïnvloed aangaande natuurvergunningen? Kan de Minister dit specifiek toelichten voor de luchthaven Eindhoven, waar de laatste vergunning is gebaseerd op de rechten van 2007?

Het vervolg van de trajecten naar aanleiding van de handhavingsbesluiten van de Minister van LNV en de invulling van het maatregelenpakket om de stikstofproblematiek op te lossen is hierbij relevant. Zoals de Minister van LNV in haar brief over de handhavingsbesluiten op grond van de Wet natuurbescherming over de nationale luchthavens (Kamerstukken 35 334 en 31 936, nr. 77) heeft toegelicht, heeft zij besloten thans niet handhavend op te treden richting Schiphol, Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. De luchthavens is opgedragen om vóór 1 oktober 2020 een aanvraag voor een natuurvergunning bij het Ministerie van LNV in te dienen, waarbij een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan een stikstofberekening deel uitmaakt. De stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij enerzijds inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie was op basis van de «bestaande rechten» zoals door LNV bepaald en anderzijds de depositie op grond van het vigerende luchthavenbesluit toegestane aantal vliegtuigbewegingen. Specifiek bij Eindhoven Airport gaat het om het

verschil in depositie tussen de bestaande rechten volgend uit het Aanwijzingsbesluit 2007 en de daarop getroffen Voorlopige Voorziening uit 2009 (16.774 civiele vliegtuigbewegingen met daarbij een opslag van 12,5%) versus het Luchthavenbesluit uit 2014/ medegebruiksvergunning 2020–2022 (41.500 civiele vliegtuigbewegingen). Het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is primair een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag beoordeelt of dit binnen de kaders mogelijk is. Het kabinet is voornemens om tot vergunbare situaties te komen en wacht hiervoor onder andere het eindadvies van de commissie Hordijk (Commissie Meten en Berekenen) af.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om samen met de provincies en aandeelhouders met een goed sociaal plan afscheid te nemen van de vliegvelden Maastricht Aachen Airport en Eelde en te bezien hoe alternatieve werkgelegenheid kan worden gecreëerd?

Vanuit het kabinet worden de ontwikkelingen op de verschillende luchthavens gemonitord. Duidelijk is dat de impact van de crisis op de luchthavens groot is en daarom maken zij ook gebruik van de generieke steunmaatregelen van het kabinet. Als ik naar de verdere toekomst kijk is het primair aan de luchthavens en hun aandeelhouders om tot een levensvatbare exploitatie te komen. Hiervoor lopen trajecten in de betrokken regio's.

Luchtvaart MKBA's

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat het nut is als de MKBA niet ten grondslag lag aan de beleidskeuzes, als het geen maatschappelijke baten oplevert die de maatschappelijke kosten overstijgen? Deze leden willen benadrukken, dat zonder goed de effecten voor het klimaat, natuur, leefbaarheid en gezondheid in beeld gebracht te hebben, geen goede afweging mogelijk is.

Eerder is met uw Kamer gedeeld (Kamerstuk 31 936, nr. 712) wat het doel was van de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart. Deze is uitgevoerd in aanloop naar de kabinetsformatie in 2017 en was bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te verwerven in de orde van grootte van kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met regionale luchthavens. Uit deze analyse uit 2017 bleek welke scenario's voor ontwikkeling van de luchtvaart op hoofdlijnen maatschappelijk rendabeler zijn dan andere. Op 15 mei jl. heb ik de Ontwerp-Luchtvaartnota gepresenteerd. Hierin heb ik de kaders vastgesteld voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. In de bijbehorende Plan-MER is geschetst wat de milieugevolgen zijn van het nieuwe luchtvaartbeleid in verschillende scenario's.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Minister de uitvoering van de motie van de leden Bruins en Paternotte van 26 september 2019 over verbeteren uitgangspunten MKBA's (Kamerstuk 31 936, nr. 680) verder vorm gaat geven, en of zij de aangedragen instructies en aanbevelingen in het rapport van plan is over te nemen? Verder vragen deze leden welke gevolgen de in het rapport getrokken conclusie gaat hebben dat «met de aanpak op basis van de huidige inzichten de baten van verminderde uitstoot of de negatieve baten van meer uitstoot in alle gevallen groter zouden zijn dan zoals destijds ingeschat in de drie vergeleken MKBA's? Gaat er nog een preciezere inschatting van het

verschil plaatsvinden en welke gevolgen heeft dit voor beleidskeuzes die gemaakt zijn op basis van deze oude MKBA's?

Op dit moment wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek voorbereid dat tot doel zal hebben om een (aanzet tot een) nieuwe werkwijzer voor MKBA's en welvaartsanalyses op het gebied van luchtvaart op te leveren. Daarmee wordt invulling gegeven aan mijn toezegging naar aanleiding van de motie van Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680) om de uitgangspunten en richtlijnen voor luchtvaartspecifieke MKBA's nader te specificeren. Met de notitie van het KiM over de uitgangspunten bij de berekening van klimaateffecten in luchtvaartspecifieke MKBA's is hiervoor een eerste stap gezet. De notitie van het KiM biedt eerste, op onderdelen nog voorlopige, instructies voor dit onderdeel en vormt dus relevante input voor het onderzoek. Het voorgenomen onderzoek zal zich ook richten op nog andere onderwerpen dan de klimaateffecten, zoals reistijdwaardering en omgevingseffecten in luchtvaartspecifieke MKBA's. Voor dit onderzoek zal onder andere betrokkenheid gevraagd worden van de planbureaus CPB en PBL.

Werkwijzers en kengetallen voor MKBA's ontwikkelen zich door de tijd en worden daarom met enige regelmaat op basis van voortschrijdend inzicht geactualiseerd. Dit betekent niet dat daarmee eerdere MKBA's en besluitvormingstrajecten onjuist zijn of moeten worden overgedaan. Dat is ook niet gebruikelijk bij MKBA's op het gebied van andere mobiliteitssectoren. De MKBA's zoals die door het KIM zijn vergeleken, dienden daarnaast zoals door het KIM aangegeven diverse doelen. Zo vormden zij bijvoorbeeld input voor de kabinetsformatie in 2017, om een inzicht te krijgen op hoofdlijnen op de ontwikkeling van Nederlandse luchthavens. Ook gaat het bijvoorbeeld om een MKBA die is gebruikt bij de besluitvorming rond de vliegbelasting. De KiM-notitie vormt geen aanleiding om oude MKBA's opnieuw te doen. Bij de onderdelen van eerdere onderzoeken waarvoor geen voorschriften bestonden, hebben bureaus zelf goed onderbouwde keuzes gemaakt.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister kan toezeggen dat de Luchtvaartnota en de andere besluiten met betrekking tot luchtvaart die voor komen te liggen, altijd een degelijke MKBA bevatten waarin de nieuwe inzichten zo goed mogelijk zijn verwerkt? Kan de Minister toezeggen dat voor nieuwe luchthavenbesluiten, de Luchtvaartnota of andere besluiten die van grote invloed zijn op de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland, de MKBA's opnieuw zullen uitgevoerd met de juiste CO₂-berekeningen en volgens de richtlijnen van het CPB?

Ter voorbereiding op de Ontwerp-Luchtvaartnota is conform de wens van uw Kamer een PlanMER uitgevoerd. Hierbij zijn naast de milieu-effecten ook de economische effecten in kaart gebracht. In de Ontwerp-Luchtvaartnota heb ik aangekondigd dat de voorschriften voor de actualisatie MKBA's en welvaartsanalyses op het gebied van de MKBA-systematiek voor besluiten over de luchtvaart nader zullen worden onderzocht en geduid. Dit gebeurt onder andere in overleg met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en de planbureaus CPB en PBL. Verder verwijs ik naar de antwoorden op vragen van de leden van de ChristenUnie-fractie.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat bijvoorbeeld de beveiligers, schoonmakers, bagage-afhandelaars en het grondpersoneel waardering verdienen voor het werk dat zij doen? En dat die waardering niet alleen moet bestaan uit mooie woorden of applaus, maar vooral uit een fatsoenlijk loon van minimaal 14 euro per uur, zekere contracten, een normale werkdruk en invloed op hun roosters? Wat gaat de Minister doen om hiervoor te zorgen? Is de Minister bereid om naar een herinrichting van Schiphol te kijken, waarbij de race naar beneden wordt stopgezet en concurrentie, bijvoorbeeld in de grondaandeling, wordt afgebouwd? Is de Minister dit met deze leden eens en hoe gaat zij ervoor zorgen dat Schiphol sociale vestigingseisen, zoals minimaal € 14,- loon per uur en minimaal 80% vaste contracten, gaat stellen aan luchtvaartmaatschappijen en bedrijven die op Schiphol actief zijn?

De leden van PvdA-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat sociale criteria, zoals een hoger loon, tenminste 80% vaste contracten per afdeling en maatregelen tegen stage-misbruik, moet worden ingevoerd bij bedrijven die op Schiphol actief zijn? Is de Minister het met deze leden eens dat Schiphol een voorbeeldfunctie heeft als het gaat om sociaal werkgeverschap? Wat gaat de Minister als aandeelhouder doen om dit ook te realiseren?

Ik ben alle werknemers erkentelijk die ook in deze moeilijke omstandigheden hun werk op Schiphol als vanouds blijven uitoefenen. De verantwoordelijkheid voor goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden ligt primair bij de bedrijven die het personeel in dienst hebben. Het is aan werkgevers(-organisaties) en vakbonden om specifieke collectieve afspraken te maken over de arbeidsvoorwaarden in hun sector of onderneming. Dit geldt ook ten aanzien van alle bedrijven die op Schiphol actief zijn, waaronder de grondaandelaars. Ik vind het belangrijk dat deze bedrijven zich aan de minimumniveaus van sociale bescherming houden conform de geldende arbeidswet- en regelgeving. Mijn collega van SZW is hiervoor primair verantwoordelijk. Indien daar aanleiding toe is, kan de Inspectie SZW in beeld komen. De Inspectie SZW houdt toezicht op de naleving van de arbeidswetgeving en zet haar capaciteit daar in waar de grootste risico's op niet-naleving zich voor doen. Werknemers kunnen individueel of via een vakbond of ondernemingsraad melding doen van eventuele misstanden, zoals onderbetaling of te hoge werkdruk. Op basis van dergelijke meldingen of vanuit haar risicoanalyse doet de Inspectie SZW onderzoek.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister kan toelichten of en wanneer de vervolg gesprekken hebben plaatsgevonden met de vakbonden FNV, VNV en VNC, welke afspraken er zijn gemaakt en welke acties de Minister, zowel nationaal maar ook in EU-verband, heeft ondernomen om tot verhoogde sociale normen in de luchtvaart te komen?

Tijdens het AO Luchtvaart van 11 september 2019 heb ik uw Kamer toegezegd om op regelmatige basis veiligheidsonderwerpen te bespreken met de vakorganisaties (Kamerstuk 31 936, nr. 695). Dit krijgt vorm in een «Overlegplatform vliegveiligheid- en sociale vraagstukken luchtvaart-sector». Het doel van het overleg is om een aantal keer per jaar met alle vakbonden gezamenlijk de voortgang op diverse veiligheidsonderwerpen te bespreken. Op 4 februari 2020 heeft een eerste overleg plaatsgevonden.

In dit overleg zijn de reikwijdte van het overleg en de prioritaire onderwerpen vastgesteld. Daarbij is onder meer gesproken over het EU-traject social issues, een traject dat is gebaseerd op de EU Luchtvaartstrategie van 2015 waarin het handhaven van sociale normen als prioriteit is benoemd. In dat kader is in de zomer van 2019 een werkgroep opgericht waarin verschillende Europese experts best practices uitwisselen en aanbevelingen doen ten behoeve van deze sociale normen in het algemeen, en toepasselijk (arbeids)recht en schijnzelfstandigheid in het bijzonder. Tevens is gesproken over de wens sociale vestigingseisen in te stellen, de sociale paragraaf in de Luchtvaartnota en grondafhandeling. Met de inrichting van het platform is het de verwachting dat de samenwerking met de vakbonden op een efficiënte en gestructureerde manier kan worden verbeterd. Hierbij krijgen werknemersonderwerpen in de luchtvaart structureel meer aandacht en kan er intensiever worden samengewerkt om de vliegveiligheid te verbeteren. Conform mijn toezegging zal ik uw Kamer op hoogte houden van de verdere ontwikkelingen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister ermee bekend is dat de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), door de Koninklijke Marechaussee, de toegang tot Schiphol Airside geweigerd is toen de Inspectie SZW de werkomstandigheden aldaar wilde controleren? Is de Minister, net zoals deze leden, van mening dat ook werknemers werkzaam op Schiphol Airside zeker moeten kunnen zijn van veilige en gezonde werkplekken? Is de Minister bereid hier met de Koninklijke Marechaussee over in gesprek te gaan en er voor zorg te dragen dat de Inspectie SZW te alle tijde toegang moeten krijgen tot de werkplekken op Schiphol Airside?

Veiligheid staat altijd voorop. Ik ben het met de leden van de PvdA-fractie eens dat werknemers die werkzaam zijn op Schiphol Airside recht hebben op veilige en gezonde arbeidsomstandigheden. De plek waarop zij hun werkzaamheden verrichten, mag geen reden zijn dat zij buiten het toezicht van de Inspectie SZW vallen. Ik ben bekend met de situatie waaraan de leden refereren. De Inspectie SZW heeft op Schiphol een werkplekcontrole uitgevoerd. Door enkele misverstanden en beveiligingsmaatregelen van KLM kon de feitelijke werkplek niet worden bezocht. Dat hield geen verband met de werkzaamheden van de Koninklijke Marechaussee op de luchthaven. De Inspectie SZW heeft binnen hun mogelijkheden volledig medewerking gekregen van de Koninklijke Marechaussee op de luchthaven en gebruik kunnen maken van hun faciliteiten. De Inspectie SZW heeft administratieve gegevens en bescheiden verkregen, maar was niet in staat om op dat moment werknemers te spreken. Een dergelijke verstoring van een controle is onwenselijk. Om te voorkomen dat het in de toekomst nog een keer gebeurt, heeft de Inspectie SZW onmiddellijk overleg gevoerd met KLM. Dat overleg heeft geleid tot goede en werkbare afspraken. Een volgende controle is zonder problemen verlopen en de verwachting is dat ook in de toekomst controles zonder verdere problemen met betrekking tot de beveiliging op Schiphol zullen verlopen. Ik zie op dit moment dan ook geen aanleiding om hierover met de Koninklijke Marechaussee in gesprek te gaan.

Diversen

De leden van de VVD-fractie vragen of het nog steeds zo is dat het kabinet per koninklijk besluit tot een latere ingangsdatum van de vliegbelasting kan besluiten en wat zijn hiervoor de criteria? Is de Minister het met deze leden eens dat dit geen broekzak-vestzaksituatie moet worden?

De Staatssecretaris van Financiën is verantwoordelijk voor de invoering van de vliegbelasting. Hij heeft uw Kamer per brief van 1 april jl. (Kamerstuk 35 205, nr. 30) geïnformeerd over de inwerkingtreding van de vliegbelasting op een bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip. In de brief geeft hij aan dat een latere inwerkingtreding dan 1 januari 2021 mogelijk is als gevolg van de coronacrisis.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister voorts kan aangeven wat de status is van de uitvoering van de motie (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 46) van de leden Paternotte en Stoffer inzake de Nederlandse inzet op het realiseren van accijns op kerosine?

Een eerste stap in het realiseren van mondiale steun voor een accijns op kerosine is het realiseren van Europese steun. Daar maakt het kabinet zich sterk voor. In dat kader is onder meer vorig jaar een Europese conferentie georganiseerd en is samen met andere EU-lidstaten een verklaring afgegeven met de oproep aan de Europese Commissie om hier werk van te maken.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister zich zorgen maakt over de ernstige verstoring in het Taag Estuarium, een beschermd Natura 2000-gebied én Ramsar-gebied in de buurt van Lissabon, vanwege het plan om een nieuw vliegveld te bouwen? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister de mogelijke enorme gevolgen voor de aldaar aanwezige vogelpopulaties, waaronder de Nederlandse grutto? Zo nee, waarom niet? Is de Minister van plan om, eventueel in overleg met de Minister van LNV, contact op te nemen met de Portugese overheid om te proberen de Portugese plannen te beïnvloeden ten gunste van de vogels? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om de oproep van de Nederlandse vogelbescherming en de Portugese vogelbescherming – dat de plannen voor het nieuwe vliegveld af moeten worden geblazen – te ondersteunen en actief uit te dragen? Zo nee, waarom niet?

De vragen betreffen de mogelijke verstoring van vogels door de aanleg van een luchthaven in het Taag Estuarium nabij Lissabon en de invloed van deze verstoring op onze Nederlandse gruttopopulatie. Soortenbescherming is een verantwoordelijkheid van LNV en ik heb deze kwestie bij mijn collega van LNV aan de orde gesteld.

III Agenda

1. Bekendmaking biokerosinefabriek en ontwikkelingen ten aanzien van synthetische kerosine – Kamerstuk 31 936, nr. 633
2. Instructie 40ste ICAO Assembly – Kamerstuk 31 936, nr. 663
3. Verslag van de 40ste Algemene Vergadering van de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO) – Kamerstuk 31 936, nr. 697
4. Bijmengverplichting Luchtvaart en andere ontwikkelingen duurzame brandstoffen – Kamerstuk 31 936, nr. 726
5. Ontwerp Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) – Kamerstuk 31 936, nr. 727

6. Handhavingsrapportage Schiphol over de eerste helft van het gebruiksjaar 2019 – Kamerstuk 29 665, nr. 376
7. Correcties in de brief van 15 oktober 2019 over toezeggingen naar aanleiding van AO Luchtvaart 11 september 2019 – Kamerstuk 31 936, nr. 699
8. Toezeggingen naar aanleiding van AO Luchtvaart 11 september 2019 – Kamerstuk 31 936, nr. 698
9. Wettelijke evaluatie Luchtverkeersleiding Nederland – Kamerstuk 31 936, nr. 703
10. Drie onderzoeken op het gebied van luchtvaart – Kamerstuk 31 936, nr. 701
11. Schiphol Gebruiksprognose 2020 – Kamerstuk 29 665, nr. 377
12. Onderzoeken op het gebied van slotallocatie en de vervolgtrajecten – Kamerstuk 31 936, nr. 706
13. Ontwikkelingen in de luchtvaart – Kamerstuk 31 936, nr. 705
14. Vergunning burgermedegebruik Eindhoven Airport 2020–2021 – Kamerstuk 31 936, nr. 713
15. Voortgangsbrief project Luchtruimherziening – Kamerstuk 31 936, nr. 720
16. Antwoorden op vragen commissie over de reactie op verzoek commissie over de Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart – Kamerstuk 31 936, nr. 712
17. Rapport verkenningfase «programmatische aanpak meten vliegtuig-geluid» en monitoring- en evaluatieprogramma Lelystad – Kamerstuk 31 936, nr. 711
18. Tussentijds advies Van Geel over de Omgevingsraad Schiphol (ORS) – Kamerstuk 29 665, nr. 378
19. Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek over de luchtvaart-sector – Kamerstuk 35 334, nr. 41
20. Stand van zaken projectspecifieke stikstofonderzoek van Luchthaven Lelystad – Kamerstuk 31 936, nr. 719
21. Erratum op het luchtvaartadvies van Adviescollege Stikstofproblematiek – Kamerstuk 35 334, nr. 51
22. Beantwoording vragen commissie over adviezen RIVM en Commissie m.e.r. inzake stikstofberekeningen voor Lelystad Airport – Kamerstuk 31 936, nr. 722
23. Reactie op verzoek commissie over de brief van Schoemaker Advocaten van 8 januari jl., namens Stichting HoogOverijssel en SATL – Kamerstuk 29 383, nr. 342

24. Brief van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over een advies inzake het anticiperend handhaven van het nieuwe normen- en handhavingssysteem Schiphol – Kamerstuk 29 665, nr. 380
25. Maatregelen rond de Boeing 737 MAX en grondafhandeling Schiphol – Kamerstuk 31 936, nr. 594
26. Resultaten van de gesprekken tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), de Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel (VNC) en de FNV – Kamerstuk 31 936, nr. 596
27. Uitvoering moties over duurzame luchtvaart en vliegveiligheid – Kamerstuk 31 936, nr. 641
28. Onderzoeken vogelaanvaringen in het kader van Luchthaven Lelystad – Kamerstuk 31 936, nr. 632
29. Aanbieding signaalrapportage ILT inzake het toenemende risico op botsing tussen recreatieve drones en de bemande luchtvaart – Kamerstuk 30 806, nr. 50
30. Tweede voortgangsrapportage veiligheid Schiphol – Kamerstuk 29 665, nr. 373
31. Europese evaluatie luchtruimsluiting 737 MAX – Kamerstuk 31 936, nr. 645
32. Afdoening toezegging evaluatie luchtruimsluiting Boeing 737 MAX – Kamerstuk 31 936, nr. 696
33. Onderzoek SAR helikopters – Kamerstuk 30 490, nr. 31
34. Onderzoek dienstverlening SAR helikopters – Kamerstuk 30 490, nr. 32
35. Nadere informatie over twee onderwerpen naar aanleiding van berichtgeving over het onderzoek naar het ongeval van een Boeing 737-800 bij Schiphol in 2009 – Kamerstuk 24 804, nr. 113
36. Derde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol – Kamerstuk 29 665, nr. 379
37. Inzet Nederland ten aanzien vliegen boven conflictgebieden sinds neerhalen MH17 – Kamerstuk 24 804, nr. 115
38. Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) 2020 – 2024 – Kamerstuk 24 804, nr. 116
39. Aanpak inkomende passagiers vanuit risicolanden ter voorkoming van verspreiding coronavirus COVID-19 – Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128
40. Stand van zaken parkeren vliegtuigen als gevolg van de coronacrisis – Kamerstuk 29 665, nr. 383
41. Vliegverbod Oostenrijk naar aanleiding van Coronavirus – Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 125

42. Parkeren van vliegtuigen op Nederlandse luchthavens – Kamerstuk 31 936, nr. 728
43. Wijziging vliegverbod Spanje naar aanleiding van Coronavirus – Kamerstukken 24 804 en 25 295, 124
44. Vliegverbod Spanje naar aanleiding van Coronavirus – Kamerstukken 24 804 en 25 295, 123
45. Afschalen operatie op Schiphol a.g.v. COVID-19 – Kamerstuk 29 665, nr. 381
46. Beperking vliegverkeer naar Bonaire, Sint-Eustatius en Saba ter voorkoming van verspreiding coronavirus COVID-19 – aanpassing – Kamerstukken 24 804 en 25 295, 122
47. Hinderbeperking Schiphol – Kamerstuk 29 665, nr. 382
48. Reactie op verzoek commissie over een brief inzake bericht dat zestien vliegtuigen konden landen op gesloten landingsbaan Schiphol – Kamerstuk 24 804, nr. 117
49. Reactie op verzoek commissie over het borgen van de veiligheid op luchthavens in verband met drones – Kamerstuk 24 804, nr. 118
50. Handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming met betrekking op nationale luchthavens – Kamerstuk 35 334, nr. 77
51. Integrale veiligheidsanalyse en evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen – Kamerstuk 29 665, nr. 384
52. Aanwijzing aan de ILT inzake handhaving Verordening (EG) Nr. 261/2004 – Kamerstuk 31 936, nr. 731
53. Reactie op verzoek commissie over de petitie KAS en het rapport Royal HaskoningDHV – Kamerstuk 31 936, nr. 734
54. Diverse luchtvaartonderwerpen – Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 385