

Tweede Kamer, Vliegveiligheid

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 september 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 oktober 2021 inzake gegevens over aanvaringen met ganzen (31936, nr. 888);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 november 2021 inzake grondafhandeling op Schiphol (29665, nr. 416);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 november 2021 inzake resultaten van het Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)-onderzoek inzake het Faro-ongeval (24804, nr. 189);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2021 inzake kabinetsreactie OVV-rapport Veilige vliegroutes 2021 en toezeggingen algemeen overleg Vliegen over conflictgebieden 2020 (24804, nr. 186);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022 inzake extra stappen toezicht ILT veilige vliegroutes (24804, nr. 191);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022 inzake zesde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (29665, nr. 419);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2022 inzake vierde rapportage van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC) (31936, nr. 936);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake reactie op de uitvoering van de motie van het lid Alkaya over de koepelorganisatie van verkeersvliegers betrekken bij het (her)certificeren van vliegtuigen (Kamerstuk 31936-850) (31936, nr. 938);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juli 2022 inzake uitvoering van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma en de evaluatie naar de onderwerkregeling voor graanresten in de omgeving van Schiphol (24804, nr. 193);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 september 2022 inzake zevende voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (29665, nr. 436).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Alkaya, Boucke, Eppink, Tjeerd de Groot, De Hoop, Koerhuis, Kröger en Van Raan,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Welkom aan de minister, de collega's en de mensen op de publieke tribune. Vandaag voeren wij het commissiedebat over vliegveiligheid. We hebben best wel veel sprekers. Ik verwacht er ook nog een paar. Ik stel dus voor: drie vragen. Ik zal jullie helpen om je strikt aan de afgesproken spreektijd te houden, zodat we toch het geheel kunnen afronden binnen de afgesproken tijd. Als u daarmee akkoord bent, geef ik graag het woord aan de heer De Hoop, namens de fractie van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Voorzitter. Na het uitbreken van de coronacrisis in 2020 waren duizenden medewerkers die op Schiphol werkten ongeveer de eersten die op straat belandden. Van de 72.000 werknemers die in 2019 nog op Schiphol werkten, bleven er minder dan 50.000 over. Meermaals is er gewaarschuwd dat het afgeschaalde personeelsbestand de druk niet aankon. Na vorige zomer zei het personeel: dit nooit meer. En toch moest het eerst misgaan voordat er een serieuze stap werd gezet om werknemers beter te belonen en een akkoord te bereiken met de vakbond. Daar waren we natuurlijk blij mee, maar na het aflopen van de zomerbonus deden dezelfde problemen zich opnieuw voor. Dit toont aan dat er een structurele waardering nodig is voor de mensen die dit zware en onmisbare werk doen. Niet enkel een zomertoeslag. Vindt de minister het akkoord tussen Schiphol en de vakbonden nog voldoende om ervoor te zorgen dat mensen op Schiphol willen blijven werken? En in hoeverre vindt de minister dat de mooie woorden van Schiphol voor de zomer zijn waargemaakt?

De arbeidsomstandigheden bij Schiphol zijn nog altijd ver onder de maat. Niet alleen kunnen de mensen er elk moment uit gegooid worden, ook de lonen zijn te laag. De werkdruk is te hoog. Het is vaak ook nog eens hartstikke ongezond. Mensen die zichzelf letterlijk een hernia werken om de sector overeind te houden. Het overschrijden van grenzen is de standaard geworden. Of het nu gaat om arbeidsvoorwaarden, geluid, stikstof, fijnstof of CO₂, Schiphol doet alles om de grootste en goedkoopste van Europa te zijn. De zogenaamde plofkip met de zogenaamde gouden eieren moet wat de Partij van de Arbeid betreft altijd opereren binnen sociale, maatschappelijke en juridische grenzen.

Nederland wijkt af van andere landen doordat er geen beperking geldt voor afhandelingsbedrijven die aan de slag willen op de luchthaven. Als gevolg hiervan zijn er op Schiphol maar liefst acht verschillende afhandelaren actief. Dit leidt tot destructieve concurrentie en tot drukte op het platform, wat weer een risico vormt voor de veiligheid.

Dit werd afgelopen week ook weer pijnlijk duidelijk door het goede journalistieke werk van NOS en Nieuwsuur. In dat item zagen we dat Schiphol en de afhandelingsbedrijven nog steeds de neiging hebben om hun kop in het zand te steken.

Ondertussen zijn de onderliggende problemen, zoals werkdruk en personeelsverloop, eerder toegenomen dan afgenomen. Veiligheid hoort op één te staan. Om dat waar te maken, is het nodig dat de positie van het grondpersoneel verbetert. Dat betekent sociale voorwaarden en operation standards, zodat bedrijven niet kunnen concurreren op arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Maar ook een onderzoek naar de veiligheidscultuur en de werkdruk onder het personeel. Wat gaat de minister doen om dit tot stand te brengen? Wat heeft de minister tot op heden ondernomen om het aantal van acht afhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken en de concurrentie op arbeidsvoorwaarden door deze bedrijven aan banden te leggen, zoals hij heeft aangekondigd in zijn brief van 16 juni 2022?

Hoe kijkt hij aan tegen de stelling van betrokken bedrijfsartsen, die waarschuwen dat de helft van het grondpersoneel een beroepsziekte oploopt als de huidige werkwijze ongewijzigd blijft? En hoe kan het dat de Nederlandse Arbeidsinspectie en haar voorgangers hier al twaalf jaar niet meer op hebben gecontroleerd, terwijl daar regelmatig berichten over verschenen in de media en FNV Schiphol meermaals aan de bel trok?

Voorzitter. Mijn laatste punt betreft het ultrafijnstof. Platformmedewerkers worden al jarenlang willens en wetens blootgesteld aan ultrafijnstof en andere schadelijke stoffen. Een belangrijke oorzaak is dat vliegtuigen hun straalmotor gebruiken om weg te rijden van de vliegtuigopstelplaats, waarbij ze de zogenaamde jetblast richting platformmedewerkers blazen. Om de blootstelling terug te dringen, moet de operatie worden aangepast. Vliegtuigen moeten voortaan naar en van de vliegtuigopstelplaats gesleept worden, in plaats van hun straalmotor te gebruiken. En dieselaangedreven grondapparatuur en voertuigen moeten vervangen worden door elektronische varianten. Gaat de minister optreden om deze buitengewoon ongezonde operatie aan te passen en, zo ja, hoe? Wat gaat de minister samen met de minister van SZW doen om ervoor te zorgen dat de Arbeidsinspectie in actie komt? En vindt de minister het net als de Partij van de Arbeid noodzakelijk dat de Arbeidsinspectie een periodieke controle houdt op Schiphol?

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan is nu het woord aan de heer Boucke, namens de fractie van D66.

De heer **Boucke** (D66):

Voorzitter. Veiligheid staat op één. Hier moeten we constant aandacht voor hebben. In de luchtvaart staat veiligheid hoog op de agenda, maar de toegenomen concurrentie zet de veiligheid nu wel echt onder druk. Er zijn zoveel grondaafhandelaren op Schiphol dat het soms wel Black Friday in een winkelcentrum lijkt. De gezondheid van werknemers komt hierdoor in gevaar. Machines zijn defect. Mensen scheuren hun spieren en breken hun rug, en komen zo thuis te zitten. Kan de minister toelichten hoe het kan dat de Arbeidsinspectie hen twaalf jaar niet heeft gecontroleerd? Kan de minister de Kamer op

de kortst mogelijke termijn informeren over deze misstanden en daarbij aangeven wanneer deze signalen bekend waren bij Schiphol en bij de ministeries van IenW en Sociale Zaken? Hoeveel is de minister met de regels die het aantal grondafhandelaren op Schiphol moet verminderen? Op welke termijn stuurt de minister deze naar de Kamer?

Oververmoeide piloten vechten tegen de slaap in de cockpit. Qatar Airways krijgt sinds een jaar meer landingsrechten in Europa, maar toch ziet het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart niet toe op de regels voor het maximumaantal vliegers. Twee vragen aan de minister. Waarom is er na vele meldingen van piloten en de European Cockpit Association nog geen onderzoek ingesteld? Kan de minister toezeggen streng te gaan handhaven op het aantal vliegers bij Qatar Airways?

Dan het vliegen over conflictgebieden. Nederland draagt de geschiedenis van MH17 met zich mee en voelt daarom des te meer de noodzaak dat er niet wordt gevlogen over conflictgebieden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid pleit voor een internationale aanpak van de aanscherping van het luchtruimbeheer. Het is goed om te lezen dat Nederland het initiatief neemt om deze aanbeveling over te nemen. Maar met 193 lidstaten die akkoord moeten gaan, is het een lang proces. Ik vraag daarom de minister wat er gebeurt tot die tijd. Wat gaat de minister doen om samenwerking op Europees en mondiaal vlak te versnellen, zodat er vlot wordt gehandeld en de vliegveiligheid van reizigers op één staat?

Mijn laatste punt gaat over de luchtruimherziening. Schiphol gaat het aantal vliegbewegingen verminderen naar 440.000. Noodzakelijk voor de gezondheid van omwonenden, het tegengaan van geluidsoverlast en het klimaat. Ik ben benieuwd of we met deze krimp de aanvliegeroutes kunnen verbeteren. Ik heb daarover een paar vragen aan de minister.

De noordoostelijke aanvliegeroute wordt niet meer gebruikt omdat voldoende afstand tussen vliegtuigen niet gewaarborgd kan worden. Klopt het dat daardoor de inwoners in dorpskernen zoals Castricum en Heiloo meer overlast ervaren? Wanneer komt hiervoor een oplossing? Draagt de krimp die is voorgesteld hieraan bij? Omwonenden wachten nu echt al jaren.

De tweede vraag: doet de ILT onderzoek naar het verbeteren van de aanvliegeroutes, zodat de overlast afneemt?

Dan de parallelle Kaagbaan, die ooit bedacht is om aanvliegeroutes te versimpelen en zo groei mogelijk te maken. Is de minister nu bereid om toe te zeggen dat deze reservering op de kortst mogelijke termijn geannuleerd wordt?

Voorzitter. Tot slot. We moeten er alles aan doen om de luchtvaart de meest veilige sector te houden. Want dat is de luchtvaart. Met het oog op de werkomstandigheden, de omwonenden, het klimaat en de natuur is dat meer dan noodzakelijk.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Er is een vraag van de heer De Hoop van de PvdA.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik dank de heer Boucke voor zijn bijdrage. Ik ben benieuwd of de heer Boucke het akkoord tussen Schiphol en de vakbonden van voor de zomer — de zomerbonus — nog voldoende vindt. Of is hij het met mij eens dat er meer nodig is, dus echt structurele waardering? We zagen bij de NS dat de minister van Financiën, van de partij van de heer Boucke, en de staatsecretaris van IenW druk gelegd hebben op de NS om de lonen nog meer omhoog te krijgen. Vindt hij dat de minister van Financiën en de minister van IenW datzelfde ook bij Schiphol zouden moeten doen, om te zorgen voor een structurele betere beloning voor de werknemers?

De **voorzitter**:

Misschien moeten we even pauzeren totdat de bel ophoudt. Ik hoop dat uw vraag duidelijk door de bel heen is gekomen, anders kunt u die herhalen. Soms vliegt de tijd niet, zelfs bij een debat over vliegveiligheid.

De heer **Boucke** (D66):

De lonen van de mensen op Schiphol moeten structureel omhoog. Ik denk dat wij voor de zomer, toen het chaos werd en Schiphol hier tijdens een hoorzitting vertelde dat ze dat zou doen, allemaal dachten dat dit ook zou gebeuren. Ik constateer nu, na de zomer, dat het onvoldoende is, dat het niet structureel is en dat ook nog eens blijkt dat de arbeidsomstandigheden op Schiphol nog veel slechter zijn dan wij hadden aangenomen. Dus om antwoord te geven op de vraag van de heer De Hoop: ja, ik vind dat de lonen, maar ook de arbeidsomstandigheden, moeten verbeteren. En dan niet incidenteel, maar echt structureel. Ik heb daar heel veel moeite mee. Om die reden hebben wij de Schipholdirecteur weer uitgenodigd voor een hoorzitting. Ik vind dat er echt te weinig is gebeurd in de tijd die we tot nu toe gehad hebben. Ik ben het dus eens met de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Een korte vervolgvraag. Ik ben heel blij met dit antwoord. Maar vindt de heer Boucke dan ook dat de minister van Financiën haar positie moet aangrijpen, net zoals ze dat samen met de staatssecretaris van IenW bij de NS heeft gedaan, om de druk op Schiphol op te voeren om dat daadwerkelijk voor elkaar te krijgen?

De heer **Boucke** (D66):

We zitten hier in een debat met de minister voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben eerder met hem over de situatie op Schiphol gedebatteerd. Ik kijk hem in eerste instantie aan om met Schiphol aan tafel te gaan zitten en om ervoor te zorgen dat Schiphol de mensen beter gaat betalen en dat de arbeidsomstandigheden verbeteren. Als het nodig is, zouden er andere ministers bij betrokken kunnen worden. Voor mij staan de arbeidsvoorwaarden op één, dus dan zou het gaan om het ministerie van Sociale Zaken en mogelijk het ministerie van Financiën. Als het nodig is, dan zullen we dat in tweede instantie zeker moeten doen.

De **voorzitter**:

Een vraag van mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, toch ook op dit punt. Afgelopen maandag hadden wij een debat over de nieuwe Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid met de minister van Financiën. Een prachtig theoretisch verhaal over mvo. Maar als je het concreet maakt en een vraag stelt over de casus Schiphol — hoe zorg je er als aandeelhouder voor dat Schiphol gewoon een fatsoenlijke werkgever is? — dan geeft de minister van Financiën niet thuis en verwijst ze naar deze minister. Dat kan toch niet? Wij zijn toch als aandeelhouder ook verantwoordelijk? Ik hoop dat D66 het met mij eens is dat we als aandeelhouder hier bovenop moeten zitten.

De heer **Boucke** (D66):

Wat ik wil, is dat de situatie verbetert, en snel ook. Dan doel ik op de situatie voor de mensen on the ground, dus de arbeidsomstandigheden, en de lonen die de mensen moeten ontvangen. Dat moet in eerste instantie gebeuren door het bestuur van Schiphol. Dat moet door de minister van IenW duidelijk gemaakt worden aan het bestuur, aan de heer Benschop. Ja, als aandeelhouder hebben wij ook een rol, maar dat leidt niet direct tot een oplossing. Ik zoek naar oplossingen en die stel ik wel voor aan de minister van IenW en aan de directie van Schiphol. Vandaar ook het verzoek om weer bij ons langs te komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een directie opereert binnen de parameters die gesteld worden door aan de ene kant de wetgever en aan de andere kant de aandeelhouders. Hier is dat in beide gevallen de Nederlandse overheid. Dan is het toch heel bevreemdend om alleen maar te duwen op de wetgeverskant en eigenlijk te zeggen: als aandeelhouders sturen we gewoon lekker op dat dividend en voor de rest hebben we als aandeelhouder geen mening over hoe een bedrijf als werkgever functioneert?

De heer **Boucke** (D66):

Ik heb geen vraag gehoord, maar wil wel graag reageren. Ik ga echt voor effectief iets veranderen op Schiphol. Daarbij is voor mij het eerste aanspreekpunt de minister van IenW, die heel veel gesprekken met Schiphol voert, maar die, zoals ik dat zie, niet effectief geweest zijn in de afgelopen maanden. Daar hebben wij het vandaag in dit debat over. Ik sluit niet uit, zeg ik tegen mevrouw Kröger, dat die volgende stap ook gezet zal moeten worden. Wat ik zie, is dat er te weinig op Schiphol gebeurt om de arbeidsomstandigheden beter te maken en de lonen van de mensen structureel omhoog te krijgen.

De **voorzitter**:

Een vraag van de heer Koerhuis van de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor de heer Boucke voorstellen om de reservering voor de tweede Kaagbaan te annuleren. Dat verbaast mij. Dat voorstel heeft hij eerder gedaan. Hij heeft daar een motie over ingediend die verworpen is. Nu komt hij weer met dit voorstel. Wat mij nog meer verbaast, is dat hij dit bij het debat over vliegveiligheid doet. Ik heb de vorige keer ingebracht dat het juist met het oog op de vliegveiligheid belangrijk is om die tweede Kaagbaan te realiseren en de reservering voor die tweede baan dus niet te schrappen. Ik heb ondertussen ook gesproken met de vereniging voor piloten en ook die bevestigen

dat. De wind komt meestal uit het zuidwesten. Wat de piloten betreft is het vanuit oogpunt van vliegveiligheid gewoon beter om die tweede Kaagbaan te realiseren, zodat zij vaker tegen de wind in kunnen landen of uitvliegen. Graag een reactie van de heer Boucke. Waarom komt hij nu weer met dat voorstel?

De heer **Boucke** (D66):

Ik ben blij met deze vraag. De parallelle Kaagbaan is ooit bedacht om groei mogelijk te maken en aanvliegroutes te versimpelen. Groei zit er niet meer in. Daar hebben we een heel lange discussie over gehad. Het wordt geen groei, het wordt krimp. Een forse krimp, naar 440.000 vliegbewegingen. Het is een feit dat Schiphol misschien nog niet onder ogen wil zien, als ik kijk naar de plannen die Schiphol heeft met de aanleg van nog een pier. Daar heb ik de minister ook in het vragenuur eerder deze week een fors aantal vragen over gesteld. Volgens mij wordt deze minister niet serieus genomen door de directie van Schiphol. Maar het gaat om krimp, niet om groei. En in het krimpscenario is het schrappen van die reservering wel echt aan de orde. Vandaar mijn oproep aan de minister: schrap nu die parallelle Kaagbaan.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vind het jammer dat de heer Boucke van D66 in het debat Vliegveiligheid niet ingaat op mijn vraag over vliegveiligheid en dat die tweede Kaagbaan daaraan kan bijdragen, maar dat hij alleen maar zit te focussen op zijn eigen verhaal van krimp. Hij weet ook heel goed dat dat gaat om krimp van geluid in de toekomst, en niet per se om krimp van aantallen vluchten.

De heer **Boucke** (D66):

Het gaat om krimp van 500.000 vliegbewegingen naar 440.000 vliegbewegingen. Daar hebben we het over. In het scenario van groei was die parallelle Kaagbaan ook in het kader van de veiligheid zeker aan de orde, maar dat is niet meer het geval. We leven in een andere wereld, meneer Koerhuis, zeg ik via u, voorzitter. We leven in een wereld van krimp en niet in een wereld van groei van Schiphol. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Het is een totale puinhoop op Schiphol. Het is een puinhoop voor de werknemers, voor de reizigers, voor de omwonenden, en met een onderliggend structureel issue op het gebied van veiligheid, klimaat en stikstof. Vijftien jaar sturen op blinde groei en de goedkoopste willen zijn, heeft ons hier gebracht, de race naar de bodem. Nu moeten we in heel korte tijd het tij keren. We hebben een reset nodig van Schiphol.

Veiligheid is mensenwerk. Onmenselijke werkomstandigheden kunnen nooit veilig zijn. De extreme werkdruk en andere ongezonde werkomstandigheden, met als gevolg daarvan grote doorloop van personeel bij de bagage- en grondafhandeling, zijn een veiligheidsprobleem. We kunnen heel veel doen. We kunnen het aantal afhandelaren beperken, mensen beter opleiden, beter belonen, zorgen voor meer menselijke werkroosters en gezonde arbeidsomstandigheden. Dat kost geld, maar het leidt wel tot

meer veiligheid voor zowel de werknemers als de luchtvaart en de passagiers. De onderzoekers concluderen dat, maar vinden het "ingrijpend". Dat is ook precies wat wij willen: dat het kabinet ingrijpt, want het gaat nu niet goed en we weten dat bijvoorbeeld het halveren van het aantal afhandelingsbedrijven in Rome heeft geleid tot een halvering van de schade aan vliegtuigen en een betere en efficiëntere service.

Voorzitter. Dit is een debat over vliegveiligheid, maar het gaat om meer dan neerstortende vliegtuigen. Schiphol maakt dagelijks slachtoffers op de grond, bij omwonenden met slapeloze nachten en meer astma bij kinderen, maar ook bij het personeel dat zwaar moet sjouwen en nog veel meer ultrafijnstof binnenkrijgt. "De helft van onze ouderen heeft klachten", kopte de NOS vorige week. Dat is een veiligheidsrisico en wij als eigenaar, bestuurder én wetgever van Schiphol moeten dit oplossen. Het is onbegrijpelijk dat Schiphol het laden en lossen van vliegtuigen uitbesteedt aan bedrijven die niet eens beschikken over het nodige materiaal om dit veilig en efficiënt te kunnen doen. Dat is niet iets waarvoor we op een inspectierapport hoeven te wachten: dat móét Schiphol regelen.

De minister schrijft: de verantwoordelijkheid ligt primair bij de sectorpartijen zoals werkgevers en Schiphol. Maar Schiphol zijn wij zelf. Minister Kaag van Financiën en minister Harbers van IenW zijn de baas, maar zij wijzen naar elkaar en ondertussen verandert er niets. Maar de een linksom of de ander rechtsom: dit moet geregeld worden. Waarom zorgt de aandeelhouder of de minister van IenW niet voor een extra lid van de raad van commissarissen met als taak de sociale reset die nu keihard nodig is om Schiphol te veranderen? Een sociale commissaris, die zorgt voor een reset, zodat Schiphol weer een fatsoenlijke werkgever wordt.

Dan de opvolging van het rapport van de OVV. Het rapport was destijds een schok. Er was fysiek en operationeel van alles mis met de veiligheid van Schiphol. De grootste klacht van de OVV ging over de cultuur bij Schiphol en bij het ministerie, om eerst de luchthaven te laten groeien, en dan de daardoor gecreëerde problemen met extra maatregelen proberen te mitigeren. De minister concludeerde in februari droogjes: kennelijk zijn alle maatregelen die de afgelopen vierenhalf jaar zijn getroffen, onvoldoende. Die brief is van februari. Ik ben benieuwd wat er in de tussentijd is gebeurd, maar ik ben vooral benieuwd hoe de minister kijkt naar het structurele probleem dat daaronder ligt, namelijk de complexiteit van de luchthaven. Hoe gaan we dat oplossen? Minder baanwisselingen, banen buiten gebruik stellen, minder vliegbewegingen per uur? In de brief van vorige week schrijft de minister wederom: de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen eerst te willen afwegen tegen overige belangen. Welke belangen zijn dat? Hoe zorgen we ervoor dat we uiteindelijk kiezen voor een Schiphol dat past, kwaliteit boven kwantiteit, geen plofkip maar een vliegveld om echt trots op te zijn?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks. Dan is nu het woord aan de heer Koerhuis namens de fractie van de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit en blijven doorvliegen. We moeten naar één luchthavensysteem en een herziening van het luchtruim in Nederland, dit om de luchthavens op elkaar af te stemmen, banen te behouden en vliegveiligheid en overlast aan te pakken. Het vliegen boven een conflictgebied kan levensgevaarlijk zijn. De ramp van de MH17 heeft dit helaas bevestigd. Dit geeft wat mij betreft ons land de verantwoordelijkheid om internationaal het gevaar van het vliegen boven conflictgebieden te adresseren. De huidige procedures van de VN-organisatie voor burgerluchtvaart ICAO zijn te lang. Ik begrijp dat Nederland zich inzet om die procedures korter te maken. Wat is de stand van zaken? Ik hoor dat Nederland volgend jaar een internationale conferentie over vliegveiligheid organiseert. In hoeverre zet Nederland zich ook inhoudelijk in op die conferentie om het gevaar van vliegen boven conflictgebieden te adresseren?

Een eenzijdig vliegverbod voor Nederlandse vliegmaatschappijen, de KLM, boven een conflictgebied zou slechts symboolpolitiek zijn, omdat buitenlandse maatschappijen die routes kunnen overnemen van de KLM. Ik wil een oplossing zoeken tussen de lange procedures van de ICAO en de KLM eenzijdig een vliegverbod opleggen. Kan de minister zich ook ervoor inzetten om de procedures van de EU-organisatie voor burgerluchtvaart EASA beter te maken en om de EASA-standaard tot wereldwijde standaard te maken?

Het vliegen aan boord moet ook veilig zijn. De EU en Qatar hanteren dezelfde werk- en rusttijden in de luchtvaart, maar tellen de werk- en rusturen anders. Doordat Qatar de rusturen aan boord niet telt als werkuren, kunnen piloten die voor Qatar werken, meer uren vliegen. Vorige week kwam aan het licht dat piloten die voor Qatar werken, oververmoeid zijn en moeten vechten tegen de slaap. Ik vind dit niet alleen onacceptabel voor de vliegveiligheid, maar ook voor de Nederlandse concurrentiepositie in de luchtvaart. In de EU is dit goed geregeld, maar zoals ik al vaker zei: aan de randen van de EU niet. Kan de minister zich ervoor inzetten dat vliegvelden en vliegmaatschappijen aan de randen van de EU — Qatar, maar ook Turkije en de Emiraten — onder de EU-werk- en rusttijden komen te vallen?

Voorzitter. Dan iets waar ik mij al langer aan erger: het aantal reizigers dat tijdens het vliegen aan boord overlast veroorzaakt, stijgt fors. Iedere vliegmaatschappij moet nu een eigen zwarte lijst van vlieg-aso's bijhouden en mag die niet met elkaar delen vanwege privacyregels. In het vorige debat heb ik de toezegging gekregen dat de minister gaat onderzoeken of en hoe Nederlandse vliegmaatschappijen die wel mogen delen met elkaar. De minister schrijft dat Nederlandse vliegmaatschappijen verschillende criteria hanteren voor wie er op de zwarte lijst wordt geplaatst en hoe lang diegene op de zwarte lijst staat. Ik wil dat de minister zorgt voor één systeem, zodat iemand die overlast veroorzaakt in een vliegtuig van KLM op Schiphol niet in een vliegtuig van Transavia op Eindhoven kan stappen. Kan de minister dit toezeggen?

Voorzitter, tot slot. Al jarenlang zien we een stijging van het dronegebruik. Dit biedt goede kansen voor Nederland, van het inspecteren van bruggen tot het vervoeren van medicijnen. De vliegveiligheid kan echter ook in gevaar komen als drones in vliegroutes vliegen. Afgelopen juni is een drone in Hoofddorp, in de buurt van Schiphol veel te hoog

gevloegen en te laat opgemerkt. Het vliegen in de buurt van luchthavens is verboden. Door middel van een virtuele beschermingsmuur kunnen luchthavens drones tegenhouden. Zijn of komen er gesprekken met producenten van drones om te voorkomen dat een drone die virtuele beschermingsmuur makkelijk kan ontwijken? Komen er Europese regels hiervoor? Als die Europese regels er niet komen, is de minister dan bereid om zich in de EU hiervoor in te zetten? In het luchtruim boven luchthavens zijn luchthavens verantwoordelijk voor het tegenhouden van drones, maar ik hoor dat in het luchtruim rondom luchthavens niet duidelijk is wie verantwoordelijk is. Kan de minister dit duidelijk maken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer Van Raan, namens de fractie van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

In een plenair debat, ik meen twee weken geleden, legde ik de minister het verband tussen de escalerende klimaatcrisis en de veiligheid van mens, dier, natuur en milieu voor, ook in het kader van de uitstoot van de luchtvaart. De minister antwoordde toen: die link tussen veiligheid en klimaat gaat mij te ver. Ik vroeg me af of de heer Koerhuis zich ook schaart in het kamp van mensen die denken dat klimaat, veiligheid en de uitstoot van de luchtvaart niets met elkaar te maken hebben.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik weet niet of dit het wereldwijde cijfer is of het Nederlandse, maar ik begrijp dat de luchtvaart slechts 4% van alle CO₂-uitstoot veroorzaakt. We zouden dus ook naar de andere 96% moeten kijken als we er een klimaatdiscussie van zouden willen maken. Maar volgens mij gaat het hier vandaag over luchtvaart en niet over klimaat. Daarom zou ik voorstellen om deze discussie in de commissie te voeren die over klimaat en energie gaat, en niet hier in de commissie luchtvaart.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is geen antwoord op de vraag. Ten eerste is het zo dat die 4% in 2030 al veel meer is, omdat de luchtvaart niet in staat is te verduurzamen in de mate waarin dat nodig is. Het gaat ook niet zozeer om het absolute getal van 4%. Waar het om gaat is dat elke ton die er extra bijkomt, een gevaar vormt. Je zou kunnen zeggen: 30 seconden is niet zo veel — wat is nou 30 seconden? — maar als je al 4 minuten onder water zit, dan is dat dodelijk. Dat is het punt dat wetenschappers aantonen en waar de luchtvaart ook een rol in speelt. De minister zei eigenlijk: dat verband tussen klimaat, veiligheid en uitstoot gaat mij te ver. De enige vraag die ik heb, is: vindt de heer Koerhuis dat ook?

De heer Koerhuis (VVD):

Nogmaals, ik wilde hier geen klimaatdiscussie van maken. Wat ik wel vind, is dat we de luchtvaart moeten gaan verduurzamen. Dat zijn wij met elkaar eens en dat weten we volgens mij ook van elkaar. Volgens mij wordt het ook hoog tijd dat we die langverwachte kennisgroep gaan opstarten om te kijken hoe we de lucht- maar ook de scheepvaart in de toekomst gaan verduurzamen en ook welke leidende rol Nederland

daarin kan spelen in de wereld. Wij hebben al een hele goede positie op het gebied van brandstoffen, met name in de Rotterdamse haven. Hoe kunnen we die gebruiken om die leidende rol in de wereld te pakken?

De voorzitter:

De heer Van Raan, laatste vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vind het jammer dat de heer Koerhuis zich toch in het kamp schaart van hen die om de rol van de luchtvaart heen dansen, en dan in dit debat zegt: ik wil er geen klimaatdiscussie van maken, terwijl hij in dezelfde zin zegt dat we het over verduurzaming gaan hebben. Ik wil hem nog even voorhouden dat experts ons verteld hebben — waar de heer Koerhuis zelf ook bij was — dat die 4 miljard kilo kerosine verduurzamen, helemaal niet mogelijk is in de tijd die we nog hebben om de uitstoot terug te brengen. Is de heer Koerhuis het met mij eens dat experts dat gezegd hebben, of gaat hij dat ook min of meer ontkennen?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor de heer Van Raan een aantal dingen zeggen. Ik ben niet zo pessimistisch. De heer Van Raan denkt: als die 4% al niet lukt ... Nee, laat ik het zo zeggen: als hij denkt dat die 4% al niet lukt, hoe moet het dan wel niet gaan met die andere 96% van de CO₂-uitstoot. Ik ben optimistischer. Ik denk dat we als Nederland die leidende rol kunnen en moeten oppakken. Ik zou dat graag samen willen doen. Ik kijk daarbij naar de heer Van Raan, maar ook naar anderen hier in de commissie. Verduurzamen gaat er voor mij ook om, klaar te zijn voor de toekomst, met een toekomstbestendige luchtvaart, zodat we kunnen blijven doorvliegen.

De voorzitter:

Een vraag van de heer De Hoop namens de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Volgens mij ook gelijk mijn laatste. Ik ben eigenlijk al heel erg blij, want ik zag de afgelopen week een geniaal inzicht bij de heer Koerhuis voorbij komen, namelijk dat de arbeidsvoorwaarden en het salaris van het personeel op Schiphol structureel verbeterd moesten worden. Ik wil hem daarmee feliciteren. Ik ben er heel blij mee dat dat inzicht inmiddels ook bij de VVD binnen is gekomen. Complimenten daarvoor. Maar dan toch, als we het over die arbeidsvoorwaarden hebben. Twaalf jaar lang heeft de Arbeidsinspectie niet gecontroleerd bij Schiphol. Twaalf jaar lang, waarin we toevalligerwijs ook ministers van IenW van de VVD hadden op die portefeuille. Wat vindt de heer Koerhuis ervan dat er twaalf jaar lang onder het bewind van VVD-bewindspersonen op IenW niet gecontroleerd is door de Arbeidsinspectie? Hoe reflecteert hij daarop?

De heer Koerhuis (VVD):

De heer De Hoop stelt dat het inzicht dat hogere lonen en betere arbeidsvoorwaarden nodig zijn, nu bij mij is binnengekomen. Ik heb niet anders gezegd sinds ik woordvoerder luchtvaart ben. Wat dat betreft vind ik het ook goed dat Schiphol vandaag de onderhandelingen is gestart voor betere arbeidsvoorwaarden, zoals we vanochtend in

de pers hebben kunnen lezen.

Over de Arbeidsinspectie: het is natuurlijk niet goed dat er twaalf jaar niet gecontroleerd is, helemaal niet omdat er voorafgaand een langdurig verbetertraject is geweest voor Schiphol. Dan is het heel gek dat je twaalf jaar lang niet controleert. Ik heb daar ook Kamervragen over gesteld, samen met mijn collega die over de Arbeidsinspectie gaat. Volgens mij is dat duidelijk genoeg. Dat is niet goed geweest en dat moet anders.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger van GroenLinks heeft een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

"Dat is niet goed geweest" is wel een understatement, maar goed, we zijn nu waar we zijn, en er is heel duidelijk een stevige reset nodig om te zorgen dat Schiphol weer een fatsoenlijke werkgever wordt. Welke rol ziet de heer Koerhuis daarin voor de minister van IenW en welke rol voor de minister van Financiën als aandeelhouder van Schiphol? Zouden we daar niet ook als aandeelhouder veel sterker op moeten sturen?

De heer Koerhuis (VVD):

Dat ben ik helemaal eens met mevrouw Kröger. Ik vind inderdaad dat de minister van IenW, maar ook de minister van Financiën moeten ingrijpen op Schiphol. Dit kan zo niet langer. Ik heb al eerder gezegd: ik wil dat die zomertoeslag weer ingevoerd wordt als herfsttoeslag. Aangaande de andere helft zien we vandaag dat er onderhandelingen zijn gestart voor structureel ... Ik zie de heer De Hoop z'n hoofd schudden, maar ik las in het FD dat er onderhandelingen zijn gestart voor structureel betere arbeidsvoorwaarden. Als dat niet zo is, zeg ik kijkend naar de heer De Hoop, dan zou ik willen dat dat alsnog gaat gebeuren.

De voorzitter:

Een vraag van De heer Boucke, D66.

De heer Boucke (D66):

De heer Koerhuis stelde mij een vraag over de Kaagbaan en veiligheid. Ik heb een vraag aan hem over dit onderwerp. Ik heb het namelijk nog even nagezocht. Veiligheid voorop. In het onderzoek van IenW staat en de rapporten van het ministerie geven aan dat met de verschillende banenconfiguraties de veiligheid gegarandeerd is. Die baan was voor groei bedoeld, en om daarmee het luchtruim effectiever te maken. Dit komt uit IenW-rapporten. Groei is niet meer aan de orde, want het gaat nu om krimp, dus de noodzaak is weg. Graag een reflectie van de heer Koerhuis hierop.

De heer Koerhuis (VVD):

Het is fijn dat de heer Boucke in de rebound nu zegt dat veiligheid voorop staat. Daarin vinden wij elkaar dan. Dat rapport waar hij naar verwijst van IenW ken ik niet. Ik heb wel de vereniging van piloten gesproken. Die moeten uiteindelijk echt vliegen en die vliegroutes afleggen. Ik stel voor dat de heer Boucke ze ook eens spreekt of dat we ze uitnodigen naar de Kamer, want die bevestigen toch echt wel dat die tweede Kaagbaan gewoon nodig is voor de vliegveiligheid.

Tot slot over groei. Ik heb al vaker aangegeven dat groei van de luchtvaart in Nederland belangrijk is. De bevolking groeit fors. 200.000 mensen erbij. Die willen vliegen, die moeten een baan, en de luchtvaart is daar gewoon heel belangrijk voor.

De heer **Boucke** (D66):

Zegt de heer Koerhuis dus: dat rapport van het ministerie onderschrijf ik niet, die informatie klopt niet. Is dat wat de heer Koerhuis zegt?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nou nee, dat zeg ik niet. Ik zeg: ik ken dat rapport niet. Om het verschil van inzicht te overbruggen, is het misschien een idee om de vereniging van piloten uit te nodigen, samen met de ambtenaren van IenW. Dan kunnen we kijken in hoeverre we tot elkaar komen.

De heer **Boucke** (D66):

Volgens mij mijn laatste vraag. Ik denk dat het, om een informatiegap te overbruggen, misschien goed is dat de heer Koerhuis het rapport van het ministerie leest. Dat lijkt mij een betere suggestie dan uitnodigingen uitsturen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, dan doe ik de suggestie terug dat de heer Boucke de rapporten leest van de vereniging van piloten en dat hij de vereniging van piloten spreekt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Eppink van de fractie van JA21. Gaat uw gang.

De heer **Eppink** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Verschillende thema's zijn de revue al gepasseerd en ik zal er gewoon puntsgewijs doorheen gaan. Voor JA21 is het erg belangrijk en noodzakelijk dat harmonisatie van internationale regels binnen Europa wordt nagestreefd. Maar er zijn helaas voorbeelden van Europese CEO's, onder andere die van Wizz Air uit Hongarije, een zekere meneer Jozsef Varadi, die erg laatdunkend doen over de factor vermoeidheid of oververmoeidheid. Zo zegt Varadi min of meer: we zijn allemaal weleens een keer moe. En dat terwijl — ik ben een regelmatige kijker van het programma Air Crash Investigation op National Geographic — je ziet dat vermoeidheid een van de grootste risico's is voor de vliegveiligheid. Als piloten constant heen en weer vliegen, wat in Amerika heel veel gebeurt, dan hebben ze zo veel vluchten dat ze eigenlijk niet meer acuut en snel weten te reageren als er moeilijkheden zijn. Dat is een groot gevaar. Daarom ook mijn vraag: ziet de minister het belang van het tegengaan van oververmoeidheid van personeel in de luchtvaart, en zeker van piloten?

Voorzitter. Vervolgens heb ik ook enkele vraagtekens bij het luchtvaartverdrag met Qatar. Door een omvangrijk Qatar-EU-luchtvaartverdrag mag Qatar Airways het aantal vluchten verruimen van 14 naar 42 per week op Schiphol. Vanuit dat oogpunt gezien ontstaat daarmee dus ook een direct veiligheidsbelang voor Nederland. Het is echter bekend dat er bij Qatar Airways een groot verschil zit tussen het theoretische veiligheidsmanagementsysteem en de daadwerkelijke praktijk. Er is een totaal gebrek

aan wat just culture heet: er wordt dus niks gerapporteerd en iedereen moet stil zijn. Dat heet in het Frans een *conspiration du silence*, dus een samenzwering van de stilte. Het laat ook zien dat er een ongelijk speelveld is op het gebied van werk- en rusttijden in combinatie met gebrekkige just culture en dat is een risicovolle mix. Dat leidt tot gevaarlijke situaties en ik vraag daarom de minister om te bezien hoe hij Qatar Airways onder druk kan zetten om een just culture in te voeren.

Voorzitter. Ik rond af met het thema dat weliswaar niet op de agenda staat, maar door iedereen besproken wordt en dat is Schiphol, onze dierbare luchthaven. Ik zou daarover willen zeggen dat veilig vliegen ten eerste een heel belangrijk en het grootste goed is, maar dat het daadwerkelijk halen van de vlucht toch een prettige bijkomstigheid is. Vier uur wachten — ik heb het zelf ook meegemaakt — dat is echt niet leuk. Passagiers sluiten weer aan in ellenlange rijen. Dit kan en mag niet de nieuwe standaard zijn, een soort van nieuw normaal. Onze nationale trots is een groot deel van de zomer gedegradeerd tot het lachertje van Europa. Laat dit nu alstublieft niet weer van voren af aan beginnen. Daar zijn in het management grote inschattingsfouten gemaakt. Daarom heb ik een hele eenvoudige politieke vraag aan de minister. U voelt 'm al aankomen: heeft de minister nog het volle vertrouwen in de president-directeur van Schiphol?

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Eppink.

Dan is het woord aan de heer Van Raan namens de fractie van de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaartsector heeft eigenlijk maar één taak: opereren binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid. En wat een puinhoop is het geworden op Schiphol: blinde groei, race naar de bodem en optimistisch naïeve, juichende VVD-ministers die die groei bevorderen. Wat een puinhoop. Toen de OVV in 2017 met zijn rapport over de veiligheid kwam, was deze minister nog Kamerlid en sinds de publicatie is hij al de vierde minister op dit departement, Infrastructuur en Waterstaat, en nog steeds zijn de aanbevelingen uit dat OVV-rapport niet opgevolgd. Zo schiet de Inspectie Leefomgeving en Transport nog altijd tekort qua capaciteit en is het nog steeds niet gelukt het aantal runway incursions structureel te verminderen. Voor de kijkers: dat is wanneer vliegtuigen te dicht bij elkaar komen op de landingsbaan. Ook is het ministerie nog steeds bezig met de aanbeveling om Schiphol met al zijn banen minder complex te maken. Wat heeft de minister nou sinds zijn aantreden gedaan om hier vaart achter te zetten en op basis van welke uitgangspunten werkt de minister nu aan het verbeteren van de veiligheid? Want het OVV-rapport werd geschreven bij ongeveer 480.000 vluchten, Schiphol rekent erop dat het er nog steeds 500.000 mag uitvoeren en tegelijkertijd heeft de minister aangegeven dat Schiphol in 2023 gekrompen moet zijn naar 440.000 krimpvluchten. Ook fijn overigens dat dat nu volledig omarmd wordt door D66. En dan weten we dat als we klimaatcrisis serieus aanpakken met de krimp van het aantal vliegbewegingen naar 250 moeten, zonder dat deze voor het kabinet zo heilige functie wordt aangetast.

Kortom, op basis van welke scenario's wordt er nu gewerkt? En is een structurele oplossing voor de veiligheidsproblemen niet gewoon de voorgestelde krimp en sluiting van banen, van landingsbanen? Zou sluiting van één van de banen niet sowieso gepast zijn nu Schiphol toch al gaat krimpen en het erop lijkt dat de Polderbaan illegaal is aangelegd, er een gigantische stikstofopgave ligt en de luchthaven in zijn geheel — laten we dat niet vergeten — illegaal opereert? Graag een reactie.

Een ander onderwerp is de veiligheid van het vliegen en de giftige stoffen in de cabinelucht. Soms zijn die al ziekmakend in de dagelijkse concentratie, maar zeker bij hoge concentraties, de zogeheten fume events. Piloten raken duizelig, zien dubbel, zijn niet in staat basale controlevragen te beantwoorden en verliezen soms het bewustzijn. Het probleem is bekend, maar de Nationale Adviesgroep Cabelucht stelt dat de oorzaak van de klachten nog niet helemaal duidelijk is. Dat is toch echt ongelooflijk? Allereerst is ons andere informatie bekend, namelijk dat de mate van gevoeligheid voor de 100 toxische stoffen die geïdentificeerd zijn, vooral wordt bepaald door genetische aanleg. Maar ook als je die kennis nog te onduidelijk vindt en blijft wachten op verder onderzoek, is de huidige stand van zaken toch onacceptabel? We weten immers dat er piloten flauwvallen. De oplossing is simpel. Vliegtuigbouwers verkopen de optie om alleen nog schone lucht in de cabine te brengen, maar dat is nu niet verplicht en dus kiest men er nauwelijks voor. Dat is eigenlijk een van de redenen waarom de Boeings 737 MAX uit de lucht vielen, omdat een aantal voorzieningen die niet verplicht waren, niet werden aangeschaft door de maatschappijen. Wat gaat de minister daaraan doen?

Voorzitter, tot slot. In het plenaire debat — ik had het er al over — legde ik de link tussen de escalerende klimaatcrisis en wat dat betekent voor de veiligheid van mens, dier, natuur en milieu. De minister antwoordde toen: "In de tweede motie van de heer Van Raan legt hij een link tussen veiligheid en klimaat. Dat gaat mij te ver." Mijn vraag is: blijft de minister dit nu oprecht volhouden, terwijl de huidige prognoses van de sector zelf zijn dat die in 2030 10% tot 12% CO₂ uitstoot en niet in staat is voldoende te verduurzamen? Het gaat juist erg ver om te zeggen dat het te ver gaat om een link te leggen tussen de klimaatcrisis en veiligheid. Wil hij daarop terugkomen? Dat vroeg ik al. Ik wil de minister best bijpraten, maar ik denk dat hij zelf ook wel inziet dat een klimaatverandering van 2 graden een levensgevaarlijke toekomst biedt en dat vliegen disproportioneel veel opwarming veroorzaakt.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan is het woord aan de heer Alkaya namens de fractie van de SP. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. Ik vind het echt goed dat er bij partijen van links tot rechts tegenwoordig zo veel aandacht is voor de werkomstandigheden in de luchtvaart. Dat is weleens anders geweest. Het is wel jammer dat het zo heeft moeten ontsporen voordat het zover kwam. Die slechte werkomstandigheden van de werkers in de luchtvaart lijken op dit moment namelijk het grootste gevaar voor de vliegveiligheid te zijn. Dat geldt allereerst voor het

personeel op de grond, bijvoorbeeld in de beveiliging en het grondaafhandelingsproces. Zij zijn essentieel in het veilig en aangenaam houden van de luchtvaart, maar worden al jaren ondergewaardeerd in een stelsel van marktwerking en uitbuiting. Afgelopen maandag werd bekend dat Schiphol maatschappijen alweer vraagt om vluchten te annuleren vanwege een gebrek aan beveiligers. De oneindige wachtrijen leiden tot gemiste vluchten en boze passagiers. Agressie en vechtpartijen zijn daarom helaas weer aan de orde van de dag. Geen wonder dat steeds meer mensen afhaken van dit beroep. Beveiligers zoeken hun heil elders, ook omdat de toeslag van €5 inmiddels is verdwenen. De personeelstekorten op Schiphol dreigen dus alleen maar groter te worden. Wat is het verwachte effect daarvan op de vliegveiligheid, vraag ik aan het kabinet. Hoeveel vluchten kunnen op dit moment nog op een veilige manier uitgevoerd worden, gezien de personeelstekorten? De Arbeidsinspectie is vorige week voor het eerst sinds jaren weer op Schiphol geweest en schrok zich rot. Zelfregulering en marktwerking op luchthavens hebben dus gefaald. Zowel het personeel als de reizigers zijn daar nu de dupe van.

Eenmaal in de lucht zijn er helaas ook grote zorgen. Ook van het cabinepersoneel horen we namelijk dat het zich zorgen maakt over de drukte aan boord van toestellen, de gebrekkige controles op de arbonormen en het tekort aan collega's. Steeds meer mensen worden in het vliegtuig gepropt zonder voldoende ruimte. Ook dat leidt weer tot agressie en onveilige situaties in de lucht. Hoe kan het, vraag ik aan de minister, dat er geen wettelijke normen zijn voor hoe een vliegtuig moet worden ingericht? Is hij bereid dat soort normen te stellen? Is hij bereid een breed onderzoek te starten naar de vliegveiligheid in relatie tot de werkomstandigheden van het cabinepersoneel? De vakbond wacht al jaren op een zogeheten nulmeting of risico-inventarisatie, maar die komt maar niet van de grond. Het lijkt er toch op dat ze van het kastje naar de muur worden gestuurd en dat het inspectiediensten, of wie dan ook dat onderzoek zou moeten uitvoeren, niet uitkomt. Hoe staat het daarmee, vraag ik aan de minister.

Tot slot, voorzitter. Ook de piloten slaan alarm. Piloten van maatschappijen als Qatar Airways zeggen structureel te kampen met oververmoeidheid. Daar is gelukkig ook veel aandacht voor gevraagd door andere partijen. Was de minister al bekend met die signalen? Wat heeft hij daaraan gedaan? Want iedereen kan bedenken wat er kan gebeuren als cockpitpersoneel kampt met uitputting. Daar moet dus tegen opgetreden worden, zou je denken. Is de minister bereid om hierover in gesprek te gaan met de bonden? De aangenomen motie van de SP over het betrekken van de bonden en piloten bij het certificeren van vliegtuigen kon helaas niet rekenen op steun van EASA. Dat vinden wij spijtig. Is de minister ook bereid om daarover in gesprek te gaan? Wat gaat hij daartegen doen?

Voorzitter. Ik herhaal: het grootste gevaar voor de vliegveiligheid lijkt op dit moment de slechte werkomstandigheden van werkers in de luchtvaart. Het is dan ook duidelijk hoe de vliegveiligheid verbeterd kan worden, namelijk door te luisteren naar de mensen op de werkvloer en ze in staat te stellen om hun werk goed te doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Eppink, JA21.

De heer **Eppink** (JA21):

Ik heb één vraag om iets op te helderen. U spreekt over de misstanden bij Schiphol, de slechte werkomstandigheden enzovoort. U zei dat het jarenlang heeft geduurd. Maar de hoofdaandeelhouder van Schiphol is volgens mij, als ik goed ben geïnformeerd, de Nederlandse Staat. Dat betekent dat de Nederlandse Staat, dus de minister en het parlement, de Tweede Kamer, dat wellicht eerder aan de orde had moeten stellen. Misschien zijn wij daar zelf te laat mee. Ik zit nog niet zo lang in het parlement, maar misschien had de Tweede Kamer zelf wat actiever moeten zijn en moeten zeggen: kijk, dat kan zo niet; dat leidt tot chaos.

De heer **Alkaya** (SP):

In algemene zin spreken wij tegenwoordig veel te vaak over "wij als Tweede Kamer, als instituut", alsof er geen verschillen zijn tussen de partijen die in die Kamer zitten. Kijk, dat de VVD dat jarenlang niet heeft gedaan, daar kan ik me nog iets bij voorstellen. Maar dat nu juist de SP wordt verweten dat wij die zaken niet aan de orde hebben gesteld, is toch echt potsierlijk. Dat doen wij al jarenlang, maar helaas als een van de weinigen. Nu heeft de wal helaas het schip gekeerd en is het overduidelijk wat de misstanden zijn. Nu is het inderdaad in de media, doen mensen er onderzoek naar, komt het terug in het debat en heeft het ook de aandacht van de heer Eppink getrokken. Maar als hij eerder naar de SP had geluisterd, had hij deze vraag überhaupt niet hoeven stellen.

De heer **Eppink** (JA21):

Misschien mag ik iets zeggen. Dit is de eerste keer dat ik de gelegenheid krijg om hierover te spreken. Ik heb het dus niet tien jaar geleden al kunnen doen. Maar in het algemeen mag je zeggen dat dat in de Tweede Kamer, als een van de belangrijkste instellingen van het land, aan de orde zou moeten komen. Misschien heeft u dat gedaan en hebben anderen dat niet gedaan. Maar er is toch een zekere collectieve schuld, omdat je ook een regering hebt. De PvdA heeft tien jaar geleden ook in het kabinet gezeten, zoals u weet. Je kunt jezelf de vraag stellen: had men dat niet wat eerder moeten zien? Misschien mag ik de minister vragen: waarom heeft de Nederlandse Staat dat te lang over het hoofd gezien? Misschien was het zo dat Schiphol hele lage kosten moest hebben. De winsten moesten groter zijn, de kosten moesten laag zijn. De kosten werden gedrukt en daardoor bleven de lonen laag.

De heer **Alkaya** (SP):

Laat ik het met de heer Eppink eens zijn dat de meerderheid dit probleem inderdaad heel lang heeft onderschat en dat het een blinde vlek was voor de meerderheid in het parlement en de meerderheid van partijen. Er zijn partijen geweest die hier ook in het verleden veel aandacht voor hebben gevraagd, maar de cultuur bij de meerderheid was inderdaad een andere. Daardoor is het te weinig naar buiten gekomen en heeft het te weinig aandacht van de media gehad. Het is dus een te gemakkelijk verwijt aan de instelling van het parlement als je wel kunt constateren dat er partijen zijn geweest die er wel degelijk aandacht voor hebben gevraagd. Dat is wat ik wilde zeggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Alkaya van de fractie van de SP. Dan zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de Kamer, met een dik compliment van uw voorzitter voor de korte, puntige vragen en bijdragen. De minister heeft verzocht om twintig minuten om zijn eerste termijn voor te bereiden, ook in verband met de logistiek.

De vergadering wordt van 10.50 uur tot 11.11 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan verder. Niet alle leden zijn terug, maar we hebben geschorst tot 11.10 uur. Ik verzoek de minister aan te geven in welke blokjes hij antwoordt. Voor de zijde van de Kamer stel ik vijf korte vragen voor, zodat we de tijd kunnen nemen om een punt te maken en tot de kern te komen. Aan de minister het verzoek om kort en puntig te antwoorden. Het woord is aan de minister.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank u wel. Ik wilde beginnen met een blok over alles op het gebied van arbeidsomstandigheden: wat eraan gedaan is, wat eraan te doen is en wat er nog moet gebeuren, ook in relatie tot veiligheid en een paar andere vraagstukken over Schiphol. Daarna kom ik op het vraagstuk van de nasleep van de ramp met MH17. Vervolgens heb ik een aantal diverse vragen, onder andere over de zwarte lijsten, Qatar en drones. Dat behandel ik in één blok met diverse vragen.

Voorzitter. Ik heb in de eerste termijn ...

De **voorzitter**:

De heer van Raan.

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

Misschien een technische vraag. Ik neem aan dat er in het blok overige ook de vraag over de klimaatveiligheid zit.

Minister **Harbers**:

Alle vragen die nog blijven liggen, komen daar aan bod.

Voorzitter. Het is terecht dat alle sprekers in de commissie aandacht vragen voor de arbeidsomstandigheden, ook in relatie tot het thema vliegveiligheid, waar we het vandaag in dit debat over hebben, hoewel het vraagstuk verder gaat dan alleen vliegveiligheid. Alle fracties hebben gevraagd wat de inzet is van dit kabinet, wat we daar de afgelopen maanden aan hebben gedaan en vooral wat er nog te doen staat. Vanaf het aantreden van dit kabinet in januari is het duidelijk geweest, wetend wat de grote opgave is rond Schiphol, ook in relatie tot de omgeving en hinder, maar zeker na een paar maanden met grote capaciteitsproblemen op Schiphol. Denk aan de logistiek, wachtrijen en alles wat we daar hebben gezien. Er is ook een staking bij de grondafhandelaren geweest. Voordat er misverstanden over ontstaan: minister Kaag en ik hebben veel overleggen gezamenlijk gevoerd met Schiphol, met unisono de boodschap dat om dit op te lossen zowel de beloning van de mensen op Schiphol als de arbeidsomstandigheden fors verbeterd moeten worden. Die boodschap hebben we indringend meegegeven aan Schiphol. We constateren dat Schiphol daar in ieder geval

op geacteerd heeft door in juni het sociaal akkoord met de bonden af te sluiten, waarin veel van deze onderwerpen worden geadresseerd.

Daarnaast heeft dit kabinet, zowel minister Kaag als ik, in het hele debat over de kosten op Schiphol voortdurend gezegd dat wij niet sturen op de laagste kosten en dat wij ook niet sturen op dividenduitkeringen. Sterker nog, Schiphol heeft inmiddels al aangekondigd dat er de komende drie jaren geen dividenduitkering in zit. Daar hebben wij ons niet tegen verzet of wat dan ook. Wij zien namelijk ook dat er veel grotere problemen op Schiphol zijn die structureel opgelost moeten worden. Dat zit in de hele operatie. De kern daarbij is de medewerkerstevredenheid. Kunnen zij het werk doen zonder een onacceptabel hoog opgelopen werkdruk?

Al vanaf vorig jaar speelde daar dat er mede door de vakbonden aandacht gevraagd werd voor de omstandigheden van bijvoorbeeld het grondpersoneel. Daar is in de tweede helft van 2021 een gezamenlijke werkgroep voor opgericht, waar ook het ministerie aan meedoet. De werkzaamheden daarvan zijn mede door de indringende signalen van de vakbonden, ook voor de zomer, gelukkig in een stroomversnelling gekomen. Collega-minister Van Gennip en ik hebben zowel voor de zomer als onlangs gezamenlijk overleg gevoerd met de vakbonden. We hebben ook voor de zomer gezamenlijk overleg gevoerd met Schiphol en KLM om hen indringend op deze signalen te wijzen. Ik neem aan wijs geworden door de zomer, heeft ook Schiphol vorige week met alle betrokken partijen in een werkgroepvergadering aangegeven dat men nu actief overgaat naar de maatregelen die wij zeer logisch en zinnig achten en ook al een aantal keren onder de aandacht hebben gebracht. Denk met name aan het beperken van het aantal partijen in de grondafhandeling.

Schiphol heeft daar onlangs een brief over gestuurd. Ik heb uw Kamer daarover bericht. Wij beschouwen dat als een formeel verzoek om over te gaan tot alle regels en wetten die daarbij horen om het aantal grondafhandelaren te kunnen beperken. Dat betekent dat het ministerie samenwerkt met Schiphol om zo'n voorstel goed te onderbouwen, want als je uiteindelijk een beperkt aantal grondafhandelaren wilt overhouden, zal het vervolgens nog wel moeten voldoen aan alle eisen, ook van de Europese Unie, voor bijvoorbeeld aanbestedingen. Zoals ik in het debat voor de zomer in de Kamer al aangaf, zullen we dat in de eerste plaats moeten doen met niet alleen waardering voor, maar ook met zorg voor de medewerkers die nu op Schiphol werken. Dat heb ik toen onder andere in reactie op de motie van de heer Alkaya gezegd. Wij willen ook in zo'n operatie, waarbij het aantal grondafhandelaren beperkt gaat worden, niet dat de medewerkers die nu bij een van die bedrijven werken, het kind van de rekening zijn. Er moet dus heel zorgvuldig aandacht zijn voor hun belangen.

De vraag was ook of het sociaal akkoord nu voldoet. Een van de componenten van het sociaal akkoord was de beloning. Ook ik zie natuurlijk de berichten daarover de afgelopen dagen en het verband dat hier en daar gelegd wordt met het aflopen van de herfstbonus. Ik beschouw dat in eerste instantie als een zaak tussen Schiphol, de betrokken bedrijven en de vakbonden. Zoals ik dinsdag in het vragenuur al aangaf, betekent het ook dat wij in ieder geval op korte termijn alle feiten boven tafel krijgen. Wat is nu waar? Wat maakt dat ook deze week het aantal medewerkers bij de beveiliging opeens weer dramatisch achteruitliep? Daarnaast zitten er een paar andere aspecten in

het sociaal akkoord. Wij hebben van meet af aan gezegd, ook in overleg met Schiphol: first things first, nu moet eerst de zomer op orde; de rust moet weer terugkeren. Dat is overduidelijk nog niet gelukt. Tegelijkertijd is er wel afgesproken dat we, en Schiphol vooral, vanaf september werken aan de andere aspecten die men in dat sociaal akkoord heeft afgesproken. Denk aan aspecten als: moet je de security wel uitbesteden of moet je die gewoon weer gaan inbesteden op Schiphol? Dat moet dan overigens met dezelfde waarborgen voor de medewerkers die daar nu zijn, zoals ik net aangaf bij het aspect van de grondafhandeling.

Er ligt ook een belangrijke taak, die minister Van Gennip op zich heeft genomen, op het gebied van alle andere arbeidsomstandigheden, de Arbeidsinspectie en alles wat vorige week in de tv-uitzending van Nieuwsuur zat, maar wat ons in de week daarvoor persoonlijk door de vakbonden al verteld is. Minister Van Gennip en ik hebben daar al met ze over gesproken. Daarvan hebben wij gewoon klip-en-klaar gezegd: dit zijn niet de afspraken die we hebben gemaakt. Als er al in 2010 afspraken zijn gemaakt om bijvoorbeeld tilapparatuur te installeren, maar vervolgens is de conclusie dat die niet of onvoldoende wordt gebruikt, dan is het eens te meer zaak dat daar vanuit de Arbwet en arbeidsomstandigheden op gehandhaafd moet worden. Op deze manier is dit namelijk niet de luchthaven en niet het type werk dat wij willen hebben.

Er zijn nog meer vragen daarover, maar dit is even de belangrijkste lijn van het kabinet.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Van Raan, Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Straks gaan we het nog over het klimaat hebben, maar nu nog even over de arbeidsomstandigheden. We hebben vorige week ook gehoord dat die beveiligers zeggen: al krijgen we €100, dan doen we het nog niet. De vraag die ik heb, is de volgende. In de media verschijnen duidelijke berichten dat Schiphol binnen enkele dagen nieuwe maatregelen zal treffen. De maatregelen die u nu bespreekt, gaan echt niet binnen een paar dagen gebeuren. Daar zijn we het volgens mij wel over eens. Je hoort dat Schiphol maandag gaat aankondigen 30% starts te gaan schrappen. Kunt u dat bevestigen of ontkennen? Die broodnodige rust zou kunnen helpen om de chaos te beëindigen, denk ik. Dat is wat ik hoor. Ik wil graag een bevestiging of ontkenning van de 30% reductie.

Minister Harbers:

Ik heb geen getallen paraat van wat er zal gaan gebeuren. Ik weet op dit moment dat er voortdurend overleg is op Schiphol over hoe de problemen van deze week en problemen die men nog kan zien aankomen voor de komende week, zo snel mogelijk opgelost worden. Zodra daar nieuws over is, zult u dat horen en zal ik het ook horen. Feit is wel dat de situatie zoals die nu is op Schiphol — dat hebben wij ook overgebracht op Schiphol — op deze wijze niet lang kan voortduren, vooral met het oog op het onderwerp waar we hier vandaag het debat over hebben: de veiligheid. Dat zal op enig moment, op hele korte termijn, tot een besluit moeten leiden vanuit het oogpunt van veiligheid, lange rijen met wachtende mensen — het wordt de komende weken natuurlijk niet meer dat fijne zomerse weer als je in de rij buiten staat — maar ook de druk op

medewerkers, want het werk moet wel te doen zijn. Wij verwachten dat securitymedewerkers de tijd en ruimte krijgen om fatsoenlijk de bagage te controleren, ook vanwege allerlei veiligheidsrisico's. Datzelfde geldt voor de verdere afhandeling van vliegtuigen. Het belangrijkste dat daar moet gebeuren, is dat de hoeveelheid vliegbewegingen en de hoeveelheid passagiers die men kan ontvangen op Schiphol vanuit het oogpunt van veiligheid, ook echt de hoeveelheid is, en dat het niet meer is. Waar dat toe gaat leiden, hoop ik op zeer korte termijn te horen. Dat is overigens ook de reden — dat heb ik uw Kamer vorige week in een brief gemeld — waarom de ILT sinds deze problemen zich voordeden, dus vanaf het voorjaar, de inspecties op Schiphol geïntensiveerd heeft. Bij de huidige omstandigheden op Schiphol kunnen er immers veel meer veiligheidsrisico's zijn dan je in normale omstandigheden hebt.

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

Goed dat de minister daarbovenop zit. Ik lees bijvoorbeeld in NH Nieuws: Schiphol blaast de burendagen af en verwacht binnen enkele dagen met de maatregelen te komen. Is de minister het met mij eens dat de meest voor de hand liggende actie die je kan doen om de druk te verlichten, het acuut schrappen van vluchten is? Is hij het daarmee eens? Twee. Werkt hij daar actief aan mee voor zover dat kan? De slotcoördinator gaat natuurlijk over de vluchten, maar werkt hij mee met dergelijke typen oplossingen die, zeg ik nogmaals, binnen enkele dagen, zelfs maandag al, verwacht worden?

Minister **Harbers**:

Ik ga niet speculeren over wat het meest voor de hand liggend is. Dat moeten de logistieke experts en alle betrokken bedrijven op Schiphol zo snel mogelijk met elkaar zien uit te dokteren. Daar moeten ze het eens over worden. We hebben natuurlijk wel gezien dat, en dat is de ervaring van het verleden, je bij vergelijkbare problemen in de afgelopen maanden twee knoppen hebt om aan te draaien. In de eerste plaats is dat niet het aantal vluchten, maar vooral het aantal passagiers, omdat daar op dit moment de grootste bottleneck zit. Maar zoals we gezien hebben, heeft het aantal passagiers uiteindelijk een weerslag op het aantal vluchten. Ik ga daar niet over speculeren. Het is nu alle hens aan dek voor Schiphol en de betrokken airlines om zo snel mogelijk, op zeer korte termijn, deze chaos het hoofd te bieden.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik probeerde goed te luisteren naar wat de minister precies zei over of hij het akkoord nog voldoende vond, over de gesprekken die hij met de minister van Financiën met Schiphol had en over wat er verder nog voor nodig is. Hij noemde dat het aflopen van de bonus een zaak is tussen Schiphol en de vakbonden, maar ik vind het ook een zaak van deze minister en van de minister van Financiën. Daarom vraag ik nog een keer: vindt hij de maatregelen die voor de zomer zijn afgekondigd nog steeds voldoende, wetende dat die bonus nu afloopt? Zo niet, wat gaat hij dan doen om met de minister van Financiën nog verder achter de structurele verbeteringen van de arbeidsomstandigheden, van het loon, aan te gaan? Want ik vind het niet genoeg als de minister zegt: ik vind dat iets tussen Schiphol en de vakbonden. Ik vind dat hij daar ook voornamelijk een rol in heeft.

Minister **Harbers**:

Er zijn allerlei afspraken gemaakt in het sociaal akkoord die wat ons betreft allemaal

onverkort moeten worden uitgevoerd. Van de week gaf ik aan: het is in de eerste plaats aan Schiphol en betrokken bedrijven om precies de feiten boven tafel te krijgen rond de vraag waarom er deze week opeens minder beveiligingsbedrijven zijn. Je hoort twee verschillende geluiden. Je hoort het geluid over de zomerbonus. Je hoort ook het geluid van beveiligers die thuiszitten en niet worden opgeroepen; dat noemde ik van de week ook in de Kamer. Er zijn ook beveiligingsbedrijven die hetzelfde aantal mensen leveren als een paar weken geleden, ondanks het aflopen van de zomerbonus. Er zit ook een beweging onder van bijvoorbeeld mbo- en hbo-studenten die daar ieder jaar in de zomervakantie werken, maar in september weggaan. Het allerbelangrijkste hierbij is dat wij, zowel minister Kaag als ik, hebben gezegd: "Er is wat ons betreft geen beletsel om iets te doen. Je hoeft wat ons betreft niet het dividend op te schroeven of de winst omhoog te krijgen, terwijl ondertussen deze problemen voortbestaan." Schiphol heeft dus geen beletsel vanuit de overheid om daar zelf met de bonden goed uit te komen.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dat het geen beletsel heeft ben ik helemaal met de minister eens, want we zien berichtgeving dat Schiphol op dit moment echt winst maakt. Ik zou de minister van IenW en ook de minister van Financiën echt op het hart willen drukken om, net als met NS is gebeurd, nogmaals indringende gesprekken te hebben met Schiphol voor de structurele verbetering van werkomstandigheden en het loon. Ik denk echt dat het helpt als de minister daar nog meer regie in neemt.

Minister **Harbers**:

In het debat wordt iedere keer wordt de overheid als aandeelhouder aangesproken. Wij hebben die boodschap van meet af aan indringend overgebracht. Dit probleem los je in onze optiek alleen op als je zorgt dat mensen op Schiphol willen werken. Dan heb je twee knoppen om aan te draaien, namelijk de beloning van de medewerkers en de arbeidsomstandigheden. Dat laatste gaat van te zwaar tillen tot aan rare werktijden en werkdruk. Dat kun je aanpakken. Die boodschap brengen we over. Recent, een week of twee geleden, hebben mevrouw Kaag en ik die boodschap ook nog overgebracht aan de raad van commissarissen, samen met de indringende vraag om erbovenop te zitten dat deze twee aspecten dusdanig geregeld worden dat de chaos definitief beteugeld kan worden.

De heer **Alkaya** (SP):

De minister geeft aan dat de risico's voor de veiligheid op dit moment groter zijn dan normaal op de luchthaven en dat hij verwacht dat dat wordt opgelost. Ik snap dat, omdat hij natuurlijk ook verantwoordelijk is voor de vliegveiligheid. Mijn vraag aan hem is: wat voor instrumenten heeft hij om dat af te dwingen? Kan hij bijvoorbeeld een maximum stellen aan het aantal vluchten of het aantal passagiers? Is het nu zijn politieke keuze om dat niet te doen of is zijn analyse dat hij dat überhaupt niet zou kunnen opleggen, dus dat hij niet kan sturen op het maximumaantal vluchten of passagiers?

Minister **Harbers**:

Het is niet zozeer een keuze. Het is handelen op basis van de feiten. Wij hebben vanaf de periode voor de zomer onderkend dat wat er nu op Schiphol aan de hand is, tot meer veiligheidsrisico's kan leiden. Ik weet niet of dat zo is. Ik heb geen berichten dat er acuut meer veiligheidsrisico's waren. Maar dat is wel de reden geweest dat de ILT, de

Inspectie Leefomgeving en Transport, de inspecties op Schiphol geïntensiveerd heeft. Dat is vervolgens ook het instrument. Op het moment dat de ILT constateert dat er situaties zijn die niet voldoen aan de regels, kan en zal de ILT daarop handhaven, of ze nou wel of niet een veiligheidsrisico opleveren. Het is dus niet zozeer, in antwoord op de vraag van de heer Alkaya, het sturen op het aantal vliegbewegingen of iets dergelijks. Het is gewoon ervoor zorgen dat de regels die er zijn, ook voor vliegveiligheid, goed gehandhaafd worden. Daarop heeft de ILT haar inspecties geïntensiveerd.

De heer **Alkaya** (SP):

Wat mij betreft tot slot op dit punt. Ik snap wat de minister zegt. Het liefst heb ik ook dat het op deze manier wordt opgelost, zonder inmenging van de minister. Maar wij constateren dat het niet gebeurt. Het gebeurt op dit moment al heel lang niet. In de zomer leek er een tijdelijke oplossing te zijn, maar het was alsnog heel druk. Is hij in deze situatie dan niet geïnteresseerd in de vraag hoeveel passagiers er op dit moment afgehandeld zouden kunnen worden, met het oog op zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid? Of is hij niet geïnteresseerd in zo'n getal en zegt hij alleen maar: het moet veilig en zie maar hoe je dat doet?

Minister **Harbers**:

Nee, ik ben daar zeer in geïnteresseerd, maar daarbij spelen verschillende aspecten. Het aantal passagiers op dit moment kan niet afgehandeld worden op Schiphol. Dat ziet iedereen, want anders heb je geen wachtrijen. Daar moet je dus maatregelen op nemen, zodat er een aantal passagiers komt dat Schiphol op dit moment met het gegeven aantal medewerkers kan afhandelen. Bij vliegbewegingen zijn er weer andere risico's. Op beide ziet de ILT toe dat als er risico's zijn, die weggenomen worden. Dat gebeurt voortdurend. De ILT heeft geen acute veiligheidsissues vastgesteld. Ze heeft wel een aantal risicovolle situaties geconstateerd, bijvoorbeeld risicovol rijgedrag bij de grondafhandeling. Daar is vervolgens op geacteerd. Ze heeft naar aanleiding van onwenselijke situaties direct ter plaatse contact opgenomen met de safety managers van de grondafhandelaar, de airline of wie het betreft. Ze is ook in gesprek met het ISMS, Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en de grondafhandelaren om mede op basis van die signalen tot een structurele aanpak te komen en daarmee risico's te voorkomen. Dat gebeurt allemaal voortdurend, maar dat is niet te vangen in één getal. Dat getal varieert. Dat hebben we de afgelopen tijd ook gezien. De ene dag konden er meer passagiers afgehandeld worden dan de andere dag. De opdracht is om het op zodanige aantallen te krijgen dat het zonder risico's behandeld kan worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dat de minister met zijn boodschap dat er geen beletsel voor Schiphol is om stappen te nemen, te veel afstand neemt en zelf te weinig regie pakt, zeker omdat de minister van Financiën aandeelhouder is. Er zijn radicale ingrepen nodig om van Schiphol weer een fatsoenlijk werkgever te maken. Dus welke radicale ingreep wil deze minister doen? Wil hij bijvoorbeeld zorgen dat er in die raad van commissarissen iemand zit die een sociale reset als primaire verantwoordelijkheid heeft, om er gewoon weer een fatsoenlijke werkgever van te maken?

Minister **Harbers**:

Ik ga mijzelf haast herhalen, maar dit is wat wij de hele tijd hebben gezegd tegen

Schiphol. Maar ook in het vennootschapsrecht in Nederland hebben wij in ieder geval gezegd: de aandeelhouder stuurt niet op dividend en niet op laagste kosten. De aandeelhouder, dat is minister Kaag, en ik, hebben vanuit de zorg over de exploitatie gezegd: om dit op te lossen, zul je wat ons betreft — dat had Schiphol zelf overigens ook al bedacht — iets moeten doen aan de arbeidsomstandigheden en de arbeidsbeloning. Dat moet zodanig gebeuren dat er weer mensen op Schiphol willen werken en dat de werkdruk niet onacceptabel hoog is. De werkdruk moet überhaupt gewoon normaal zijn. Daarbinnen heeft Schiphol wat ons betreft alle ruimte om dat op een goede manier te regelen. Als aandeelhouder sta je echter wel op afstand, want het is in de eerste plaats de raad van commissarissen die daarop stuurt. Die hebben wij daar ook op aangesproken. Wij spreken de hele raad van commissarissen erop aan.

De suggestie over de samenstelling van de raad van commissarissen kan ik hier niet overzien, want dan kom ik echt op het terrein van een collega met wie u, zo begreep ik, onlangs debat heeft gevoerd. Nog los daarvan vind ik het, bij de omstandigheden zoals die nu zijn op Schiphol, de verantwoordelijkheid van de voorzitter en alle leden van de raad van commissarissen om hier aandacht voor te hebben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is de raad van commissarissen die daarop moet toezien, zegt de minister. De minister zegt: het is uiteindelijk de bedrijfsvoering van Schiphol zelf en er zijn geen belemmeringen. Nou, ik denk dat we daar echt steviger op moeten sturen. Ik denk dat het heel goed zou zijn als er binnen de raad van commissarissen een commissaris is, die gewoon belast wordt met deze sociale aspecten. Dat is nodig om echt heel snel die transitie naar fatsoenlijk werkgeverschap te kunnen maken. Dus ik wil de minister toch vragen om hier met zijn collega, die de aandeelhouder is, snel overleg over te plegen en om er dan bij de Kamer op terug te komen voordat wij hier een tweeminutendebat over hebben. Ik denk namelijk dat het niet werkt om op afstand te gaan staan. En de minister vraagt Schiphol nu al een tijdje om een goede, fatsoenlijke werkgever te worden, maar kennelijk gebeurt dat niet genoeg.

Minister **Harbers**:

Wat dat laatste betreft: er is ontzettend veel werk aan de winkel, maar ik vind het wel heel goed dat dat sociaal akkoord in deze vorm gesloten is voor de zomer. Het is echt een uitgebreide lijst, waarop wij voortdurend meekijken om te zien of deze dingen wel gedaan worden. Met dat akkoord in de hand hebben we bijvoorbeeld nu ook eindelijk een doorbraak in de beperking van het aantal grondafhandelaren bewerkstelligd.

Wat betreft uw vraag en uw idee over de samenstelling van de raad van commissarissen: het is collega-minister Kaag die daar bij alle staatsdeelnameën over gaat, maar ik zal uw vraag aan haar overbrengen en zorgen dat u daarop een reactie krijgt. Dat zeg ik u toe.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan had nog een aanvullende vraag. Gaat uw gang.

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

Jazeker. Ik ben blij dat de heer Alkaya ook even doorging op dat punt over wat de

minister zelf kan doen, zeker in het licht van wat Schiphol zelf aankondigt, namelijk dat het heel snel, binnen enkele dagen lees ik, met maatregelen komt. De enige praktisch manier om dat te doen is dan het beperken van die vluchten. De heer Alkaya zei: wat is de verantwoordelijkheid van de minister? Dat punt maakte ik ook en de minister verwees toen naar de ILT. Hij deed dat net ook even in het debat met mevrouw Kröger. Hij verwees toen naar mevrouw Kaag en nu naar de ILT. Ik vind eigenlijk dat hij daarmee een beetje duikt, als ik het zo mag zeggen. Waarom zeg ik dat? Omdat in de zesde voortgangsrapportage van de OVV, waar we het onder andere over hebben, nou net staat dat de ILT nog altijd tekortschiet qua capaciteit. Nou, dat kan. Dat is een constatering. Dus dat komt die veiligheid niet ten goede. Maar dat betekent dat, in het licht van wat zijn voorgangers hebben gezegd over het OVV-rapport dat de basis vormt van al die voortgangsrapportages, het allemaal op orde moet zijn voordat we überhaupt praten over verdere groei of de invulling daarvan, of noem maar op. Nu blijkt dat die nog steeds tekortschiet, kan het toch niet anders zijn dan dat deze minister daar zelf meer verantwoordelijkheid in neemt? Dus dat hij wel degelijk gaat sturen als hij ziet dat die veiligheid misschien in het gedrang is. Als het nu nog niet veilig is, dan moet hij toch een rol spelen in dat ingrijpen in het aantal vluchten? Want dat is de enige knop waar hij nog aan kan draaien.

Minister **Harbers**:
Of het aantal passagiers.

De heer **Van Raan** (PvdD):
En via het aantal vluchten de passagiers. Dat klopt.

Minister **Harbers**:
De ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport, is onderdeel van het ministerie van IenW. Ze is onafhankelijk in haar inspectietaken. Desalniettemin is voor de zomer aangegeven dat deze situatie vraagt om geïntensiveerde handhaving. Dat had de ILT overigens ook zelf al bedacht, dus dat is helemaal mooi. Ze heeft daar ook de ruimte en de middelen voor gevonden. Ik zeg straks wat meer over de Arbeidsinspectie voor zover ik nu alle informatie daarover heb van SZW. De ILT heeft daarnaast nog afgesproken om met de Arbeidsinspectie gezamenlijk te gaan inspecteren, juist op het kruisverband tussen werkdruk, wellicht oververmoeidheid zoals genoemd is en sowieso de bejegening door sommige passagiers — dat wordt er ook niet vrolijker op dezer dagen — dus op het verband tussen werkomstandigheden en veiligheid.

De **voorzitter**:
De heer Van Raan, nog kort.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik dacht dat ik er nog twee had. Het kan eigenlijk niet alle twee tegelijkertijd waar zijn. Ik hoor de minister nu zeggen dat de ILT voldoende geëquipeerd is om alles te doen wat hij gevraagd heeft of wat nodig is, terwijl in de voortgangsrapportage van de OVV staat dat de Inspectie Leefomgeving nog steeds tekortschiet qua capaciteit. Ik kan dat gewoon niet rijmen met elkaar. Ik vind dat heel vreemd.

Minister **Harbers**:

Voor de langere termijn kijken we ook in het kader van het starten van de luchtvaartautoriteit naar de capaciteit van de inspectie en handhaving, en naar het voldoende op sterkte brengen daarvan voor de structurele omstandigheden. In ieder geval in de omstandigheden van nu heeft de ILT daar mensen en middelen voor gevonden. Ik ben het ermee eens dat we daar voor de langere termijn nog verdere inspanningen op moeten plegen. Dat doen we in het kader van de oprichting van de luchtvaartautoriteit.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik sluit me toch aan bij wat de heer Eppink eerder zei. Het is heel goed dat we hier de rol van de minister bespreken en dat hij richting Schiphol zegt: de problemen moeten nu opgelost worden, de salarissen moeten omhoog, de contracten moeten beter en de omstandigheden moeten beter. Maar laten we ook onze eigen rol oppakken. We hebben de heer Benschop niet voor niks een tweede keer uitgenodigd. Ik ga ervan uit dat de problemen definitief opgelost zijn voordat hij hier komt.

De **voorzitter**:

Ik hoorde geen vraag, dus ik stel voor dat de minister zijn betoog vervolgt.

Minister **Harbers**:

Er zijn al een paar dingen aan de orde gekomen. Ik kijk eerst naar de vraag over de Arbeidsinspectie. Ik ken niet alle details van de inzet van de Arbeidsinspectie, want dat is aan mijn collega van SZW. De Arbeidsinspectie bepaalt haar programma onafhankelijk. Ik heb meegekregen dat de Arbeidsinspectie in dit geval vertrouwde op de bedrijven en tegelijkertijd voor andere onderwerpen, zoals gevaarlijke stoffen, wel aanwezig is geweest op Schiphol voor diverse inspecties. Daarnaast heeft de Arbeidsinspectie ook op basis van de recente signalen haar inspecties bij de hele grondafhandeling weer opgepakt.

De heer Boucke vroeg wanneer de signalen bekend waren bij IenW en Sociale Zaken. De ILT heeft het toezicht geïntensiveerd naar aanleiding van de signalen. Die zijn natuurlijk niet nieuw. De ILT is permanent aanwezig op Schiphol en heeft daarop toegezien, ook in de afgelopen jaren. Overigens, wanneer de ILT zaken op het gebied van arbo waarneemt, worden die doorgegeven aan de Arbeidsinspectie. Die bepaalt dan vervolgens zelf haar inspectieprogramma. Ik zal de collega van SZW vragen om aan de Kamer te melden wat er verder bij de Arbeidsinspectie bekend was over eventuele signalen van Schiphol. Het eerste beeld is overigens dat er bij de Arbeidsinspectie wel meldingen binnenkwamen, maar die gingen vooral over loon en werktijden en bijvoorbeeld in de afgelopen periode niet over het tillen van koffers. Daarvan weten we inmiddels hoe dat in elkaar zit. Dat gaat de Arbeidsinspectie nu blijkbaar ook oppakken.

Dan de omstandigheden op het platform. De heer Alkaya had een vraag over ultrafijnstof. In de afgelopen periode is de Kamer daar schriftelijk over geïnformeerd. Wij vinden vanuit IenW en ook vanuit SZW een veilige en gezonde werkplek van groot belang. Daarom hebben wij het afgelopen jaar de sector gemaand tot een gedegen aanpak. Alle partijen in de sector hebben een taskforce ultrafijnstof opgericht, die een aantal maatregelen onderzoekt. Zo is er een proef gestart met mondklappers ter bescherming van platformmedewerkers. De belangrijkste structurele maatregel is de

inzet op het aanpassen van brandstoffen, het sleepproces van vliegtuigen en de elektrificatie van de grondoperatie, die in 2030 volledig uitstootvrij moet zijn. Hiernaast doet de Arbeidsinspectie onderzoek naar blootstelling van medewerkers op het platform aan meerdere emissies. SZW houdt ons hiervan op de hoogte. Wij benadrukken voortdurend bij Schiphol dat men dit zeer serieus neemt en ook alle medewerking verleent aan processen en werkgroepen die op dit gebied zijn opgericht.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik hoor op zich positieve woorden van de minister, maar ik wil toch wel herhalen ... Als je kijkt naar de uitzendingen van Nieuwsuur en vorig jaar ook Zembla en hoort wat voor uitspraken daar worden gedaan door het personeel, dan vind ik echt dat alle alarmbellen af zouden moeten gaan. Een van de mensen vertelde dat hij geen collega kent die gestopt is bij Schiphol die geen kanker heeft. De artsen zeggen in de uitzending van Nieuwsuur dat de helft van het grondpersoneel een beroepsziekte oploopt als de huidige werkwijze ongewijzigd blijft. Dan is het toch wel heel erg schrijnend dat het toezicht van de Arbeidsinspectie zo tekort heeft geschoten in de afgelopen jaren. Ik vraag de minister dan ook concreet toe te zeggen dat er nu een periodieke controle van de Arbeidsinspectie bij Schiphol komt. Het blijkt dat er te veel mis is gegaan en dat dat zo schadelijk is voor die mensen. In hoeverre wordt dat nu echt periodiek gedaan in de komende tijd? Wil hij dat toezeggen?

Minister **Harbers**:

De beelden die er zijn, maar ook de gesprekken die minister Van Gennip en ik daar de afgelopen tijd samen over hebben gevoerd, zijn heel indringend. Dat ben ik volkomen eens met de heer De Hoop en iedereen in de Kamer die daar aandacht voor vraagt. De Arbeidsinspectie doet onderzoek, in dit geval ook naar ultrafijnstof. Het onderzoek daarnaar bevindt zich in de afrondende fase en zal dan via de Arbeidsinspectie en via het ministerie van SZW ook bij de Kamer terechtkomen. Dat is ook echt ter afweging aan de Arbeidsinspectie en SZW. Wij nemen gezamenlijk dat probleem buitengewoon serieus. Bij de taskforce ultrafijnstof zijn niet alleen de betrokken bedrijven vertegenwoordigd, maar zijn er ook vertegenwoordigers van de medewerkers. Er is een begeleidingscommissie met vakbonden, Rijk, afhandelaren, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland. Dat is een onafhankelijke validatiecommissie. Ik ga ervan uit dat daar goede aanbevelingen uit naar voren komen, die we vanuit het kabinet zeer serieus zullen oppakken. Maar het is wel even wachten op dat onderzoek en die aanbevelingen die daaruit komen.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik snap best dat, voordat er zo'n periodieke controle komt, u het onderzoek even wilt afwachten wat er precies allemaal mis is gegaan. Maar dit alles overziende en horende zou ik eigenlijk van de minister verwachten, wat er ook uit het onderzoek komt ... Na wat ik nu al hoor, vind ik gewoon dat er een periodieke controle moet komen, al helemaal omdat dat de afgelopen periode niet goed genoeg is gebeurd. En over onderzoeken gesproken: komt er ook een onderzoek naar de veiligheidscultuur en de werkdruk onder het grondpersoneel? Wordt dat ook meegenomen? Dat zou ik graag willen weten.

Minister **Harbers**:

Ten eerste. Het is niet om flauw te zijn, maar ik heb een aantal keren aangegeven dat ik

hier niet over de inzet van de Arbeidsinspectie kan beslissen, omdat die niet onder mijn ministerie valt. Maar ik heb het daar veel over gehad, gezamenlijk met minister Van Gennip. Wij nemen dit gezamenlijk bloedserieus. Maar ik zou de Kamer willen vragen om verdergaande vragen over de Arbeidsinspectie en de inzet van SZW dan ook aan de orde te stellen in het kader van de arbeidsomstandigheden bij de collega en het kabinet. Ik kan niet hier ter plekke alles overzien en u de gevraagde toezeggingen doen. Neemt u alstublieft van mij aan dat wij dit buitengewoon serieus nemen. Ik zie ook de gezondheidsrisico's. En wat we vandaag hier bespreken, alles op het gebied van eventuele gevolgen voor de vliegveiligheid, neem ik bloedserieus.

De heer **De Hoop** (PvdA):

En een onderzoek naar de veiligheidscultuur en de werkdruk onder het personeel?

Minister **Harbers**:

Ook werkdruk is onderdeel van het sociaal akkoord. Dat wordt precies ingegeven door deze overweging. Onacceptabel hoge werkdruk op Schiphol, in de afhandeling, op het platform, in de security, kan gevolgen hebben voor veiligheid. Juist daarom hechten wij er zo aan dat dat onderdeel van het sociaal akkoord voortvarend wordt uitgevoerd.

De heer **Boucke** (D66):

Nog heel even voortbordurend op de vragen van de heer De Hoop. Ik snap wat de minister zegt en ik zie ook dat de minister de ernst van de situatie inziet. Toch denk ik dat wij als commissie voor IenW, die gaat over vliegveiligheid, hierover geïnformeerd willen worden. Ik snap dat het primair aan de minister van Sociale Zaken is, maar kan de minister ons toezeggen dat hij samen met de minister van Sociale Zaken ons informeert over de Arbeidsinspectie en over hoe het loopt als het gaat om fijnstof maar ook de arbeidsomstandigheden? En kan hij aangeven dat er een periodieke controle zal plaatsvinden? Want daar heeft het de afgelopen twaalf jaar wel aan geschort.

Minister **Harbers**:

Minister Van Gennip en ik hebben ergens in het najaar nog een gezamenlijk werkbezoek aan Schiphol op de rol staan, waarbij we ook diepgaand op al deze problemen in zullen gaan. Ik kan toezeggen dat we een gezamenlijke brief naar de Kamer sturen en daarmee ook uw commissie informeren. Ik denk dat het het handigste is om dat naar aanleiding van dat werkbezoek te doen.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog. O, mevrouw Kröger heeft nog een vraag. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch nog even over ultrafijnstof. We hebben in de Kamer al heel lang aandacht gevraagd voor ultrafijnstof als acuut gezondheidsprobleem. Toen is er aandacht gekomen voor de effecten op omwonenden, op de kindertjes in schoolklassen in Aalsmeer et cetera. Nu is er eindelijk ook aandacht voor de werknemers, maar dat is natuurlijk allemaal onderdeel van: welke normen stel je voor fijnstof en hoe dring je dat terug? Waar staat dat nou eigenlijk? Daar hoor ik de minister niet over.

Minister **Harbers**:

Dat is het andere vraagstuk waarover ik u eerder heb geïnformeerd dat ook daar nog onderzoek naar loopt. Het omgevingsonderzoek dat net voor de zomer naar buiten kwam, zal vervolgd worden in een diepgaander vervolgonderzoek, ook naar normstelling en andere vraagstukken daarachter. Datzelfde geldt natuurlijk ook voor het platform. Om tot een goede norm te komen, moet je alle goede inzichten naast elkaar leggen en ook instanties als het RIVM et cetera erbij betrekken. Ook dat loopt nu allemaal wel aan de hand van die onderzoeken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een heleboel onderzoeken, en daarmee wordt ook bescherming voor mensen op de lange baan geschoven. Is de minister het met mij eens dat sowieso, wat daarna ook de norm wordt, werknemers en omwonenden nooit blootgesteld mogen worden aan meer ultrafijnstof dan nu het geval is, dus dat sowieso vanaf nu de blootstelling een rap krimpende moet zijn?

Minister **Harbers**:

Ja. Daar zijn de maatregelen die al genomen zijn natuurlijk ook op gericht. We doen nu aanvullende onderzoeken; ik noemde net een proef met mondkmaskers. Het allerbelangrijkste zijn de structurele maatregelen: een uitstootvrij platform in 2030, elektrificatie van processen, aanpassen van brandstoffen, aanpassen van sleepprocessen van vliegtuigen. Dat zijn de structurele maatregelen die allemaal in gang gezet zijn. Die moeten er uiteindelijk toe leiden dat je het probleem bij de bron aanpakt. Er staan een aantal doelen voor 2030 en daar hebben we haast mee.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Ik heb een aantal vragen al gehad. Mevrouw Kröger vroeg nog naar de complexiteit van de luchthaven: baanwisselingen, banen buiten gebruik stellen. We zijn vanuit het ministerie bezig met een analyse van de complexiteit van Schiphol in samenhang met andere belangen en ook in samenhang met de andere voornemens, zoals het verminderen van het aantal vluchten tot 440.000. De sector zelf onderzoekt ook de operationele complexiteit. Dat betekent ook dat aan de kant van de luchthaven wordt verkend welke onderdelen van de infrastructuur door de gebruikers als complex worden ervaren. Vanuit IenW wordt gezien of er aanvullende veiligheidswinst kan worden geboekt als het operationeel concept wordt aangepast. Ik verwacht in de volgende voortgangsrapportage uw Kamer te kunnen informeren over deze beide processen.

Ik pak gelijk ook maar de vraag mee van de heer Boucke over de parallelle Kaagbaan. In een eerder debat heb ik al in de Kamer aangegeven dat ik eerst op hoofdlijnen een besluit wilde nemen over de toekomst en omvang van Schiphol. Dat betreft het besluit van 24 juni om 440.000 vliegbewegingen toe te staan. Daarna kunnen heel veel vraagstukken van een oplossing worden voorzien, niet alleen de parallelle Kaagbaan, maar bijvoorbeeld ook de indeling van de LIB-zones, dus de zones in de omgeving van Schiphol die al dan niet geschikt zijn voor bebouwing. Dat verkennen we met de omgeving, de provincie en de betrokken gemeentes. De heer Boucke vraagt om hier

vandaag af te kondigen dat er geen parallelle Kaagbaan komt. Die toezegging kan ik niet doen. Maar ik herhaal mijn eerdere toezegging dat dit in het rijtje besluiten zit die we met het 440.000-besluit in de hand in het komende jaar kunnen nemen. Dat red ik niet dit jaar. Ik verwacht medio volgend jaar duidelijkheid te hebben over wat we met de parallelle Kaagbaan doen; hopelijk in de eerste helft van volgend jaar. Dat houdt ook verband met iets waarop de heer Koerhuis wees: dan moet je ook goed kijken naar de ideale configuratie van de banen in de toekomst.

De heer **Boucke** (D66):

Dat laatste snap ik, maar we gaan krimpen. De reden dat je die baan nodig hebt, is nu weggefallen, ook vanwege de veiligheid. Ik wil een andere vraag aan de minister stellen. Hij gaf inderdaad aan dat hij eerst een integrale afweging moest maken. In juni is besloten tot krimp. Nu zegt hij het besluit dit jaar niet te kunnen nemen. In dezelfde zin zegt hij: waarschijnlijk medio volgend jaar. Kan de minister even precies aangeven wat er tussen nu, dus september 2022, en medio 2023 gebeurt? Waarom duurt het zo lang?

Minister **Harbers**:

Omdat er een veelheid aan uitwerkingen is, in de eerste plaats van het 440.000-besluit en de balancedapproachprocedure. Ik wil dat bij onze medewerkers ook niet tot een idioot hoge werkdruk laten leiden. Daarnaast zijn we heel veel andere processen aan het opstarten, bijvoorbeeld het NOVEX-gebiedsproces met overheden en omgeving. Die vraagstukken horen daar ook thuis. Ik wil niet zomaar voorbijgaan aan de partijen in de omgeving. Maar wees er gerust op dat ik ook dit soort vraagstukken voortvarend wil oppakken. Dat gaat helaas gewoon niet in een paar maanden.

De heer **Boucke** (D66):

En toch ben ik helaas niet gerust. Het is niet nodig voor groei. Het is niet nodig voor de veiligheid. De omgeving vraagt erom. Het duurt ook heel lang. Ik ben er dus niet gerust op dat hier vaart achter gezet wordt. Sterker nog, van de Kamer, van mij moest de oproep komen om dit te doen. Dus nee, ik ben er niet gerust op. Ik zou de minister ook willen vragen om even het proces te schetsen en aan de Kamer te sturen, zodat we daarover een oordeel kunnen hebben.

Minister **Harbers**:

Dat laatste wil ik nog wel een keer uiteenzetten, dus dat zeg ik toe. De overwegingen die de heer Boucke noemt, kunnen en zullen waarschijnlijk heel valide overwegingen zijn als het gaat om de al dan niet groei van Schiphol. Maar ik wil het echt in de juiste volgorde doen. Ik wil het ook doen in overleg met de omgeving, want dit betreft een groter vraagstuk. Dit gaat ook over de ruimte die Rijsenhout al dan niet krijgt. Datzelfde probleem hebben we in Amstelveen en op een paar andere plekken. We moeten met elkaar op een goede manier bekijken in welke zones je in de toekomst zou kunnen bouwen en waar het gewoon, ook al zou er ruimte zijn, handig is om dat toch niet te doen omdat je dan als het ware de gehinderden van de toekomst creëert. Dat proces zal ik uiteenzetten voor de Kamer.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

De heer Boucke vroeg ook naar onderzoek naar het verbeteren van aanvliegroutes: doet de ILT dat? Dat ligt niet bij de ILT. Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol zijn verantwoordelijk voor de routes en voor het voldoen aan de geluidsnormen. Daarbij speelt op de achtergrond het grotere project van de herziening van het luchtruim. De ILT ziet vervolgens toe op de naleving van de geluidsnormen en treedt handhavend op wanneer die worden overschreden. De ILT heeft dat een tijdje terug nog gedaan bij Schiphol en LVNL vanwege een overschrijding in 2021.

Dan de noordoostelijke aanvliegroute, de nachtnaderingsprocedure naar de Polderbaan vanuit het noordoosten. LVNL heeft deze procedure in 2015 om veiligheidsredenen buiten gebruik gesteld. Daardoor vliegt het verkeer dat vanuit het oosten de Polderbaan nadert in de nacht de langere route over de Noordzee. Die loopt inderdaad langs Castricum en Heiloo. Krimp heeft hierop geen invloed. LVNL heeft oplossingen verkend, maar geen voldoende veilig alternatief gevonden. Een oplossing zal uiteindelijk op de middellange termijn gekoppeld moeten worden aan de modernisering van het verkeersleidingsysteem.

Ik ga over naar het volgende hoofdstuk: vliegen over conflictgebieden, de nasleep van MH17. De heren Boucke en Koerhuis vroegen wat we doen om de Europese en mondiale samenwerking te versterken zodat vliegveiligheid op één staat. Dat is precies wat wij doen, al sinds die tragische dag in juli 2014. Wij betrekken overigens voortdurend de stichting nabestaanden MH17 bij alles wat er op dat gebied gebeurt. Naar aanleiding van het OVV-rapport heeft EASA de doorontwikkeling aangekondigd van het EU-platform voor betere en snellere informatie-uitwisseling. Dat ondersteunt het kabinet natuurlijk volledig. In samenwerking met Canada, de EU en ECAC hebben we vanuit Nederland de ICAO Assembly opgeroepen om de handleiding voor vliegen over conflictgebieden te updaten en daarin ook het EU-platform op te nemen als best practice voor risicobeheersing op regionale schaal.

Ik ben het eens met de heer Koerhuis dat de huidige procedures van ICAO te lang zijn. Die procedures proberen we voortdurend aan te scherpen. Zo werken we met internationale partners aan de ontwikkeling van criteria, zoals voor het sluiten van het luchtruim boven conflictgebieden. Die criteria moeten worden opgenomen in de handleiding voor vliegen over conflictgebieden. Dat is op korte termijn het meest haalbare op internationale schaal, maar daarmee zitten ze wel in de handleiding voor alle ICAO-verdragsstaten. Die criteria zullen we presenteren op het Safer Skies Forum dat volgend jaar wordt georganiseerd. Dat is juist bedoeld om hier vol de aandacht op te vestigen en te zorgen dat het er dan is, zodat we er een streep onder kunnen zetten. Het is overigens een vervolg op het Safer Skies Forum dat dit jaar door Canada werd georganiseerd, want dat trekken we samen. Binnen de ICAO is de gewoonte om, nadat landen met de toepassing van die criteria ervaring hebben opgedaan, over te gaan tot een wijziging van het Verdrag van Chicago. In lijn met de kabinetsreactie kunnen de voorbereidingen hierop pas na 2023 plaatsvinden. Volgend jaar hebben we dan hopelijk wel weer een heel belangrijke stap gezet. Wij zullen ons hier niet aflatend voor inzetten, net als voor de klacht die Nederland en Australië bij de ICAO hebben ingediend tegen Rusland.

De **voorzitter**:

De heer Boucke van D66 heeft hier een vraag over.

De heer **Boucke** (D66):

Mijn vraag gaat over de noordoostelijke aanvliegroute. Dank aan de minister voor zijn antwoord, maar het systeem waarover hij het heeft en waarop we moeten wachten, het zogeheten iCAS-systeem, wordt al jaren uitgesteld. Ik zei al dat mensen in Castricum en Heiloo ondertussen met heel veel nachtvluchten worden geconfronteerd. Kan de minister nader onderzoek doen om te kijken of het versneld kan worden? Want het instellen van het nieuwe softwaresysteem duurt al heel lang. We hebben het bij de laagvliegroutes ook gedaan, dus het kan. Zou de minister dus nader onderzoek kunnen toezeggen, zodat we sneller met een nieuw softwaresysteem gaan werken?

Minister **Harbers**:

Ik voel enorm mee met dit vraagstuk, maar het antwoord is dat het technisch niet gaat. Het is een megalomane operatie om van het huidige besturingssysteem over te gaan op het nieuwe. Ik begrijp dat LVNL terecht geen risico's wil nemen door dat te versnellen en vervolgens in de problemen te komen. Er is onderzoek gedaan naar andere oplossingen. LVNL heeft die verkend, maar ziet binnen de huidige constellatie geen voldoende veilig alternatief en is daarvoor gewoon echt afhankelijk van de invoering van het iCAS-besturingssysteem. Het spijt me.

De heer Alkaya vroeg naar de betrokkenheid van piloten bij de certificatie van vliegtuigen. Piloten worden op verschillende momenten bij de certificatieprojecten betrokken. Ter uitvoering van uw motie hebben we bij EASA gepleit voor structurele betrokkenheid van de koepelorganisatie van piloten. EASA heeft naar ons pleidooi geluisterd en geeft aan dat operationele piloten bij de evaluatie van nieuwe vliegtuigen of vliegtuigvarianten in voldoende mate worden betrokken binnen hun huidige werkwijze. Daarmee acht EASA de betrokkenheid van piloten afdoende gewaarborgd.

De heer Alkaya vroeg ook naar de veiligheid en werkomstandigheden van het cabinepersoneel. We hebben vanuit IenW geregeld overleg met de vakbonden. Daar komen ook de werkomstandigheden van het cabinepersoneel aan de orde. Het wordt een beetje eentonig: de arbeidsinspectie is verantwoordelijk voor toezicht op de arbeidsomstandigheden. Maar in het overleg dat minister Van Gennip en ik kort voor de zomer met KLM en Schiphol hadden, is ook dit vraagstuk indringend onder de aandacht gebracht en gevraagd om daar goed op te acteren.

De **voorzitter**:

Een vraag hierover van de heer Alkaya, SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik kan er kort over zijn: als iemand dat onderzoek maar doet. Al jarenlang wordt naar elkaar verwezen, maar daar schiet niemand wat mee op: het cabinepersoneel niet, de reiziger niet. Kan de minister dus in ieder geval toezeggen dat iemand dat onderzoek binnen afzienbare tijd gaat doen? Ik hoor het liefst ook nog wanneer. Het maakt mij niet uit wie, want het kabinet spreekt met één mond. Als wij maar de toezegging krijgen dat dit onderzoek linksom of rechtsom gaat gebeuren.

Minister **Harbers**:

We hebben daarvoor een gezamenlijke commissie, waar de ministeries in vertegenwoordigd zijn, de NAC, waar ook klachten en onderzoeken op het gebied van de arbeidsomstandigheden van cabinepersoneel worden behandeld. Beide ministeries zijn daarin betrokken. Signalen die daaruit komen, worden ook opgepakt. Ik meen dat ik de Kamer daar in de afgelopen maanden verder over heb geïnformeerd. Dat wordt dus opgepakt.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn beantwoording. Of nee, de heer Alkaya nog hierover.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot, voorzitter. Dit onderwerp gaat niet weg door dit technische antwoord. Er wordt gevraagd om een nulmeting, een risico-inventarisatie van wat er gebeurt doordat steeds meer mensen in vliegtuigen gepropt worden, waardoor irritaties ontstaan en de werkdruk toeneemt. Daardoor ontstaan onveilige situaties in de lucht. Daar zou een onderzoek naar komen, maar dat onderzoek komt er maar niet. De vakbonden geven aan dat dit gebeurt omdat niet duidelijk is wie dat onderzoek moet uitvoeren: de Inspectie SZW of de ILT. Ik geef aan dat dit terug op tafel zal komen tot het moment dat dit onderzoek plaatsvindt. Want met dit soort technische antwoorden van de minister schiet niemand wat op.

Minister **Harbers**:

Tegelijkertijd moeten we ook wel weten wat de feiten zijn. In de Nationale Adviesgroep Cabinelucht, waarover ik het zojuist had, zitten vertegenwoordigers van werknemers, werkgevers en ook van RIVM en TNO, om de feiten boven tafel te krijgen. Die hebben we wel nodig, want zonder het inzicht in wat er precies aan de hand is, kunnen de handhavers uiteindelijk niet op alle aspecten handhaven.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn beantwoording.

Minister **Harbers**:

Dan de vraag van de heer Van Raan over het verband tussen klimaat en veiligheid. Vorige week hadden we daar ook even een kort debat over in de plenaire zaal. Ik bestrijd niet dat er grote risico's verbonden zijn aan klimaatverandering. Er zijn risico's voor de aarde zelf, voor de duurzaamheid en voor de gezondheid van mensen. Het directe een-op-eenverband tussen dé klimaatverandering en dé luchtvaart en de veiligheid van de luchtvaart vind ik te vergezocht. Dat heb ik vorige week ook gezegd. Dat laat onverlet dat klimaatverandering een verschijnsel is dat we te bestrijden hebben. Dat is de reden waarom Nederland net als bijna alle landen het klimaatverdrag van Parijs heeft ondertekend, met daarin ook de noodzaak om in alle sectoren, overal, in alle aspecten van ons leven, de CO₂-uitstoot te beperken.

De reden dat ik het in het debat van vorige week zo scherp zei, is dat ik ook wel weer weet wat er gebeurt als ik zeg: ja, dat verband is er. Dan roept de heer Van Raan mij er namelijk per ommegaande toe op om de hele luchtvaart morgen af te schaffen, bij wijze

van spreken. Dat vind ik niet de juiste weg naar de klimaataanpak. Dat laat onverlet dat alle sectoren hierin een taak hebben, dat we voor alle sectoren moeten kijken hoe de klimaatdoelstellingen gehaald moeten worden. Maar als ik om me heen kijk in Europa, zie ik dat de luchtvaart in Nederland daar wel een koploperspositie in vervult, met betrekking tot de ambities, de wijze waarop men tot duurzame brandstoffen wil komen en de wijze waarop men de uitstoot wil verminderen. Om dat zeker te stellen, en omdat we dat mogelijk nog niet genoeg vinden, zetten we daar nationaal nog extra ambities bovenop, zoals het CO₂-plafond. Zo kijk ik ertegen aan.

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

Ik hoop dat u het mij niet kwalijk neemt dat ik onderdelen van het antwoord van de minister hier echt als onzin moet bestempelen. De gedachte dat deze minister het verband tussen klimaatverandering en de luchtvaart — misschien overhandig ik hem in tweede termijn nog wat rapporten — en de onmogelijkheid van de luchtvaart om te verduurzamen, niet kan leggen of niet zo scherp wil stellen omdat meneer Van Raan dan gaat roepen dat hij de luchtvaart wil afschaffen ... Ik kijk hem even aan. Ik hoop dat hij ook zelf vindt dat dat echt een onzindeel van zijn antwoord is. Daar zou ik mee willen beginnen.

De **voorzitter**:

Daar moet u ook mee eindigen, want het is uw laatste interruptie.

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

En daar zou ik ook mee willen eindigen.

De **voorzitter**:

De minister.

Minister **Harbers**:

Ik sta voor het kabinetsbeleid, namelijk dat we met de hele samenleving moeten verduurzamen: in de mobiliteit, in de gebouwde omgeving, in de landbouw, in de industrie, in de energievoorziening, overal. Daar is de luchtvaart een onderdeel van, wat mij betreft op gelijke wijze als we van andere sectoren vragen. Daar liggen grote uitdagingen en ook grote ambities om dat te doen. Als er één land is dat de luchtvaart op dat punt voortdurend een spiegel voorhoudt, dan is het Nederland. Maar het is ook zo dat de luchtvaart niet de enige CO₂-uitstoter is en ook niet de allergrootste. Het is wel een collectieve taak van alle sectoren waarin CO₂ de lucht in gaat.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch ook op dit punt. Gisteren zagen we de CBS-cijfers over de CO₂-uitstoot. Die laten zien dat er over de hele linie een reductie is, maar dat die bij mobiliteit enorm tegenvalt en dat er bij de luchtvaart eigenlijk weer een gigantische groei is, terug naar het oude normaal van voor corona. Ik hoor de minister zeggen dat de luchtvaart op gelijke wijze moet bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering. Dan moet ze dus ook streven naar die min 60% in 2030.

Minister **Harbers**:

Wij volgen als kabinet de afspraken die op dit punt gemaakt zijn met onder andere de Duurzame Luchtvaarttafel. Als land en als kabinet hebben wij gezamenlijk een afspraak gemaakt om te zorgen voor 55% CO₂-reductie in 2030, en daarbovenop te streven naar 60%. Dat is een doel dat geldt voor het samenspel van alle sectoren in Nederland.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Ik vervolg met Qatar Airways. Daar hebben een aantal leden naar gevraagd. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de autoriteiten in Qatar om aandacht te besteden aan mogelijke veiligheids- en gezondheidsproblemen. Meldingen van het vliegend personeel moeten ook door de autoriteiten van Qatar worden onderzocht. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO ziet toe op de naleving van de internationale kaders. Dan vraagt de Kamer natuurlijk, en terecht: kunnen wij nog toezien op die handhaving? Omdat de Europese wetgeving voor arbeids- en rusttijden niet van toepassing is op Qatar, is de ILT beperkt in haar toezichtsmogelijkheden. De ILT doet wel in z'n algemeenheid een aantal veiligheidsinspecties, gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen. EASA wijst deze inspecties risicogestuurd toe vanuit Europa en zorgt dus voor de verdeling. De platforminspecties van de ILT bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen geven maar een beperkte mogelijkheid voor de toetsing van werk- en rusttijden.

Overigens hebben we een luchtvaartverdrag met Qatar. Vermeende misstanden die bij Qatar Airways geconstateerd worden, kunnen we als gevolg van dat verdrag onder de aandacht van de Europese Commissie brengen bij de voorbereiding van het Gemengd Comité onder het EU-Qatarluchtvaartverdrag. Naar aanleiding van de recente mediaberichten zal Nederland dit signaal dan ook onder de aandacht brengen van dat Gemengde Comité.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van de heer Boucke en daarna van de heer Eppink.

De heer **Boucke** (D66):

Ik wilde nog heel even terugkomen op het punt van de verduurzaming van de samenleving en dus ook van de luchtvaart. De minister zei: we gaan de verschillende sectoren op gelijke wijze behandelen. Dat lijkt mij een heel goed uitgangspunt. De minister bracht ook de afspraak uit het coalitieakkoord in herinnering: minimaal 55%, met een maatregelenpakket dat optelt tot 60%. Eerder noemde de minister ook een van de instrumenten om daar te komen, namelijk het CO₂-plafond voor de luchthavens. Gebruikt de minister de doelen die we hebben afgesproken als leidraad voor het stellen van het CO₂-plafond? Want het is zoeken naar hoe hoog het plafond moet worden, zodat alle sectoren, ook de luchtvaart, daaraan bijdragen.

Minister **Harbers**:

Alle sectoren hebben daarin een verschillende opgave. Ik herken niet wat de heer

Boucke zegt, namelijk dat alle sectoren op gelijke wijze behandeld worden. Ik hoor de heer Boucke zeggen "dat zei u zelf", maar ik bedoelde het samenspel van alle sectoren. Dat in ieder geval. Het doel is wel 55% in 2030. Daarbij kijken we natuurlijk wel naar de verdeling van dat doel over de verschillende sectoren. Vanzelfsprekend kijken we er bij de vormgeving van het CO₂-plafond naar dat dat plafond wel doet wat het moet doen, namelijk zorgen dat de CO₂-uitstoot in de luchtvaart verder beperkt wordt. Zoals ik de Kamer eerder heb aangegeven, kom ik later dit najaar met onderzoeksresultaten op dat gebied, met verschillende varianten en met de wijze waarop we dat verder willen vormgeven. Uiteindelijk is het CO₂-plafond natuurlijk ons instrument om de CO₂-doelen van de luchtvaart ook op langere termijn te borgen. Daar moet het plafond op een goede manier aan bijdragen.

De voorzitter:

De heer Eppink, over Qatar Airways.

De heer Eppink (JA21):

Ik vind de mogelijkheden voor Nederland om te waken over de fitheid van het cabinepersoneel, zeker van de piloten, toch wel een beetje een mager beestje. De vele klachten van piloten, de apps en de berichten die ze sturen, namelijk dat ze moeten slapen in de cockpit en zo — er is een programma geweest op tv over dit onderwerp — zijn toch een zeer duidelijk signaal dat de veiligheid niet gewaarborgd wordt. Dat kan veel beter. Nou ja, het verdrag is nu gesloten, maar zou het niet beter zijn om te zeggen dat de veiligheidsmaatregelen van Qatar Airways compatibel moeten zijn met de veiligheidsvoorschriften die we zelf hanteren? Want op deze manier importeren wij allemaal onveilige situaties, waar we pas achter komen als er een ongeluk is gebeurd. We moeten al die wetgeving van andere landen respecteren, terwijl zij lagere maatstaven toepassen. Daar hebben we niet echt grip op. Ik wil de minister dus toch verzoeken om dat, waar dan ook, aan de orde te stellen, zodat de veiligheidssystemen die men heeft bij andere luchtvaartmaatschappijen compatibel zijn met de maatstaven die wij hanteren binnen de Europese Unie.

Minister Harbers:

De essentie daarvan is vastgelegd in het luchtvaartverdrag tussen de Europese Unie en Qatar. Wij gebruiken de mogelijkheden die in het verdrag zitten — die schetste ik zojuist — om melding van eventuele misstanden te maken. Los daarvan zijn er natuurlijk tal van internationale regels die door ICAO gesteld worden. Ook die organisatie ziet toe op de naleving van de internationale kaders. Dat is inherent aan een bedrijfstak die per definitie internationaal, globaal, opereert. Wat vanuit Europa vastgelegd moet worden, is vastgelegd in het EU-luchtvaartverdrag met Qatar.

De heer Koerhuis vroeg naar passagiers die zich aan boord misdragen.

De voorzitter:

De heer Koerhuis heeft ook nog een vraag over Qatar Airways.

De heer Koerhuis (VVD):

Sinds ik woordvoerder ben, maak ik al langer het punt van vliegvelden en vliegmaatschappijen aan de randen van de EU. Ik heb het eerder gehad over

klimaatregels, maar nu hebben we het over werk- en rusttijden. Ik zie daar gewoon oneerlijke concurrentie en nu dus ook zaken die de vliegveiligheid raken. Ik vind dat niet kunnen. Ik wil dus dat ze onder de EU-regels komen te vallen en dat we anders iets doen richting die landen, dat we actie ondernemen, of dat de minister de EU ertoe oproept om actie te ondernemen tegen die landen. Ik wil gewoon dat ze eronder komen te vallen.

Minister Harbers:

Die wil begrijp ik. Tegelijkertijd is dit een zaak van de EU. Op dit moment zijn er geen luchtvaartverdragonderhandelingen, noch met Turkije, noch met de Verenigde Arabische Emiraten. Dat zijn twee van de landen waarin grote hubs buiten Europa liggen. Dat is toch echt het enige punt waar het geregeld kan worden. Daarvoor is dan een Europees onderhandelingsmandaat nodig. Als zo'n onderhandelingsmandaat aan de orde is, doen wij vanzelfsprekend altijd ons best om dit soort aspecten in te brengen, maar op dit moment is het simpelweg niet aan de orde. Dat is de enige mogelijkheid die we hebben om over dit soort dingen afspraken te maken.

Dan de zwarte lijsten. Het is mogelijk voor luchtvaartmaatschappijen om informatie over overlast gevende passagiers te delen, mits dat gebeurt binnen de kaders van de AVG. Hoe ze dat laatste goed moeten regelen, levert luchtvaartmaatschappijen nog wel wat hoofdbrekens op. Het kan wel tussen KLM en Transavia, omdat die onderdeel zijn van één concern, maar daarbij hebben ze ook allerlei praktische dingen op te lossen. Dat zal andere Nederlandse luchtvaartmaatschappijen straks waarschijnlijk heel veel inzicht bieden in wat je onderling moet regelen om dit op een goede manier te doen. Bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen deelt men wel die ambitie, maar dan kom je inderdaad op een heel praktisch punt, namelijk dat de kwalificaties die men aan een passagier geeft, nog weleens verschillen van luchtvaartmaatschappij tot luchtvaartmaatschappij. De categorie waarin iemand valt, is soms ook ter beoordeling van het cabinepersoneel. ICAO hanteert vier oplopende categorieën van misdragingen aan boord, maar in welke categorie plaats je roken op het toilet? Dat is bij de ene maatschappij categorie 1 en bij de andere maatschappij categorie 2. Er worden ook verschillende termijnen opgelegd voor de duur dat je niet welkom bent aan boord. Dat zijn allemaal praktische zaken waar men nu achter komt door de wens om die informatie te gaan delen. Daarom heeft de sector gezegd: als KLM en Transavia beginnen, leert ons dat waarschijnlijk ook heel veel. Dan hebben ze in de tussentijd ook nog even de ruimte om de hoofdbrekens die het oplevert met betrekking tot de AVG op te lossen. Dat kan ik niet verder afdwingen, maar gelukkig kan ik constateren dat de wens breed wordt gedeeld en dat men daar voortvarend aan werkt.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik vraag ook niet om afdwingen, maar ik vraag wel regie van de minister. Dat past in het beeld dat de VVD heeft voor de luchtvaart in Nederland, waarbij we naar één luchthavensysteem gaan en de minister de regie voert. Ik zou graag willen dat de minister ook hierop regie voert, zodat dezelfde criteria gehanteerd worden en vliegaso's even lang op zwarte lijsten staan. Daar krijg ik graag een antwoord op van de minister: gaat hij daar regie op voeren?

Staat wetgeving hieraan ook in de weg? Misschien kan de minister daar alvast een

inventarisatie van geven. Ik hoor de minister de AVG noemen en zelf noemde ik de privacyregels al. Dan komt bij mij al snel de angst op dat wetgeving in de weg staat aan de wens om vliegaso's aan te pakken. Het zal niet het eerste onderwerp zijn waarover wetgeving naar de Kamer komt omdat dit soort informatie toch niet gedeeld kan worden.

Minister Harbers:

Wat betreft de regie: wij faciliteren dat proces al. Dus ja, dat doe ik. We bezien ook hoe goede praktijken vervolgens in de toekomst gedeeld kunnen worden. Als er vraagstukken uit komen die op het gebied van wetgeving liggen, dan kijk ik daar natuurlijk als eerste naar. Soms is het geen zaak van wetgeving, maar een zaak van goed organiseren. De AVG gaan we natuurlijk niet veranderen alleen voor dit punt. De AVG is gewoon het kader. Ik zie natuurlijk wel dat dat voor heel veel bedrijven, ook in dit geval, betekent dat men een paar extra waarborgen heeft in te bouwen om aan de regels van de AVG te voldoen. Uiteindelijk zou je binnen de regels van de AVG natuurlijk wel een zwarte lijst van misdragende passagiers moeten kunnen maken, mits je de goede waarborgen hebt. Dat zijn nog een paar hoofdbrekers tussen de maatschappijen, die dat op dit moment allemaal op een verschillende manier registreren.

Dat was het.

De voorzitter:

Anders misschien de ledenlijst van de mile high club. De minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Ik ken het vanuit de rest van de samenleving.

Dan de drones: virtuele beschermingsmuren, geofencing, voor drones. EASA werkt aan het tegengaan van cybersecurityrisico's met drones. Geofencing is er een. Het is overigens maar een radertje in het geheel. Het wordt door fabrikanten in de software van drones verwerkt om het moeilijker te maken om bewust of onbewust zonder toestemming met een drone in de buurt van een luchthaven te komen. EASA werkt eraan om ervoor te zorgen dat dat ingebouwd zit, maar dat is niet het hele verhaal. Technologische mogelijkheden ontwikkelen zich in hoog tempo, zoals de heer Koerhuis ook weet. Allerlei cybersecuritymaatregelen worden daarbij zowel nationaal als Europees nauwlettend in de gaten gehouden. Vanuit het ministerie blijven we daar ook op aangehaakt.

Dan over de handhaving in het luchtruim. Boven de luchthavens zijn de luchthavens zelf verantwoordelijk. Daarbuiten is de politie verantwoordelijk. Op het luchthaventerrein doet de Koninklijke Marechaussee de handhaving op drones. Daarbuiten is de politie aan zet. Het OM is vervolgens verantwoordelijk voor een eventuele strafrechtelijke vervolging van een dronepiloot. Ik denk dat ik daarmee de vragen beantwoord heb.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank aan de minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Ik zie dat de heer Eppink van JA21 toch nog een vraag heeft.

De heer **Eppink** (JA21):

Ik had nog een vraag gesteld en die luidde of de minister nog het volle vertrouwen heeft in de huidige president-directeur van Schiphol.

Minister **Harbers**:

Ik was straks al even ingegaan op hoe het werkt in het vennootschapsrecht: van aandeelhouder naar raad van commissarissen naar raad van bestuur. Mijn belangrijkste relatie met de heer Benschop en de raad van bestuur is dat ik hen voortdurend spreek over de exploitatieproblemen op Schiphol, de wijze waarop men daar invulling aan geeft en de wijze waarop men met maatregelen komt. Ik stel vast dat er heel veel maatregelen in gang zijn gezet, maar dat ze bij elkaar nog altijd onvoldoende effect hebben en dat er dus echt nog een stevige tand bij moet. Het ministerie bijna dagelijks en ikzelf met hoge regelmaat brengen die boodschap over.

De **voorzitter**:

Goed. Dan stel ik voor dat we naar de tweede termijn van de Kamer gaan. Als er nog onbeantwoorde vragen zijn, kunt u dat nog melden. Ik stel voor dat we anderhalve minuut doen. Het woord is aan de heer De Hoop van de fractie van de PvdA.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik verwacht die niet nodig te hebben. Dank aan de minister en de ambtelijke ondersteuning voor de antwoorden. Als er één ding toch bij mij blijft hangen, is het dat ik vind dat de minister en ook de minister van Financiën toch nog meer regie moeten nemen met de problemen bij Schiphol. Het zijn inderdaad, zoals de minister zegt, twee aspecten: de arbeidsvoorwaarden en het loon. Ook daarin verwacht ik toch nog een iets actievere rol van dit kabinet. De Partij van de Arbeid vindt dat er meer nodig is dan de zomerbonus, namelijk echt structurele waardering voor het personeel bij Schiphol. Ik vind echt dat we moeten kijken naar een periodieke controle bij de Arbeidsinspectie. Ik zou daar graag op terugkomen bij een in te plannen tweeminutendebat.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan is het woord aan de heer Boucke van D66. Gaat uw gang.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook van mijn kant dank aan de minister en de ambtelijke ondersteuning voor de beantwoording van de vragen. Het is goed dat er regels worden opgesteld die het aantal grondafhandelaren beperken. Het is ook goed dat er kritisch gekeken wordt dat werknemers niet verder de dupe worden. Ik heb echter geen antwoord gehoord op mijn vraag wanneer de Kamer deze uitwerking kan verwachten. Graag een reactie van de minister daarop.

Verder toch nog heel even over de overlast die ervaren wordt door de aanvliegroutes. De minister zegt dat er onderzoek gedaan is en dat er op dit moment geen veilige

oplossing is. Is het dan dus zo dat mensen maar moeten wachten op wat ik de eeuwigdurende invoering van het iCAS-systeem noem, ofwel de luchtruimherziening? Ik probeer toch nog een keer aan de minister te vragen om te kijken of hij dat niet kan versnellen. Ik weet dat het jaar na jaar wordt uitgesteld.

Ten slotte nog over de aangekondigde krimp. Die biedt wel echt ruimte om te versnellen op de fysieke leefomgeving. Ook op dat punt zou ik graag aan de minister willen vragen om te kijken of hij het proces kan versnellen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Schiphol is een publieke dienst. Dit kabinet, zowel als wetgever als als aandeelhouder, is daar verantwoordelijk voor. Het is een puinhoop. Ik wil de minister toch vragen om, ook als aandeelhouder, te zorgen dat er iemand in de raad van commissarissen komt die gewoon behept is met de sociale reset die nodig is zodat het weer een fatsoenlijke werkgever wordt en om in te grijpen in het aantal passagiers om het veilig te laten zijn. Dat is gewoon een verantwoordelijkheid van deze minister.

Dan over het klimaat. Ik heb de minister heel duidelijk horen zeggen: de luchtvaart moet op gelijke wijze bijdragen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Dan is de vraag of de CO₂-plafonds worden gezet op het niveau van de duurzame agenda luchtvaart van de sector of de afspraken van het coalitieakkoord. Dat is vrij fundamenteel, want als het gaat om gelijke wijze, dan zou het moeten gaan om de afspraken uit het coalitieakkoord, dus 55%.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Koerhuis van de fractie van de VVD. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter, dank. Ik ben blij met het uitgebreide antwoord van de minister over het vliegen boven conflictgebieden. Met betrekking tot vliegvelden en vliegmaatschappijen aan de randen van de EU is het nog net niet goed genoeg. Ik zou echt willen dat de minister zich actief inzet in de EU om die vliegvelden en vliegmaatschappijen onder de EU-klimaatregels en de EU-werk- en rusttijden te krijgen. Wat mij betreft worden de verdragen waar de minister het over had zo snel mogelijk aangepast.

Dan de vliegaso's. Ik wil echt regie van de minister op dat ene luchthavensysteem. Ik hoor hem zeggen: ik faciliteer; ik kijk waar de vliegmaatschappijen mee komen. Ik wil toch iets meer regie van de minister horen dat hij actief de vliegmaatschappijen helpt om vliegaso's aan te pakken.

Dan de drones. De minister zegt: de politie moet drones tegenhouden rondom luchthavens. Misschien kan hij iets meer uitleggen hoe dat er in de praktijk precies uitziet. Ik kan me ook voorstellen dat hij dat later in de brief doet, samen met de minister van JenV.

Tot slot de tweede Kaagbaan. We hebben het even gehad over vliegveiligheid, maar ik wil ook aangeven dat als we de tweede Kaagbaan bouwen, dat ook andere banen zal ontlasten die best wel wat overlast geven. Volgens mij verwees de heer Boucke zelf ook naar de andere banen die overlast geven. Ik begrijp ook dat als je de tweede Kaagbaan bouwt, er ook meer mogelijkheden voor woningbouw komen rondom Amsterdam.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Eppink van de fractie van JA21.

De heer Eppink (JA21):

Dank u, voorzitter. Ik vond dat de minister nogal wat formalistisch antwoord gaf op mijn vraag ten aanzien van de leiding van Schiphol. Laat ik het dan opnieuw formuleren, ook namens de vele reizigers die lang in de rij moeten staan: is de minister tevreden met het werk van de heer Benschop, ja of nee?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren ...

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

... die ook had aangegeven nog niet alle vragen beantwoord te hebben gezien. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat klopt. Dank u wel, voorzitter. In navolging van de heer Koerhuis: de echte vliegaso's zitten natuurlijk in de luchtvaartsector zelf. Kijk eens hoe de minister antwoorden geeft: "ik moet nog onderzoek doen", "het is nog niet mijn verantwoordelijkheid", "ik ga er niet over" en "ik zie het verband niet zo zwart-wit". Ik wil dan toch een aantal vragen nog een keer duidelijker krijgen. Neem die 30% reductie van passagiers. Het Financieele Dagblad publiceert net dat Schiphol bekendmaakt dat ze boven op de bestaande maatregelen 18% minder vertrekkende vluchten gaan doen. Dan is het toch raar dat de minister dat of niet weet, of wel op de hoogte was. Dat is dus eigenlijk een nieuwe vraag.

Dan over het klimaatvraagstuk en de luchtvaart. Er is al een wetenschappelijke factsheet over geweest dat fair share, naar rato, in 2030 het klimaatplafond, het CO₂-plafond, voor de luchtvaart 2,5 megaton is. Dat is niet weersproken in een second opinion, met name aangevraagd door de coalitiepartijen. Dat is niet tegengesproken. Graag een reactie

daarop. Ik heb vijf of zes onderzoeken meegenomen over het verband tussen luchtvaart en klimaat. Die zou ik graag aan de minister willen geven.

Dan de vraag die niet beantwoord is. Die ging over de cabinelucht. Dat is echt een gevaar voor de veiligheid, zeker voor de piloten. De vraag was simpel. Vliegtuigbouwers verkopen de optie om alleen nog schone lucht in de cabine te hebben. De minister kan meehelpen dat verplicht te stellen. Het is nu niet verplicht, dus luchtvaartmaatschappijen doen dat gewoon niet. Het is te duur. Wat kan de minister doen om die optie wel te verplichten?

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer De Hoop, PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

De heer Van Raan heeft een bondgenoot in mij gevonden in deze commissie wat betreft verduurzaming en krimp in de luchtvaart. Er was echter één ding waar ik over viel in zijn tweede termijn. Hij zei: de echte aso's zitten in de luchtvaartsector zelf; dat zijn de mensen die werken in de sector zelf. Ik denk dat het goed is om even het onderscheid te maken tussen de bagageafhandelaren en de mensen die dat moeilijke werk doen op Schiphol, en de schade die Schiphol berokkent aan de leefomgeving. Dat ben ik helemaal met hem eens. Maar ik wilde even die nuance aanbrengen. Ik hoop dat de heer Van Raan dat met mij deelt. Het zou namelijk verkeerd over kunnen komen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben blij dat de heer De Hoop mij de kans geeft om dat te verduidelijken. Dat klopt namelijk. Als ik het heb over de vliegaso's, dan heb ik het over het management, de sector die maar doorgaat en maar rekt, bestuurders die maar meegaan, onderzoeken uitstellen, verbanden vaag maken. Dan heb ik het uitdrukkelijk niet over de mensen die daar eigenlijk het slachtoffer van zijn. Dank voor deze kans om dat te verduidelijken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Alkaya van de fractie van de SP. O, de heer Koerhuis heeft nog een vraag.

De heer Koerhuis (VVD):

Aansluitend op de heer De Hoop: de luchtvaart in Nederland zorgt voor zo'n 300.000 banen. Die allemaal wegzetten als vliegaso's vind ik eigenlijk ook niet kunnen. Ik ben blij dat de heer Van Raan het voor een deel terugneemt. Ik zou hem er toch op willen wijzen dat de luchtvaart wereldwijd moet verduurzamen. Dan kunnen we in Nederland de luchtvaart wel als asociaal wegzetten en sluiten, maar dat heeft natuurlijk helemaal geen zin, want dan verplaatst de luchtvaart zich naar de randen van Nederland, net over de grens. Volgens mij moeten we de luchtvaartsector positief benaderen en wereldwijd de leidende rol pakken om te zorgen dat de luchtvaartsector wereldwijd verduurzaamt.

De heer Van Raan (PvdD):

Ook dank aan de heer Koerhuis voor deze verduidelijking. Ten eerste, die 300.000 is

een mythe. Ik zou de heer Koerhuis willen vragen daar niet steeds mee door te gaan. Ten tweede, het gaat inderdaad niet om de mensen die daar werken. Die zijn daar echt het slachtoffer van. Die mag je er dus inderdaad van aftrekken. Je mag het gerust weer uitbreiden naar de vliegsector wereldwijd. Daar mag je weer mee uitbreiden. Want nogmaals, wat ICAO bijvoorbeeld voorstelt op het gebied van verduurzaming, is een wassen neus. Daarmee brengt zij de klimaatveiligheid in gevaar. De vliegaso's zitten dus overal, ook wereldwijd.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Alkaya van de fractie van de SP. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. "Aso's" is al een erg woord, maar "slachtoffers" zijn het ook niet. De mensen die ik spreek in de luchtvaart zijn er vaak hartstikke trots op. Die zijn vaak hartstikke gefrustreerd dat zij hun werk niet goed meer kunnen doen, juist omdat het zo uit de hand loopt vanwege de grote drukte en de grote aantallen. Ook de medewerkers zien het liefst dat de aantallen een beetje omlaaggaan, zodat zij het werk, waar ze trots op zijn, weer op een goede manier kunnen doen.

Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording van onze vragen. Ik constateer wel dat veel van de antwoorden waren alsof wij hadden gevraagd: kunt u nog eens uitleggen hoe het precies zit? Het waren allemaal procesantwoorden en formalistische antwoorden, terwijl ik ook heel veel resultaten heb gevraagd van de minister. Ik heb ook naar de regierol gevraagd. Daar hebben ook andere partijen naar gevraagd. Ik wil alleen maar constateren dat op het moment dat het misgaat in de vliegveiligheid, de minister eindverantwoordelijk is. Dan moet hij die verantwoordelijkheid wel nemen. Dan zullen wij hem ook zeker op die verantwoordelijkheid aanspreken.

Dan zou ik hem tot slot nog willen vragen om terug te komen op mijn zorgen over de arbeidsvoorwaarden van het cabinepersoneel, niet alleen als het gaat over cabinelucht, maar ook over allerlei andere zaken die ik heb benoemd.

Dank u wel.

De voorzitter:

Er is eerst een vraag van de heer Koerhuis. Daarna van de heer Boucke en mevrouw Kröger.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik vond iets interessant wat de SP hier zei, namelijk dat de mensen in de luchtvaart trots zijn op hun werk. Ik ben het daarmee eens. Dat werk moeten we ook behouden. De heer Alkaya weet dat er toch een beperkte groei van de luchtvaart in Nederland nodig is om te zorgen dat mensen hun werk houden. Ik wil de heer Alkaya toch eens helpen uit die spagaat te komen. Ik hoor hem nu zeggen: die mensen zijn trots op hun werk en dat moeten we zo houden. Maar ik zie de heer Alkaya of de SP ook weleens voorstellen: we moeten krimpen en een fonds opzetten voor mensen die werken in de luchtvaart, zodat ze stoppen met werken in de luchtvaart. Dat is een spagaat. Ik roep u op: kom alstublieft uit die spagaat. Laten we samen staan voor mensen die werken in de luchtvaart en dat

ze hun werk kunnen behouden.

De heer **Alkaya** (SP):

Ondertussen begin ik echt mijn geloof in de goede intenties van de heer Koerhuis te verliezen. Deze discussie hebben we vaker gevoerd. Als ik met de vakbond praat, hoor ik dat de mensen die het werk zelf doen het gewoon niet met hem eens zijn dat die groei nodig is om de werkgelegenheid in de luchtvaart te behouden. Als die stelling niet juist is, en dat is die niet, dan is de rest van de vraag van de heer Koerhuis dus overbodig. Als de stelling wel juist is, dan vraag ik aan de heer Koerhuis om onderbouwing. Dan hebben we inderdaad een discussie die we daadwerkelijk moeten voeren. Maar de mensen om wie het gaat, de werknemers zelf, geven aan dat de groei niet nodig is om werkgelegenheid te behouden. Integendeel: "als wij ons werk goed willen kunnen doen, moeten de aantallen omlaag".

De **voorzitter**:

Het is helder. Ik stel voor om deze discussie te stoppen. U heeft duidelijk gemaakt waar u staat.

Het woord is aan de heer Boucke van D66 voor een nog tussenliggend punt, geloof ik.

De heer **Boucke** (D66):

Ik lees op de website van De Telegraaf net het bericht dat de heer Benschop vertrekt als baas van luchthaven Schiphol. Ik zou graag een eerste reactie van de minister hierop willen.

De **voorzitter**:

Begrijpelijk. Dat was ook de vraag van mevrouw Kröger, neem ik aan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker. Ik denk dat het belangrijk is dat de minister hier een toelichting op geeft. Ook vraag ik me af of het tijdens het hele gesprek dat we net hebben gehad over het beter aansturen van het bestuur van Schiphol al duidelijk was dat de heer Benschop staande het debat ging vertrekken.

De **voorzitter**:

Goed. Dan is dat duidelijk. Die vraag komt er nog bij. We zijn gekomen aan het einde van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. We schorsen een paar minuten en dan geef ik het woord aan de minister. Ik schors drie minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan verder. Gelet op de actualiteit kan ik me goed voorstellen dat er nog vragen zijn van de leden, maar we stoppen strikt om 13.00 uur. Dus beperk u in uw vragen.

Het woord is aan de minister.

Minister **Harbers**:

Voorzitter. Laat ik maar beginnen met het nieuws dat zojuist naar buiten kwam. Ik kan bevestigen dat de heer Benschap zijn functie ter beschikking heeft gesteld, ook vanwege de aanhoudende problemen op Schiphol en omdat hij zelf niet in de weg wil staan bij de oplossing daarvan. Ik denk dat met alles wat daar speelt, het hem siert dat hij deze stap zet. Ik ben staande dit debat geïnformeerd over het voornemen daartoe. Het is aan, ook weer in de verhouding zoals ik u net in het debat heb gezegd, de raad van commissarissen om daar uiteindelijk de bekendmaking over te doen. Ik ben daar tijdens dit debat over geïnformeerd. Ik heb het niet tijdens dit debat kunnen checken, maar ik ga er gewoon van uit dat de aandeelhouder, vertegenwoordigd door het ministerie van Financiën, daar tijdig over in kennis is gesteld.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, daarna de heer De Hoop en dan de heer Van Raan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister heeft net een moment genomen. Ik neem aan dat hij contact heeft gehad, ook met het ministerie van Financiën, de aandeelhouder. Mijn vragen zijn de volgende. Wanneer is de raad van commissarissen geïnformeerd door de heer Benschap? Wanneer is de aandeelhouder geïnformeerd? Wanneer was het kabinet van plan de Tweede Kamer te informeren hierover? We hebben hier een heel debat zitten voeren over hoe er beter toezicht kan zijn op het functioneren van Schiphol en dus ook van de bestuurder van Schiphol. Dan blijkt dat deze minister geeneens op de hoogte was dat gisteravond kennelijk al bekend was dat hij opstapte.

Minister Harbers:

Ik weet niet of dat gisteravond bekend was. Ik ben daar vanochtend tijdens het debat over geïnformeerd. Ik heb ook niet de aandeelhoudersrol. Gewoon even in alle scherpste: ik weet niet wanneer het ministerie van Financiën daarover is geïnformeerd, maar het moment om de Kamer te informeren, is als de aankondiging formeel is. Die is zojuist om 12.35 uur gedaan.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het wel opmerkelijk. Ik zie letterlijk op de website van Schiphol staan: "Dick Benschap heeft gisteravond bij de raad van commissarissen zijn functie als President-Directeur (...) ter beschikking gesteld." Ik vind het hoogst opmerkelijk dat de minister dat dan blijkbaar tijdens dit debat pas weet, of ik vind het buitengewoon onfatsoenlijk van de raad van commissarissen, wetende dat wij hier vandaag een debat hebben dat met name gaat over de redenen waarom de heer Benschap blijkbaar zijn functie nu ter beschikking heeft gesteld. Dat vind ik dan hoogst opmerkelijk. Ik ga ervan uit dat de minister het ook opmerkelijk vindt dat hij dat niet eerder heeft gehoord.

Twee. In hoeverre heeft de minister wel of niet druk uitgeoefend op de heer Benschap? Of heeft hij zich daar helemaal op een afstand van gehouden?

Minister Harbers:

Wij hebben voortdurend druk uitgeoefend op het nemen van de juiste maatregelen. Vanuit het ministerie van IenW ging dat over het zo snel mogelijk verbeteren van de hele operatie en exploitatie op Schiphol. Ik weet niet wat er gisteravond gebeurd is. Dat weet

ik hier nu niet. Ik weet ook niet wanneer het formele besluit is genomen van de raad van commissarissen om in het voorstel tot vertrek te bewilligen. Dat zijn echt vragen die ik hier niet kan beantwoorden. Ik vertel u dat ik tijdens dit debat heb gehoord over het voornemen. Ik ben wat dat betreft ook gehouden aan de bekendmaking door de raad van commissarissen.

De voorzitter:

De heer Van Raan en daarna de heer Koerhuis.

De heer Van Raan (PvdD):

De heer De Hoop noemt het hoogst opmerkelijk. Dat vind ik een beleefde uitspraak. We hadden het net over een kwalificatie, die ik hier niet zal herhalen, van management of hogere regionen van de luchtvaartsector. De minister moet zelf ook voelen dat hij hier als het ware een beetje in zijn hemd gezet wordt. Ik zou graag een brief willen ontvangen, zeg ik misschien namens de hele commissie, met het feitenrelaas vanuit het oogpunt van deze minister. We zullen dat ook vragen aan de aandeelhouder. Dan kunnen we dat naast elkaar leggen en erover spreken. Ik sluit me namelijk helemaal aan bij de voorgaande sprekers, mevrouw Kröger en de heer De Hoop, dat het heel bijzonder is dat we een debat hebben, terwijl we dit niet weten en terwijl de minister het ook niet weet. Dus graag een toezegging over een feitenrelaas van deze minister.

Minister Harbers:

De feiten vanuit mijn perspectief — dat zijn er enkele — heb ik u zojuist geschetst. De Kamer verzoekt om daar meer inzicht in te hebben. Het lijkt me het beste om dat in ieder geval in eerste instantie ook met de minister van Financiën te bespreken en zo nodig gezamenlijk met een feitenrelaas te komen.

De voorzitter:

De heer Koerhuis en daarna de heer Eppink. Ik wil eerst alle leden de gelegenheid gegeven, want anders krijgen we te veel een-op-een.

De heer Koerhuis (VVD):

Allereerst: een begrijpelijk besluit van de heer Benschop. We hebben allemaal gezien dat hij de problemen niet opgelost heeft gekregen, maar wat mij betreft is de blik nu wel vooruit gericht. Ik had ook een feitenrelaas willen voorstellen, maar een gezamenlijk feitenrelaas lijkt mij nuttiger dan twee feitenrelazen vragen en die naast elkaar houden. Ik zou dus een gezamenlijk feitenrelaas van de minister van IenW en de minister van Financiën willen voorstellen. Als commissie hadden wij de heer Benschop gevraagd om een tweede keer naar de Kamer te komen. Het lijkt me dat dat niet meer hoeft en dat we even in conclaaf gaan, maar iemand die ik graag op de lijst zou willen zetten, is de voorzitter van de raad van commissarissen.

De heer Eppink (JA21):

Ook ik denk dat de positie van de heer Benschop onhoudbaar was geworden. Ik heb de minister gevraagd of hij nog het volste vertrouwen had in de heer Benschop. Ik moet zeggen dat de minister daar erg omheen heeft gedraaid, terwijl hij wist dat de heer Benschop intussen zijn ontslag had ingediend. Ik heb hem nog een vervolgvraag gesteld, die nu overbodig is, maar ik moet wel vaststellen dat de minister niet heeft

gezegd wat hij wist en mijn vraag niet naar waarheid heeft beantwoord.

Minister Harbers:

Dat laatste werp ik echt van mij. We hebben hier in deze commissie heel vaak dit debat gevoerd. In de vennootschapsrechtelijke verhoudingen gaat er geen directe lijn van de minister van IenW naar de raad van bestuur van Schiphol met betrekking tot vertrouwen, functioneringsgesprekken et cetera. Dat heb ik hier al in ettelijke debatten uiteengezet en aan die koers houd ik mij.

De voorzitter:

Ik stel voor dat de minister doorgaat met zijn beantwoording in de tweede termijn.

Minister Harbers:

Dan loop ik de vragen die gesteld zijn nog even langs. De heer De Hoop vraagt nogmaals aandacht voor alles op het gebied van arbeidsvoorwaarden en arbeidsbeloning. Dat is precies de inzet van het kabinet die wij — "wij" is in dit geval óf minister Kaag, óf minister Van Gennip óf ik óf gezamenlijk — overbrengen aan Schiphol en betrokken partijen op de luchthaven, bijvoorbeeld ook de vakbonden, die ook onze aandacht vroegen voor het sociaal akkoord om er vanuit onze rol, bijvoorbeeld ten aanzien van de exploitatie, goed op toe te zien dat alle aspecten van het sociaal akkoord in dit opzicht ook worden nagekomen door Schiphol. Ten aanzien van de Arbeidsinspectie verwijs ik naar de antwoorden die ik in de eerste termijn heb gegeven, met de constatering dat de omstandigheden op Schiphol inmiddels de indringende aandacht van de Arbeidsinspectie hebben.

De heer Boucke vroeg met betrekking tot het sociaal akkoord hoe die maatregelen verder uitgewerkt zullen worden. Dat is op dit moment onderwerp van overleg tussen Schiphol en de bonden. Wij hadden aanvankelijk, tot twee weken terug, ook gedacht dat het met de zomerellende onderhand wel voorbij zou zijn en dat we in dat opzicht niet meer periodiek zouden hoeven te rapporteren over rijen. Zoals ik afgelopen week in het vragenuur heb gezegd, geldt eens te meer dat wij wekelijkse rapportages blijven vragen van Schiphol en dat ik uw Kamer daarover blijf informeren. Wij zullen in de komende rapportage ook even ingaan op hoe de verdere uitwerking van het sociaal akkoord in de tijd gepland is.

Met betrekking tot de noordoostelijke aanvliegroute die 's nachts niet gebruikt wordt, geldt echt geen ander antwoord dan het antwoord dat ik in de eerste termijn gaf. Ik ga er bij Luchtverkeersleiding Nederland niet op aandringen om de implementatie van iCAS te versnellen. Het is een omvangrijke operatie. Het is een overgang naar een volstrekt nieuw besturingssysteem voor het luchtruim in Nederland. Dat is op dit moment helemaal gebouwd, maar er geldt een lange testperiode. Ook kijkend naar andere ICT-projecten in Nederland, denk ik dat het alleen maar goed is dat Luchtverkeersleiding Nederland pas overgaat op het moment dat het systeem helemaal werkt. Op dat moment zijn weer nieuwe dingen mogelijk in het luchtruim.

We werken ook in een gestaag, hoog tempo door aan de implementatie van 440.000 vliegbewegingen, maar ook aan de andere aspecten in de omgeving. Dat ga ik echter niet doen zonder de omgeving. Daar hebben we gewoon goede afspraken over gemaakt

in het kader van de NOVEX-strategie. Ik verwacht dat we de komende twaalf maanden met het besluit over 440.000 vliegbewegingen in de hand gewoon echt heel veel knopen kunnen gaan ontwarren ten aanzien van de tweede Kaagbaan en de LIB-besluiten over bouwlocaties.

Mevrouw Kröger had ik al toegezegd om haar verzoek ten aanzien van een lid van de raad van commissarissen met een specifieke portefeuille op het gebied van arbeidsomstandigheden te bespreken met minister Kaag en daarop terug te komen bij haar. Die toezegging staat dus.

Over direct ingrijpen in het aantal vluchten heb ik in de eerste termijn gezegd dat het aantal vluchten ook deze zomer is beperkt, maar dat voor ons het allerbelangrijkst is dat de problemen op Schiphol worden aangepakt, langs welke weg dan ook: beperking van het aantal passagiers, beperking van het aantal vluchten of andere maatregelen. Dat zal allemaal in elkaar grijpen, maar ik leg niet omwille van dit vraagstuk van bovenaf een doel op aan het aantal vluchten. De vraag, de opdracht, aan Schiphol is om deze chaos weg te krijgen.

Over het CO₂-plafond heb ik in de eerste termijn gezegd dat er een nationale 55%-doelstelling is voor alle CO₂-uitstoot in Nederland bij elkaar, met daarachter als ambitie 60%. De internationale luchtvaart is op zichzelf niet eens onderdeel van het Nederlandse Klimaatakkoord, want het is een internationale sector. De sturing daarop vindt inmiddels plaats via het Fit for 55-programma van de Europese Unie. Tegelijkertijd zou ik ook zeggen dat we al een paar keer hebben gedebatteerd over het CO₂-plafond. Later dit najaar kom ik met het aangekondigde onderzoek daarnaar: wat doen de verschillende varianten, et cetera. Ik denk dat dat het moment is om het debat daarover te hervatten. Ik kan hier niet toezeggen — dat zal ik ook niet doen — dat de luchtvaart een doel van 55% krijgt in het CO₂-plafond voor 2030, want dat zijn niet de afspraken die eerder zijn gemaakt in het Klimaatakkoord en het verdrag van Parijs.

De heer Koerhuis vroeg mij om actiever in te zetten op, korthedshalve, het aanpakken van vliegtuigen buiten de rand van Europa. Eerder heeft hij de suggestie gedaan om de CO₂-grensheffing, het CBAM dat in Europa komt, hiervoor in te zetten. Dat verzoek heb ik in Europa gedaan, maar dat vindt bij de luchtvaart betrekkelijk weinig gehoor. Er zijn op dit moment geen medestanders voor te vinden en er spelen met de betrokken landen op dit moment geen verdragsaanpassingen. Als die landen daar geen wens toe hebben, komt er ook geen verdrag tot stand. Dat is helaas de werkelijkheid waar ik in zit.

Dan de regie op de zwarte lijsten. Zoals ik in de eerste termijn heb aangegeven, begeleiden en faciliteren we dat proces. We proberen ook mee te denken over het oplossen van praktische obstakels. Ik zie gelukkig dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen ook echt zelf de ambitie hebben om uiteindelijk gewoon tot het delen van die zwarte lijsten te komen.

Er is gevraagd om een brief waarin ook samen met Justitie en Veiligheid in kaart wordt gebracht hoe politie en OM kunnen ingrijpen op drones die vliegen op plekken waar ze niet mogen vliegen. Die brief zeg ik toe.

De heer Van Raan stelde een vraag over 18% reductie van het aantal passagiers. Ik weet dat daarover gesproken wordt, zoals ik in de eerste termijn zei. Ik weet niet wanneer die gesprekken worden afgerond. Ik weet niet of dat vandaag, morgen of maandag is. Ik weet wel dat er tussen alle betrokken partijen op Schiphol op dit moment, gisteren of vandaag — ik hoop dat ze er vandaag uitkomen en niet morgen — overleg plaatsvindt over hoe de operatie weer passend te maken is, dus met een aantal passagiers op Schiphol dat daadwerkelijk zonder idioot lange wachtrijen afgehandeld kan worden, en wat dat vervolgens betekent voor de airlines.

De heer Van Raan kondigde aan dat hij nog een aantal onderzoeken wil delen over de CO₂-uitstoot van de luchtvaart. Ik bestrijd niet dat er CO₂-uitstoot is in de luchtvaart. Ik zie wel dat daar heel veel verschillende onderzoeken over zijn. Ook in het debat van uw Kamer vanochtend stonden daarbij al meerdere opvattingen naast en soms tegenover elkaar. Ik bestrijd ook niet dat de CO₂-uitstoot vanuit de luchtvaart verminderd moet worden, maar het kabinetsbeleid is om dat te doen in een ambitieus tempo, gesteund door de voornemens van de Duurzame Luchtvaarttafel, dat de sector uiteindelijk wel mee kan maken en ook daadwerkelijk kan implementeren.

Dan de cabinelucht en de systemen die niet verplicht zijn. Vliegtuigen worden door internationale instanties zoals EASA gecertificeerd en worden op basis van internationale regels gebouwd, bijvoorbeeld ten aanzien van verplichtingen op het gebied van filters. Binnen die regels is het aan luchtvaartmaatschappijen zelf om te bepalen welke vliegtuigen en opties zij bestellen. Ook EASA heeft verschillende onderzoeken en initiatieven gestart omtrent cabinelucht, waaraan ook kennisinstituten uit Nederland actief bijdragen om het inzicht in fume events en mogelijke gezondheidsrisico's bij blootstelling te kunnen vaststellen, zodat hier uiteindelijk internationaal maatregelen op genomen kunnen worden. Ik benadruk nogmaals dat deze onderzoeken en opvolgende initiatieven ook volop de aandacht van mij maar ook van de Nederlandse Adviesgroep Cabelucht hebben.

Ook de heer Alkaya vroeg naar cabinelucht. Wat de arbeidsomstandigheden betreft kan ik nog toevoegen dat er recent gesprekken zijn geweest tussen de vakbonden, de Arbeidsinspectie en de ILT over de arbeidsomstandigheden van cabinepersoneel. Naar aanleiding hiervan heeft de Arbeidsinspectie de risico-inventarisatie en -evaluatie opgevraagd bij de betrokken werkgever. De Arbeidsinspectie bestudeert nu die stukken, beraadt zich op eventuele vervolgstappen en verwacht hier een paar weken voor nodig te hebben. Ik ga ervan uit dat u daarover via de reguliere rapportages van de Arbeidsinspectie vanuit het ministerie van SZW zult worden geïnformeerd.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik over naar de toezeggingen. Het zijn er zeven; luistert u goed mee.

- De minister zal de suggestie om in de raad van commissarissen van Schiphol iemand aan te stellen die toeziet op de arbeidsomstandigheden, bespreken met zijn collega van Financiën en de Kamer hierover informeren; dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Wanneer?

De **voorzitter**:
De vraag is: wanneer?

Minister **Harbers**:
Het is nu even kijken met de situatie, maar laat ik afspreken dat dit binnen zes weken gebeurt.

De **voorzitter**:
Ik ga verder met de toezeggingen.

- De minister zal zijn collega van SZW vragen welke signalen wanneer bekend waren bij de Arbeidsinspectie over de arbeidsomstandigheden op Schiphol en zal hier bij de Kamer op terugkomen.
- De minister zal de Kamer samen met de minister van SZW na hun werkbezoek aan Schiphol informeren over de Arbeidsinspectie en haar toezicht op ultrafijnstof en de arbeidsomstandigheden op Schiphol, alsmede over de vraag of periodieke controles gaan plaatsvinden.
- In de volgende voortgangsrapportage vliegveiligheid Schiphol zal worden ingegaan op het operationeel concept en de complexiteit op Schiphol; dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- De minister zal in een brief het proces schetsen van hoe tot medio 2023 het besluit zal worden genomen over het al dan niet schrappen van de reservering van de parallelle Kaagbaan; dat is een toezegging aan de heer Boucke.
- De Kamer ontvangt een feitenrelaas van de minister, samen met de minister van Financiën, over het vertrek van de heer Benschop.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik denk dat het voor ons echt belangrijk is om dit precies te weten. De minister zegt hierdoor overvallen te zijn, maar dat betekent óf dat de minister van Financiën niet praat met de minister van IenW óf dat de raad van commissarissen niet praat met zijn aandeelhouder. Wij willen dus echt tot in detail, bij wijze van spreken van minuut tot minuut, weten wie wanneer waarover is geïnformeerd, want dit is echt een hele vreemde gang van zaken. Ik zou dit ook graag héél snel ontvangen. Ik zou dus ook graag horen wanneer we dit kunnen hebben.

De **voorzitter**:
Op dat laatste deel van de vraag kan u antwoorden.

Minister **Harbers**:
Ik doe mijn best; zo snel mogelijk. Ik zit hier in het debat en ik heb hier tijdens het debat geen contact gehad met Financiën, maar we zullen het gevraagde feitenrelaas zo snel mogelijk verstrekken.

De **voorzitter**:

Dat staat genoteerd. Dan punt zeven.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop politie en OM toezicht houden op drones die vliegen op plekken waar dat niet is toegestaan; dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.

De heer De Hoop van de PvdA heeft een tweeminutendebat aangevraagd.

Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik dank de collega's en de mensen op de publieke tribune voor hun aanwezigheid en uiteraard de ondersteuning voor de koffie en de thee.

Sluiting 13.04 uur.