

Vergaderjaar 2023–2024

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 197

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 22 september 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 6 september 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 september 2022 inzake OVV-rapport Paramotortrike verongelukt tijdens vlucht (Kamerstuk 31 936, nr. 992);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2022 inzake Systeemmonitor luchtvaartveiligheid (peildatum 1 januari 2022) (Kamerstuk 24 804, nr. 195);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2023 inzake reactie op de positionpaper van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici (NVLT) (Kamerstukken 31 936 en 29 544, nr. 1049);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2023 inzake Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) (Kamerstuk 31 936, nr. 1052);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2023 inzake uitvoering van de gewijzigde motie van de leden Van der Molen en Koerhuis over een tijdpad voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens voor het delen van fatsoenslijsten (Kamerstuk 31 936, nr. 1019) (Kamerstuk 31 936, nr. 1054);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 april 2023 inzake rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid getiteld Motorstoring tijdens initiële klimfase, Boeing 747-412BCF, Meerssen (Kamerstuk 24 804, nr. 196);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid getiteld Verlies van controle na opengaan van cockpitkap (Kamerstuk 31 936, nr. 1061);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2023 inzake aankondiging herziening obstakelbeleid luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 1078);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2023 inzake rapportage 2022 Nationale Adviesgroep Cabelucht (NAC) (Kamerstuk 31 936, nr. 1079).**

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

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Minhas
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Boucke, Eppink, De Hoop, Koerhuis en Minhas,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, een hele goede middag. Welkom bij dit debat over het onderwerp vliegveiligheid in de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet de leden van harte welkom, de mensen die op de tribune aanwezig zijn, de mensen die thuis meekijken, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en uiteraard zijn ondersteuning. Dit debat duurt tot 17.00 uur. De leden hebben een spreektijd van vier minuten. Ik hanteer een drietal interrupties. De eerste spreker aan de zijde van de Kamer is de heer Koerhuis van de VVD. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Vliegveiligheid is voor mij een topprioriteit. 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. Nederland zet zich in om de procedures korter te maken. Het is goed dat Nederland dit jaar een internationale conferentie over vliegveiligheid heeft georganiseerd. In hoeverre heeft Nederland zich er op die conferentie inhoudelijk voor ingezet om procedures van de EU-organisatie voor burgerluchtvaart, EASA, beter en korter 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 rusttijd 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 vliegen meer uren werken. 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 heb gezegd, aan de randen van de EU niet. In hoeverre heeft de Minister zich ervoor ingezet dat vliegvelden en vliegmaatschappijen aan de randen van de EU, in 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. Dat aantal stijgt fors. Goed dat de Minister zorgt voor één zwarte lijst van vliegaso's. Iemand die overlast veroorzaakt in een vliegtuig van KLM op Schiphol kan dan niet langer in een vliegtuig van Transavia op Eindhoven stappen. KLM en Transavia zijn echter de enige Nederlandse vliegmaatschappijen die toegang hebben tot die ene zwarte lijst. Kan de Minister zorgen dat alle Nederlandse vliegmaatschappijen hierbij aansluiten, bijvoorbeeld TUI en Corendon?

Voorzitter. Zoals de beste tijd van het rijden nog voor ons ligt, zo ligt ook de beste tijd van het vliegen nog voor ons. Vliegen wordt schoner, stiller en veiliger. Ik kom op het zelfvliegende vliegtuig en de veiligheid van het vliegtuig. Ik ben maandag naar vliegveld Eelde geweest. Ik heb daar private jets gezien die, als de piloot uitvalt, zelf naar het dichtstbijzijnde vliegveld kunnen vliegen. En als de motor uitvalt, gaat de private jet in glijstand en opent hij aan het einde een parachute. In combinatie met

elektrisch vliegen ligt de beste tijd van het vliegen voor ons. Ik vind dat Nederland hierin voorop moet blijven lopen. De Minister heeft toegezegd om samen met de BOVAG een positionpaper te schrijven voor de Europese Raad over de toekomst van de auto. Kan de Minister toezeggen om dit ook te doen voor de toekomst van het vliegtuig?

Al jarenlang zien we een stijging van het dronegebruik. Dit biedt goede kansen, maar de vliegveiligheid kan ook in gevaar komen als drones in vliegroutes vliegen. Iedereen heeft gezien dat ik een drone voor mijn verjaardag heb gekregen, een drone die 249 gram weegt en een camera heeft. Ik heb de vraag gekregen of ik mij vanwege die camera wel heb geregistreerd bij de RDW. Ik kan hierbij zeggen dat ik dit heb gedaan. Ik heb hierbij een aantal vragen voor de Minister. Waarom komt de registratie op de persoon te staan en niet op de drone? Wat doet de RDW met deze registratie? Waarom moest ik € 23 betalen voor één jaar registratie? Ik kreeg alleen een automatische e-mail terug dat ik ben geregistreerd. Dit kost toch geen € 23? Wat doen andere EU-landen? Tot slot. Olie- en gasplatformen en windparken op zee zijn belangrijke infrastructuren. Ik ben in het zomerreces naar vliegveld Den Helder geweest. Den Helder hanteert dezelfde strenge veiligheidseisen als die voor olie- en gasplatformen en windparken op zee. Ik begrijp dat onderzeese kabels van windparken op zee een zwakke plek zijn en dat Den Helder daarom deze strenge veiligheidseisen hanteert. Waarom hanteren we deze strenge veiligheidseisen niet landelijk?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Dat was keurig binnen de tijd. Dan komen we bij de heer Eppink, die hier namens de BoerBurgerBeweging zit, heb ik me laten vertellen.

De heer Eppink (BBB):

Dank u wel. Dat heeft u zich niet alleen laten vertellen, het is ook nog zo. Voorzitter. Voor het reces hebben wij in een luchtvaartdebat het probleem van het aerotoxic syndroom aangekaart. Even ter herhaling: het aerotoxic syndroom is een verzamelwoord voor verschillende ernstige gezondheidsklachten zoals kanker, hartaanvallen, neurologische klachten en uiteindelijk ook vroegtijdig overlijden. Deze gezondheidsklachten komen voort uit verontreinigde cabinelucht. Het aerotoxic syndroom is geen erkende beroepsziekte. Het vakje aerotoxic syndroom bestaat niet, waardoor de bedrijfsartsen geen goede diagnose kunnen geven. Daarnaast is er geen medisch protocol en is er weinig over bekend. Nu heeft de NAC, niet de bekende voetbalclub maar de Nationale Adviesgroep Cabinelucht, recentelijk de Minister van IenW geadviseerd om een jaarlijkse crew- en technictraining te houden over cabinelucht, fume events, de gevaren van blootstelling en de verplichting van rapportage en de wijze waarop gerapporteerd wordt. Wij zijn daar heel blij mee en uiteindelijk lijkt het erop dat de huisarts het juiste vakje van aerotoxic syndroom kan aanvinken, waardoor verkeerde diagnoses zoals MS en burn-out voorkomen kunnen worden. Ik vraag de Minister of dit klopt. Zo ja, dan is dit een goede ontwikkeling. Het is belangrijk dat er kracht achter dit advies wordt gezet en dat er vooral ook naar gehandeld gaat worden. Het is nu van belang dat het medisch protocol gelijktijdig wordt geïmplementeerd. Onlangs is hierover een onderzoek gepubliceerd dat ook een peerreview heeft gekregen. Hoe staat het hiermee? Zonder protocol staan zowel de bedrijfsartsen als de artsen naar wie wordt doorverwezen met lege handen. Uiteindelijk moeten we blijven streven naar een einde aan de vele foutieve diagnoses en nadelige effecten.

Voorzitter. In de nieuwste Staat van Schiphol spreekt de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport, zorgen uit over de veiligheidsrisico's bij de grondafhandeling vanwege onder andere werkdruk en de inzet van

minder ervaren personeel. De veiligheidsregels zouden hierdoor onder andere regelmatig worden overtreden. Door een tekortschietende veiligheidscultuur worden veiligheidsvoorvallen lang niet altijd gemeld. Komen deze signalen ook bij het ministerie binnen? De ILT dringt aan op een voortvarende aanpak en dreigt zelfs om de grondafhandeling stil te leggen als dat nodig is om de veiligheid te garanderen. Hoe wordt voorkomen dat Schiphol plat komt te liggen door een tekortschietende veiligheidscultuur en een tekort aan ervaren personeel? Hoe verlopen de discussies tussen het ministerie en Schiphol aangaande de werkdruk van het grondpersoneel? We zien wel oplossingen en ik zou graag willen weten hoe de Minister aankijkt tegen het idee om onafhankelijk en publiek onderzoek te starten naar deze tekortschietende veiligheidscultuur. We moeten weten wat er fout zit om te kijken hoe het beter kan. Nederland mag ondertussen niet stilzitten. Ook ben ik benieuwd naar wat het ministerie kan en wil betekenen in gesprekken over betere en meer vaste arbeidscontracten met een eerlijke beloning voor het werk in en rondom Schiphol. Wat houdt Schiphol tegen en welke belemmeringen kunnen wij wegnemen? Ook ben ik benieuwd welke ruimte de Minister ziet om de license to operate te veranderen zodat er minimumnormen kunnen worden opgenomen over het aantal werkers dat voor specifieke taken moet worden ingezet.

Ik heb nog één punt, als het mag, voorzitter, over de internationale aspecten. Vliegen is namelijk niet een louter nationale aangelegenheid. Gelukkig, want anders zouden we weinig luchtvaart hebben. Vliegtuigen van over de hele wereld landen op en vertrekken van onze luchthavens. Het gaat om landen waar onderling enorme verschillen bestaan in de arbeidsvoorwaarden van medewerkers. De mensen die werkzaam zijn bij KLM en Schiphol hebben hele andere voorwaarden dan medewerkers van vliegvelden en maatschappijen van bijvoorbeeld Qatar. Maar door het internationale element van vliegen komen we wel in aanraking met die verschillen. Wordt er gestreefd naar een internationale harmonisatie, vraag ik de Minister.

Ik dank de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Eppink. Er is een vraag van de heer Koerhuis. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Door middel van een interruptie wil ik u wat extra ruimte geven, want de Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici is ook aanwezig en u heeft het terechte punt gemaakt dat een tekort aan luchtvaarttechnici een gevaar kan zijn voor de vliegveiligheid. Is de heer Eppink het met mij eens dat het een goede vraag is voor de Minister om hier nog even op in te gaan?

De heer Eppink (BBB):

Ik ben het volledig eens met mijn buurman.

De voorzitter:

Mooi, heel goed. Dan gaan we door naar de volgende spreker vanuit de commissie en dat is de heer De Hoop. Gaat uw gang, meneer De Hoop van de Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. In de lucht komen veel belangen samen, zoals vliegen, veiligheid en normen zoals de geluidsregels. Wat GroenLinks en de Partij van de Arbeid betreft staat de veiligheid van medewerkers en personeel altijd voorop. Dat is een absolute randvoorwaarde. Datzelfde geldt voor de gezonde leefomgeving van de omwonenden. Te veel drukte op Schiphol

zet deze voorwaarden sterk onder druk. Daarom vinden wij het belangrijk dat er meer aandacht komt voor de impact die het reilen en zeilen rondom Schiphol heeft. Niet alleen de winst van de luchtvaart moet tellen, ook het welzijn van iedereen die de luchtvaart mogelijk maakt.

De FNV maakt zich grote zorgen over de werkdruk, met name die van het grondpersoneel. Dat is een structureel probleem. Van onderhoudsmensen tot bagageafhandelaars lijkt zo'n beetje niemand meer tevreden te zijn met de huidige werkdruk. Ze lopen allemaal risico door vermoeidheid en stress. Wat gaat de Minister doen om deze werkdruk zo snel mogelijk in te perken? Ook vliegtuigen kunnen hierdoor mogelijk beschadigd raken of niet op tijd vliegklaar zijn. Dat zorgt voor grote risico's op ongelukken. Wat gaat de Minister doen om deze zo snel mogelijk af te wenden? Volgens internationaal onderzoek is vermoeidheid bij piloten door lange diensten, jetlags en onvoldoende rust een echt groot probleem. Statistieken zeggen zelfs dat twee op de drie piloten aangeeft vermoeid achter de knuppel te zitten. Weet de Minister hoe het met deze statistieken staat op Nederlandse luchthavens?

Dan wil ik ook ingaan op een aantal stukken, te beginnen met de voortgangsrapportage Systeemmonitor luchtvaartveiligheid. Hieruit blijkt dat de ILT, die toe moet zien op de kwaliteit en veiligheid, niet eens weet hoeveel mensen er nodig zijn om te doen wat zij moet doen. Alle processen zijn vertraagd. De ILT moet nu kiezen tussen het controleren van brandspanning bij vrachtwagens, het toezien op chemicaliëntankers die door onze binnensteden varen, en het oog houden op de toch wel gesloten luchtvaartwereld. Welk onderdeel van wat redelijk toezicht is, kan de ILT nu niet doen, vraag ik de Minister. En wat doen ze in onze buurlanden wel waar wij geen mensen voor hebben? Hoeveel toezicht-houders heeft de ILT op Schiphol vergeleken met Frankfurt, Londen en Parijs? Hoe doen andere landen dit ten opzichte van ons? Hoeveel mensen zou de ILT idealiter willen hebben, maar krijgt zij niet? De ILT houdt toezicht op de vertraagde uitvoering van de afspraken in dialoog met de daders. Waar blijft op zo'n moment de doorzettingsmacht, vraag ik de Minister. Een welke gevolgen voor de veiligheid of de mogelijkheid om te mogen vliegen heeft zo'n vertraging dan?

Voorzitter. Dan de krapte op de arbeidsmarkt voor technici. Er zijn te weinig luchtvaarttechnici voor onderhoud. Komt het voor dat vliegtuigen onderhoud uitstellen? En kan het zijn dat vliegtuigen met toch gedeeltelijk kleinere of grote issues doorvliegen naar een andere luchthaven om daar dan nagekeken te worden? Wie houdt toezicht op die werkdruk? Ook de FNV wijst op het probleem van de werkdruk. Als dit een van de zeven topprioriteiten is, waarom zit dit dan niet in het actieplan vliegveiligheid? Als we nu massaal jongeren verleiden om luchtvaartmonteur te worden, hebben die dan wel een toekomst in een sector die niet genoeg antwoord heeft op de klimaatvraagstukken? Hoe weegt de Minister dat evenwicht? Dan nog over de obstakelbeperkingen. We krijgen steeds meer hoogbouw. Torenflats, windturbines, u kunt het zelf invullen. Die conflicteren af en toe echt wel met de wensen van de luchtvaart. Vooral windmolens en radarinstallaties geven problemen. Hoe wordt daarbij de afweging gemaakt wat belangrijker is? En wie maakt die afwegingen? Als de verduurzaming van onze energievoorziening conflicteert met de wens van de luchtvaart om laag te vliegen, wie geven wij dan gelijk? Wie bepaalt die ruimte? Hoeveel ruimte kan de luchtvaart daarin zelf claimen qua geluids- en veiligheidscontouren waar je niet mag wonen en nog veel bredere contouren waar je de radar niet mag verstoren? Is de luchtvaart er voor Nederland of richten we Nederland in voor de luchtvaart? Bepaalt de ICAO nu de ruimtelijke ordening in Nederland of mogen we die zelf regelen? Dat is mijn vraag aan de Minister.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop. Keurig binnen de tijd. Er is een vraag van meneer Koerhuis. Meneer Koerhuis, gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja. Ik waag me er toch aan. Het is terecht dat de heer De Hoop begint over hoe hoog een vliegtuig vliegt en hoe snel het omhooggaat en omlaaggaat. Ik begrijp dat de Minister bezig is met een herziening van het luchtruim. Misschien is het een vraag voor de Minister, maar ik kijk ook naar de heer De Hoop. Het klopt toch dat er door die herziening juist beter rekening wordt gehouden met hoogbouw en windparken en sneller geklommen en gedaald kan worden? Dit is toch een deel van de oplossing waar de heer De Hoop naar zoekt?

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

Zeker. Dat moet ook de inzet zijn van de luchtruimherziening. Wie maakt nu de belangrijkste afwegingen bij de botsende belangen? Ik noemde dat in het begin van mijn betoog, maar ook aan het einde, met de obstakelbeperkingen waaraan ook de heer Koerhuis refereert. Het lastige is natuurlijk, heel eerlijk – dat moet ik ook toegeven – dat de mensen bij Schiphol het beste weten hoe je daarmee om kunt gaan. Zijn dat dan ook de mensen die die beslissing moeten nemen? Hoe sterk is hun stem daarin? Hoe groot is de vinger in de pap, juist ook in zo'n luchtvaartherziening, van Schiphol ten opzichte van het Rijk, wetende dat het specialisme meer bij Schiphol zit, want dat is gewoon zo? Hoe kijken we naar die luchtvaartherziening? Hoe groot is die invloed binnen de toekomstige luchtruimherziening? Dat is mijn vraag aan de Minister.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan gaan we door naar de heer Boucke. Hij zit hier namens D66. Gaat uw gang, meneer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaart verandert. We gaan minder vliegen en we gaan schoner vliegen. Deze veranderingen en innovaties hebben invloed op de vliegveiligheid. D66 wil dat we deze positieve veranderingen voortvarend oppakken. Het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid geeft al een doorkijkje naar die toekomstige uitdagingen, zoals risico's bij het vliegen op waterstof of bij het elektrisch vliegen. Ik heb een paar vragen aan de Minister hierover. Op welke manier worden de risico's in het gebruik van waterstof op dit moment geïdentificeerd? Worden deze risico's op dit moment beschouwd als een vertraging richting het vliegen op waterstof in de toekomst? Welke partijen zijn betrokken om deze risico's zo veel als mogelijk te verkleinen?

Voorzitter. Elektrisch vliegen komt er ook aan. De Nederlandse innovators van Maeve Aerospace in Delft hebben plannen om al voor 2030 een gecertificeerde 44-zitter klaar te hebben voor productie. Een duurzame oplossing voor kortere afstanden, bijvoorbeeld tussen de eilanden in het Caribisch deel van Nederland. Maar dan moeten de sector en de overheid mee kunnen komen met de snelle toename van deze innovatie. Het actieplan stelt hierbij dat er een risico ligt. Ik heb een paar vragen aan de Minister. Is er al in kaart gebracht wat er nodig is om een snelle uitrol van elektrisch vliegen te bevorderen? Wat wordt er gedaan om te voorkomen dat de verwachte toename van elektrisch vliegen wordt gehinderd door vertraging in certificering? En op welke manier wordt voorbereid op wijzigingen van operationele regels en procedures, bijvoorbeeld bij de Luchtverkeersleiding Nederland?

Voorzitter. Dan de bagageafhandeling op Schiphol. Het is vandaag exact een jaar geleden dat we grote krantenkoppen lazen over de overschreden arbonormen. Nu, een jaar later, concludeert de Arbeidsinspectie opnieuw dat medewerkers te zwaar werk moeten doen. Het werd zojuist ook al

genoemd. Hun gezondheid, maar ook hun veiligheid is in gevaar. Een paar vragen aan de Minister hierover. Hoe zet de Minister in op betere werkomstandigheden en arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers? Zet hij hierbij in op aanvullende afspraken tussen de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en de afhandelingsbedrijven? En hoe zorgt de Minister ervoor dat afhandelingsbedrijven wel inzetten op maatregelen die het werk verlichten, terwijl hun bestaan mogelijk niet meer zeker is? Ten slotte over Search and Rescue. In januari hoorden we dat de veiligheid van Search and Rescue-activiteiten erg in het geding was. Kan de Minister hierop reflecteren en aangeven wat er in de tussentijd is gedaan om de veiligheid te verbeteren? Door de brand op de Fremantle Highway is er opnieuw focus komen te liggen op het tekortschieten van deze Search and Rescue-operaties. De respons zou twee keer zo lang hebben geduurd. Mijn vraag aan de Minister is: wordt er onderzocht hoe dit heeft kunnen gebeuren? De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers geeft aan dat dit niet nieuw is. Zij maakt zich zorgen over het kunnen behalen van de zogenoemde SAR-normen vanuit Zeeland. Is de Minister met VNV in gesprek over hun zorgen? Wordt er een plan opgezet om samen met de sectorpartijen deze veiligheidsrisico's aan te pakken? Voorzitter, ik sluit af. Vliegveiligheid verdient onze onverminderde aandacht met oog voor de mensen die er werken en de mensen die vervoerd worden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. We zijn daarmee aan het einde gekomen van de eerste termijn aan de zijde van deze commissie. Ik schors dit commissiedebat voor de duur van 22 minuten. Ik zie u terug om 14.40 uur.

De vergadering wordt van 14.18 uur tot 14.42 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, zullen we beginnen? Meneer Koerhuis? Meneer Eppink? We hervatten het commissiedebat Vliegveiligheid. We zijn aangekomen bij de beantwoording van de vragen die in eerste termijn door de commissie zijn gesteld. Ik geef de Minister het woord. Voordat ik dat doe, geef ik aan dat we ruimte hebben om vier vragen te stellen. Als u de beantwoording in blokjes gaat doen, Minister, horen we die uiteraard ook graag. De Minister.

Minister Harbers:

Heel veel dank aan de leden van de Kamer voor hun inbreng. Het laat zich overzichtelijk clusteren in vier onderdelen: internationaal, inspectie en veiligheid, arbeid en gezondheid, en een vierde blok met een aantal overige vragen. Het grootste blok is inspectie en veiligheid. Ik loop de vragen van de leden van de commissie langs, in de eerste plaats natuurlijk over die internationale zaken. De heer Koerhuis memoreerde dat de procedures van ICAO lang duren en dat we ons ervoor moeten inzetten om die procedures korter te maken. En terecht, want we hebben ons na het neerhalen van vlucht MH17 enorm ingespannen, met name internationaal, om de risico's van het vliegen over conflictgebieden zo goed mogelijk te beheersen. Dat doen we op alle fronten: nationaal, Europees en mondiaal, met inachtneming van alle aanbevelingen van de OVV-rapporten. Hierin zijn onder andere opgenomen het ontwikkelen van criteria voor de toepassing van het voorzorgsprincipe en het sluiten van het luchtruim in conflictgebieden. Ik geef toe dat het lang duurt bij ICAO, maar we werken er nauwgezet aan, ook met veel steun van het hoofdkantoor van ICAO. Dit leidt ertoe dat dit najaar de verbeterde handleiding voor het vliegen boven conflictgebieden zal worden gepubliceerd. Zodra staten en luchtvaartmaatschappijen deze

verbeterde procedures gaan toepassen, zullen beslissingen om onveilig luchtruim boven conflictgebieden te mijden echt sneller worden genomen. Uit recente voorbeelden uit Oekraïne, Sudan en Ethiopië weten we overigens dat er ook al sneller wordt gehandeld als de situatie daarom vraagt.

De heer Koerhuis memoreerde ook de conferentie die wij zelf hebben georganiseerd. Hij vroeg naar de procedures van de EU-organisatie EASA. Ik denk dat u dan het EU integrated risk management bedoelt en het platform om informatie over vliegen over conflictgebieden binnen de EU te delen. EASA neemt deel aan de mede door Nederland opgerichte internationale expertgroepen voor vliegen over conflictgebieden, waaronder de partijen in het Safer Skies-comité. Als mede-initiatiefnemer van dat Safer Skies Forum, samen met Canada, hebben wij een belangrijke rol. Dit forum vond eerder dit jaar in Nederland plaats. We hebben dit jaar in Rotterdam afgesproken dat de volgende editie in Kenia zal plaatsvinden. Dat is heel belangrijk, omdat dit soort situaties geregeld in Afrika aan de hand zijn. We hebben een Afrikaanse partner die daar de reach out kan doen naar andere landen om hierbij aan te sluiten. Het Safer Skies-comité heeft zich ingezet voor de verbetering van de handleiding voor vliegen over conflictgebieden waarin ook het eerder vermelde EU-assessmentsysteem en het platform zijn opgenomen.

Dan naar de randen van de EU en de werk- en rusttijden in Qatar, maar ook in de andere landen die de heer Koerhuis noemt: Turkije en de Emiraten. We hebben het debat hierover eerder gehad en hij weet dat de EU-wet- en regelgeving niet eenzijdig aan een ander land kan worden opgelegd. Naar aanleiding van dit eerdere debat heb ik de zorg over Qatar onder de aandacht gebracht van de Europese Commissie en die heeft in antwoord aangegeven graag in gesprek te gaan met partijen, vakbonden in dit verband, die deze situatie onder de aandacht hebben gebracht. Dit hebben we ook weer overgebracht aan de betreffende partijen. We blijven erbovenop zitten dat dit gesprek plaatsvindt.

Internationaal is ook de gevraagde positionpaper voor de Europese Raad over de toekomst van het vliegtuig. Eerder dit jaar, in juni, heb ik de Innovatiestrategie luchtvaart met de Kamer gedeeld. Daarin is ook een analyse opgenomen van de ontwikkeling van luchtvaartuigen in de toekomst, ook beschreven in het brede licht van de innovatiefocus vanuit lenW. Die innovatiestrategie wordt de komende jaren verder uitgewerkt en uitgevoerd en vanzelfsprekend brengen wij die ook weer in Europees verband onder de aandacht. We moeten even een logisch moment zoeken, als daar ook voldoende over te zeggen is, maar ik zeg toe dat we dat ook Europees onder de aandacht zullen brengen, al is het maar omdat we bij deze hele verdere uitrol natuurlijk ook samenwerking zoeken op Europees niveau.

Ook Europees is het vraagstuk van de registratie van drones. Sinds 31 december 2020, bijna drie jaar geleden, gelden Europese regels voor het vliegen met drones. Die gelden overal in de Europese Unie. De exploitant van de drone moet zich conform die regels registreren ten behoeve van de veiligheid en de handhaving. De exploitant moet zijn nummer zichtbaar op de drone aanbrengen zodat bij een controle of een incident achterhaald kan worden van wie de drone is. Er zijn personen, bedrijven en overheden die meerdere drones in het bezit hebben. Ik weet niet of dit bij de heer Koerhuis al het geval is. Volgens mij niet, als ik het zo volg. Die drones vliegen dan onder hetzelfde exploitatienummer. De exploitant hoeft niet elke drone afzonderlijk te registreren. Voor de cijferfetisjisten: op dit moment zijn er in Nederland 39.169 drone-exploitanten geregistreerd.

Wat doet de RDW vervolgens met die registraties? Op grond van de Europese regels zijn lidstaten verplicht te zorgen voor de oprichting en instandhouding van een nauwkeurig registratiesysteem voor exploitanten. Voor Nederland vervult de RDW deze verantwoordelijkheid. De

verplichting bestaat ten behoeve van de vliegveiligheid, de handhaving en de traceerbaarheid. Informatieverstrekking uit het register kan alleen met de juiste doelbinding voor dit soort doelen worden gebruikt. De inschrijving is geldig voor de duur van één jaar en is kostendekkend om het hele register actueel en nauwkeurig te houden. De aanvraagkosten zijn € 23, maar de verlengkosten liggen lager. Die zijn € 13 per jaar. Daarmee onderhouden we ook het systeem en de mensen erachter die zorgen voor de adequate registratie. Alle andere Europese landen zijn ook verplicht dit te doen, want deze registratie geldt overal. We hebben in Nederland gekozen voor een kostendekkend tarief. Ik ontvang geen klachten over de betrouwbaarheid of de kwaliteit van dit RDW-registratiesysteem. Voorzitter. Dit zijn de vragen die ik zelf gerangschikt heb onder het kopje internationaal.

De voorzitter:

Ja. Als het goed is, is er één vraag van de heer Koerhuis op dit punt. Meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik snap dat er een systeem opgetuigd moest worden voor de registratie van drones. Het voelt alleen gek dat je € 23 betaalt voor het ontvangen van een automatische e-mail. Ik ben specifiek op dit punt benieuwd hoe dat in andere landen is georganiseerd. Of verwacht de Minister dat de prijs in Nederland omlaag zal gaan, omdat de systeemkosten eruit zijn, zeg maar? Het kost geen € 23 om een automatische e-mail te ontvangen. Ik snap dat het systeem geld kost, maar één automatische e-mail niet. We willen dat mensen zich registreren en het kan ook zijn dat met een lagere prijs meer mensen zich registreren.

Minister Harbers:

Mensen zijn verplicht zich te registreren. De eerste aanvraag kost € 23. De verlengkosten zijn € 13. Ik vind dat ook te overzien in relatie tot de totale kosten van een drone. Wij hebben geen beeld van hoe dat pan-Europees geldt. We zouden het in een paar lidstaten na kunnen gaan en dan laat ik de Kamer die informatie toekomen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Harbers:

Dan kom ik bij de vragen over inspectie en veiligheid. De laatste vraag die de heer Koerhuis in zijn inbreng stelde, ging over de veiligheidseisen van het vliegveld in Den Helder. De verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart in Nederland ligt bij de Minister van Justitie en Veiligheid. Op grond van Europese regelgeving voor de beveiliging van de burgerluchtvaart zijn beveiligingsmaatregelen vastgesteld voor kleinere luchthavens zoals Den Helder Airport. Het staat luchthavens vervolgens vrij om aanvullende beveiligingsmaatregelen te treffen, bijvoorbeeld als de bedrijven die vanaf de luchthavens vliegen daar om vragen. Dat lijkt het geval te zijn bij Den Helder Airport, waar deze aanvullende veiligheidsvoorzieningen mede zijn gerealiseerd vanwege eisen vanuit de branche voor olie- en gasplatformen. Dat speelt specifiek daar, maar ook in afstemming met de bedrijven, want het raakt ook hun veilige operatie.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik begrijp dat de Minister regie heeft over de onderzeese kabels in de Noordzee. De vraag is dan natuurlijk of hij die ziet als belangrijke infrastructuur. Ik begrijp van Den Helder dat dat de reden is dat ze de strenge veiligheidseisen hanteren. Maar ja, als de Minister zegt «ik ben

het er niet mee eens» of «dat moeten we nog uitzoeken», dan is dat ook een antwoord.

Minister Harbers:

Eerder dit jaar hebben we een debat gehad met meerdere bewindslieden, onder wie ikzelf als coördinerend Minister voor de Noordzee, over de beveiliging van kritieke infrastructuur op de Noordzee. Ik ben het er absoluut mee eens dat we die streng beveiligen. Ergens later dit najaar kom ik met een uitvoerige rapportage hierover naar de Kamer.

De voorzitter:

Oké, helder.

Minister Harbers:

Dat is destijds toegezegd in de commissie Defensie.

De heer Eppink en ook andere sprekers hadden een aantal vragen over de veiligheidscultuur op een luchthaven als Schiphol, in relatie tot de vermeende tekorten aan ervaren personeel. Het stilleggen van de grondafhandeling is de allerlaatste stap die genomen zal worden door de ILT en de Arbeidsinspectie, de NLA. Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor het aannemen en behouden van personeel, en voor het borgen van de veiligheidscultuur. Vanuit lenW hebben wij, in overleg met Schiphol, een belangrijke stap genomen. Door het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven en het aanscherpen van de license to operate, die Schiphol heeft om de veiligheidscultuur te verbeteren, krijgen we een stelselmatige verbetering.

Tegelijkertijd is alle handhaving en toezicht die we op Schiphol hebben, bijvoorbeeld vanuit de ILT, natuurlijk ook gericht op veiligheid, veilige omstandigheden en het te allen tijde waarborgen van de vliegveiligheid. Die signalen komen ook binnen bij het ministerie. Die krijgen we door van de ILT als dit gebeurt. We zijn ook nauw betrokken bij het aanscherpen van de license to operate. In de aangescherpte versie zullen afspraken staan die gericht zijn op het verder verbeteren van de veiligheidscultuur. Naar verwachting zal die in november klaar zijn en ingaan op 1 januari. De heer Eppink vroeg wat wij vanuit het ministerie doen om ervoor te zorgen dat er voldoende ervaren personeel voor het onderhoud van vliegtuigen beschikbaar blijft. Hij zal begrijpen dat in de eerste plaats de luchtvaartsector zelf met deze uitdaging aan de slag moet. Het aantrekken van ervaren personeel is op dit moment voor meerdere, zo niet alle branches in Nederland een uitdaging. De luchtvaartsector neemt ook initiatieven om luchtvaarttechnici aan zich te binden. lenW staat open voor verdere initiatieven en denkt hier graag over mee. Zo is er een netwerkdag luchtvaartveiligheid georganiseerd om ervaringen en ideeën uit te wisselen over het aantrekken en behouden van personeel. Daarnaast is in het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid het aantrekken van gekwalificeerd personeel als veiligheidsinitiatief voor de komende jaren opgenomen.

Aan de andere kant hebben we de ILT, die nauw contact houdt met de sector. Zij volgt als inspecteur de ontwikkelingen op de voet en is zich natuurlijk ook zeer bewust van het risico dat een tekort aan personeel gevolgen zou kunnen hebben voor de vliegveiligheid. Dat moet te allen tijde voorkomen worden. Op dit moment heeft de ILT echter geen signalen dat een tekort aan personeel gevolgen zou hebben voor de vliegveiligheid.

In het verlengde daarvan kom ik op de werkdruk bij het grondpersoneel. We hebben heel regelmatig overleg met Schiphol, waarin de werkdruk bij het grondpersoneel wordt besproken. We delen het standpunt dat die werkdruk verbeterd moet worden. Dat was natuurlijk ook de essentie van bijvoorbeeld de afspraken die vorig jaar zomer zijn gemaakt. Periodiek hebben we overleg met Schiphol en lenW, waarbij ook de Minister van

SZW en de FNV aanwezig zijn. Toevallig hadden we dat overleg gisteren nog. Daarin bespreken we dit soort zaken zeer uitgebreid, zeker in het licht van het beperken van het aantal grondafhandelaren en het aanscherpen van de license to operate, die in zichzelf natuurlijk weer aan elkaar verbonden zijn. Schiphol heeft ons geïnformeerd dat daarin met name aandacht zal zijn voor de personeelsinzet bij grondafhandelaren en dat daar niet op bezuinigd wordt, om te voorkomen dat er weer andere risico's worden binnengesleept. Hoe er een en ander er precies uitziet, wordt medio november duidelijk in de aangescherpte license to operate. Een ander aspect van de omstandigheden op Schiphol en de eventuele gevolgen voor de veiligheid betreft vermoeidheid bij piloten. De heer De Hoop vroeg hier aandacht voor. Hij vroeg ook of we statistieken hebben over hoe het hiermee staat bij de Nederlandse luchthavens. De ILT onderkent dat vermoeidheid een mogelijk gevaar is en dat het mede kan leiden tot een risico. Dat is natuurlijk een ongewenste situatie. Alle luchtvaartvoorvallen, onder andere naar aanleiding van vermoeidheid, moeten gemeld worden aan de ILT. De ILT heeft geen reden om aan te nemen dat het risico in algemene zin toeneemt. De precieze vraag van de heer De Hoop was: hebben we daar statistische gegevens over? In deze korte tijd heb ik die niet bij elkaar kunnen zoeken, maar we zullen het nog even nagaan. Ik laat het antwoord dan later aan de Kamer toekomen. Verder inzoomend op de rol en taken van de ILT vroeg de heer De Hoop naar de formatie en de bezetting bij de ILT, ook in relatie tot hoe het in buurlanden geregeld is. Laten we het eerst maar even van buiten naar binnen bezien, van internationaal naar nationaal. Zoals al eerder genoemd in het debat, is de ILT net als andere Europese toezichthouders gebonden aan de internationale luchtvaartverplichtingen van EASA en ICAO. Deze twee organisaties houden daar toezicht op. Het is niet bekend hoe toezichthouders in andere landen hun capaciteit inrichten, behalve dat deze natuurlijk gewoon moeten voldoen aan de voorwaarden en eisen die de beide internationale organisaties stellen. De ILT heeft voor het complete toezichtsveld gekozen voor een risicogebaseerd toezicht. De kern hiervan is dat het toezicht met name daar plaatsvindt waar het risico en de maatschappelijke impact het grootst zijn. Dit laat onverlet dat wij en ILT natuurlijk ook moeten voldoen aan de internationale verplichtingen voor de luchtvaart. We willen daar een tandje verder in gaan. In het kader van de versterking van de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit zijn middelen beschikbaar gesteld en ingezet voor toezichthouders. Het doel is het vervullen van een sterkere rol in de luchtvaartsector, opdat we blijven voldoen aan de internationale eisen, we het risicogestuurd toezicht kunnen intensiveren en we daarnaast een gezamenlijk expertisecentrum kunnen inrichten waarmee we weer kunnen inspelen op innovaties in de markt en die snel kunnen beoordelen op eventuele risico's. Daarbij ontwikkelen we een objectieve tool om op basis van de omvang en de complexiteit van de Nederlandse luchtvaartsector objectief te kunnen bepalen hoeveel inspecteurs er nodig zijn, zodat dat ook transparant wordt. Daar zijn we op dit moment mee bezig. De heer De Hoop stelde dat de ILT ook toezicht houdt op de vertraagde uitvoering van de afspraken en vroeg welke doorzettingsmacht daarbij zou gelden. De ILT heeft ons aangegeven dat met name de invoering van een paar maatregelen bij de grondafhandeling is uitgesteld. Daar laten we het niet bij. De ILT heeft Schiphol om een verbeterplan gevraagd. Men zit er bovenop om dat te toetsen. De ILT is sowieso wekelijks op Schiphol om toe te zien op de voortgang van het verbeterplan en kan, wanneer er te weinig voortgang is, sancties opleggen. Zij toetst of Schiphol de acties uit het verbeterplan ook echt opvolgt. Een van de onderdelen van het verbeterplan is het uitbreiden door Schiphol van het eigen toezicht. Dit doen ze in verhoogd tempo, waardoor ze eind dit jaar zelf een staf hebben van 90 fte voor toezicht en handhaving op hun eigen platforms. Schiphol gaat ook ruimte maken op

de vliegtuigopstelplaatsen om materieel beter op te kunnen stellen en op te kunnen slaan, en om daar eigenlijk gewoon tot logischere werkstromen te komen.

Ik denk dat ik het qua beantwoording van de vragen van de heer De Hoop hierbij kan laten. Ik ga over naar de vragen van de heer Boucke over waterstof.

De voorzitter:

Sorry, Minister. Meneer Koerhuis, ontbreekt er een antwoord?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik wachtte een natuurlijk moment af. Ik heb even nagedacht over het antwoord dat de Minister gaf over de windparken op zee en de onderzeese kabels. Ik heb even goed geluisterd naar wat de Minister zei. Volgens mij zei hij: bedrijven kunnen nu kiezen hoe hun windpark wordt aangevlogen. Dat betekent dus dat het ene windpark kan zeggen «We doen het vanaf Den Helder, met strenge veiligheidseisen», en dat het andere windpark kan zeggen «Nou ja, laat die helikopter maar ergens anders opstijgen en dan zonder strenge veiligheidseisen.» De Minister zei dat er een rapportage over komt, maar ik heb niet goed begrepen of dit specifieke punt erin zit. Hoe kijkt de Minister ertegen aan dat windparken dus zelf kunnen kiezen of ze het aanvliegen veilig doen of niet, met alle risico's van dien voor de onderzeese kabels?

Minister Harbers:

Ik moet heel eerlijk bekennen dat me dit niets zegt. Ik kijk even of ik daar in tweede termijn nog op kan terugkomen.

De heer Boucke vroeg naar de risico's van het vliegen op bijvoorbeeld waterstof. Zoals we weten, is de ontwikkeling van vliegen op waterstof nog in een beginnende fase. In het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie wordt hier onderzoek naar gedaan. De heer Boucke vroeg ook naar partijen. Onder andere het NLR, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, en de TU Delft zijn hierbij betrokken. Onderdeel van hun onderzoek betreft onder meer de consequenties en risico's van het gebruik van waterstof in de luchtvaart. Omdat het onderzoek nog loopt, is op dit moment simpelweg niet bekend of die risico's het vliegen op waterstof zullen vertragen. Maar het staat natuurlijk als een paal boven water dat als er risico's in kaart gebracht worden, daar wel een oplossing voor zou moeten zijn. Dat is natuurlijk iets wat bij iedere nieuwe ontwikkeling plaatsvindt.

Naast vliegen op waterstof, dat in ontwikkeling is, hebben we natuurlijk ook elektrisch vliegen. De heer Boucke vroeg wat er gedaan wordt om een snelle uitrol van elektrisch vliegen te bevorderen. We hebben opdracht gegeven, ook aan een vliegtuigbouwer, om onderzoek te doen naar wat concreet nodig is om testvluchten met een elektrisch vliegtuig te organiseren. Zoals de heer Boucke waarschijnlijk al weet, wordt op een aantal plekken, bijvoorbeeld bij vliegveld Teuge maar ook op andere plekken, al geëxperimenteerd met elektrische vliegtuigen. Er wordt aandacht besteed aan de uitrol van elektrisch vliegen in z'n geheel, dus ook aan het hele stelsel van operationele regels en procedures eromheen. De resultaten van het onderzoek worden dit jaar november verwacht en zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de innovatiestrategie. Het mooie van het luchtvaartcluster in Nederland is dat we, ook met bijvoorbeeld de overheidspartijen, al van meet af aan voortdurend bij al deze ontwikkelingen meekijken. ILT is bijvoorbeeld al aan het meekijken met wat er gebeurt op het gebied van waterstof en elektrisch vliegen. Hetzelfde geldt voor de Luchtverkeersleiding Nederland, zodat ook haar kennis- en expertise-ontwikkeling in hetzelfde tempo plaatsvinden. Dan was er nog de vraag gesteld wat we kunnen doen om te voorkomen dat de verwachte toename van elektrisch vliegen wordt gehinderd door

vertraging in de certificering. Het antwoord is dat we vanuit het ministerie de introductie ontwikkelen van de eisen aan experimentele luchtvaartuigen in de nationale luchtvaartregelgeving. De publicatie daarvan vindt naar verwachting plaats in het eerste kwartaal van komend jaar, in 2024. Die regelgeving geeft de sector de mogelijkheid om, vooruitlopend op Europese certificatie, te werken aan het eerste proof of concept in Nederland. Dat geeft de sector ook de mogelijkheid om door te gaan met de ontwikkeling van de techniek en zodoende onnodige vertragingen te voorkomen. Eigenlijk werken we daarin dus ook weer parallel.

Ik ga door naar de andere vragen van de heer Boucke, over de SAR. Hij vroeg om een reflectie op wat er de afgelopen tijd gedaan is. De SAR-operaties kunnen grotendeels binnen de kaders van de hernieuwde Europese regelgeving voor helikopteroperaties, die via een opt-in in Nederland van toepassing zijn verklaard, veilig worden uitgevoerd. Natuurlijk streven we ernaar om te komen tot nationale regelgeving voor de SAR-operatie in Nederland. Omdat het niet mogelijk zal zijn om in korte tijd nationale regelgeving afgerond te hebben, zullen de ontheffingen van langere duur zijn, maar in de tijd beperkt worden tot het moment dat nationale regelgeving in werking treedt. Mede naar aanleiding van de motie in de Kamer eerder dit jaar werkt IenW samen met het Ministerie van SZW aan een wijziging van het Arbeidstijdenbesluit, door het opnemen van een specifieke regeling die meer in lijn is met de operatie van de SAR. Over al deze regelgeving vindt ook regelmatig contact plaats met EASA en de sector.

De heer Boucke vroeg ook een reflectie op de gebeurtenissen, de brand, op de Fremantle Highway. Ik antwoord daar een beetje terughoudend op. Eerder deze week of vorige week heb ik een brief aan de Kamer gestuurd met ons eerste beeld ervan. Zoals in de brief staat aangegeven, is het verloop van de gehele operatie sterk beïnvloed doordat de vraag om assistentie vanuit het schip veranderde van brandbestrijding in een reddingsoperatie. De zorgnormen voor beide vormen van hulpverlening verschillen. Eigenlijk wil ik niet meer dan dit zeggen, omdat het voor een onderbouwd oordeel over het verloop van de reddingsoperatie nu nog te vroeg is. Ik vind het niet aan mij om daar al een oordeel over te geven. Er worden meerdere onderzoeken en evaluaties uitgevoerd, waaronder door de OVV. Die moeten uiteindelijk conclusies mogelijk maken over onder meer het verloop van de hulpverlening. Ik vind niet dat het mij past om daar al op vooruit te lopen. Ik wil juist ruimte laten aan de onderzoekers om hier op basis van alle hun ter beschikking staande informatie conclusies over te trekken. Ik denk dat het nodeloos is om te zeggen, maar het is van groot belang dat Nederland over een goede reddingsoperatie beschikt. Mocht blijken dat zaken niet goed zijn gelopen, dan gaan we daar vanzelfsprekend actief mee aan de slag.

De heer Boucke wees mij erop dat de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers aangeeft dat zij zich zorgen maakt over het behalen van de norm vanuit vliegbasis Zeeland. Ook daar zijn tot op heden geen afwijkingen gerapporteerd vanuit de Kustwacht. Wat mij betreft is het te voorbarig om te concluderen dat niet aan de zorgnormen zou worden voldaan. We blijven natuurlijk sturen op het blijven voldoen aan het programma van eisen en het rapporteren over de zorgnormen. Zoals ik ook in de brief van een paar dagen geleden heb aangegeven, bezien de opdrachtgevers aan de Kustwacht momenteel of en aan welke aanvullende rapportage-informatie behoefte is om adequaat te kunnen blijven toezien op de geleverde diensten. Signalen zoals die van de VNV nemen we daarin mee.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat...

Minister Harbers:

Daarmee ben ik aan het eind van het blok inspectie en veiligheid.

De voorzitter:

Oké. Dat komt goed uit, want de heer Boucke had op het vorige punt nog een vraag. Gaat uw gang, meneer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik kom nog even op het laatste punt, de Search and Rescue, met het risico dat het ook in de brief staat. Ik vraag het nu even aan de Minister. Kan hij de tijdlijn schetsen? Wanneer verwacht hij het onderbouwde onderdeel? En wanneer verwacht hij de Kamer daarover te kunnen informeren?

Minister Harbers:

Dat deel van de tijdlijn kan ik niet schetsen, want dat is echt in handen van de onderzoekers en de OVV. In dit geval hebben ook de Panamese autoriteiten nog een rol als opdrachtgever, omdat het schip onder Panamese vlag voer. Die gaan over hun eigen onderzoeksplanning. Ik kan u dat antwoord dus niet geven, want ik ga daar niet over.

De voorzitter:

Oké. Helder. We gaan door naar het laatste blokje: overige. O ja, eerst nog arbeid en gezondheid. Excuus.

Minister Harbers:

De heer Eppink stelde een paar vragen over het aerotoxisch syndroom. Hij stelde een vraag over het vinkje, maar ik moet het antwoord daarop nog even schuldig blijven. Het is technisch mogelijk, maar wat betekent dat? Hopelijk komt het nog en anders in tweede termijn.

Dan kom ik op het aerotoxisch syndroom zelf. De Nationale Adviesgroep Cabelucht stelt dat het niet duidelijk is of de gezondheidsklachten bij vliegend personeel komen door blootstelling aan chemische stoffen in de cabine. Dat moet eerst duidelijk zijn voordat besloten wordt of het vervolgens erkend wordt als beroepsziekte. Nederland is daar volop bij betrokken. Via het RIVM dragen we bij aan internationaal onderzoek om hier duidelijkheid over te krijgen. Ook in andere landen is het aerotoxisch syndroom op dit moment niet als beroepsziekte vermeld. Ik heb de Kamer geïnformeerd over het medisch protocol, dat is besproken in de laatste vergadering van de NAC van 22 juni. Een aantal leden van de NAC bestudeert onder leiding van het RIVM publicaties over medische protocollen en bekijkt bestaande procedures in andere landen of bij andere instanties, voor zover die beschikbaar zijn, en hoe die zijn ingericht. Die nemen ze dan weer als basis om te bekijken wat de behoeften en mogelijkheden zijn voor een medisch protocol in Nederland. De Kamer wordt daar in de volgende jaarrapportage over geïnformeerd.

De voorzitter:

Oké. We gaan even terug naar het vorige punt, want de heer Eppink heeft daar een vraag over. Gaat uw gang, meneer Eppink.

De heer Eppink (BBB):

Ik dank de Minister alvast voor het antwoord dat hij tot nu toe heeft gegeven. Ik heb begrepen dat de NAC heeft geadviseerd om jaarlijks een crew- en technictraining inzake cabine en ook fume events te geven. Mijn vraag is als volgt. Heeft «cabine» betrekking op het hele vliegtuig vanbinnen of betreft het vooral de cockpit, die wellicht het meest ontvankelijk is voor de lucht die binnendringt? Bovendien wil ik erop wijzen dat je vliegvelden hebt die zeer druk zijn en waar je soms een uur moet taxiën. Ik noem bijvoorbeeld JFK in New York, dat ik vrij goed ken. Je zit daar heel lang in een vliegtuig, achter andere vliegtuigen, voordat je kunt opstijgen. Dat is een hele tocht. Omdat je er zo lang in zit, ruik je ook gewoon kerosine. Het personeel wordt daaraan blootgesteld. Dat geldt

natuurlijk zeker voor de piloten, maar ook voor de stewardessen en waarschijnlijk ook de passagiers. Ik denk dat het belangrijk is om toch spoedig te weten hoe het nu eigenlijk zit.

Minister Harbers:

Het maakt inderdaad onderdeel uit van de aanbevelingen door de NAC, die ik ook aan de Kamer heb gestuurd. Het gaat om het hele vliegtuig. Het betreft niet alleen de cockpit, maar de hele cabine en gewoon het hele vliegtuig vanbinnen. De aanbevelingen, die we ook gaan invoeren, zijn als volgt. Het vliegtuigpersoneel wordt jaarlijks getraind, zodat men het leert herkennen. Er moet ook voldoende apparatuur zijn om afwijkingen van de cabinelucht waar te nemen, want het is een beetje zonde als je eigen neus het enige herkenningspunt is. Dat moet je eigenlijk al een fase voor zijn. Ook moet men op de hoogte zijn van hoe afwijkingen gerapporteerd dienen te worden. Dat vergroot natuurlijk ook onze kennisbasis hierover.

De voorzitter:

Oké. Meneer Eppink nogmaals?

De heer Eppink (BBB):

Ik heb nog één vraag. Wanneer verwacht de Minister dat hier enig antwoord op is? Ik heb de indruk dat veel mensen die gebruikmaken van de luchtvaart, ook het personeel, daar toch wel snel een duidelijk antwoord op willen hebben en dat het geen onderzoek van jaren moet zijn.

Minister Harbers:

Nee, maar het moet wel zorgvuldig worden gedaan. Zoals gezegd speelt het ook internationaal. Ik heb nu niet paraat wanneer het onderzoek klaar is. Het gaat ook om de regie van de NAC. Ik kijk even of ik er in tweede termijn nog antwoord op kan geven.

De voorzitter:

Ja, dank u wel. Gaat u verder.

Minister Harbers:

Even kijken waar ik was gebleven.

We hebben daarnet al even gesproken over de werkomstandigheden op Schiphol. De heer Eppink vroeg wat we kunnen doen aan meer en betere vaste arbeidscontracten, en aan eerlijkere beloning voor werk in en rondom Schiphol. Een verbetering van arbeidsvoorwaarden is uiteindelijk iets tussen werkgevers en werknemers. Vanuit de overheid vind ik het echter wel belangrijk, en met mij overigens ook de Minister van SZW, dat werk op Schiphol eerlijk beloond wordt. Er moet daar uiteindelijk geen oneerlijke concurrentie op plaatsvinden, omdat dat weer gevolgen kan hebben voor de veiligheid en arbeidsomstandigheden. In februari van dit jaar heb ik daarom een brief hierover gestuurd aan grondafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen, ook omdat de Kamer daar destijds aandacht voor vroeg. Vervolgens is het iets tussen werkgevers en werknemers. De heer Eppink vroeg nog naar de minimumnormen in de license to operate voor de grondafhandeling, zodat er een minimumaantal medewerkers met een taak bezig is. Dit loopt mee in de aangescherpte license to operate, waarover ik zojuist al antwoordde.

Dan kom ik op de vraag van de heer De Hoop over de werkdruk. Hierover bestaan grote zorgen, ook bij bijvoorbeeld de FNV. De Arbeidsinspectie en de ILT zijn bezig met verschillende acties. Zo heeft de NLA twee deelbesluiten genomen die toezien op onder andere fysieke belasting. Zoals u mogelijk gisteravond in het nieuws hebt gezien, is aan zes bagageafhandelaren een definitieve last onder dwangsom opgelegd. De ILT is in juli gestart met wekelijkse controles op het APU-gebruik. Dat betreft dus de

staartmotor van vliegtuigen. Schiphol zet zich ook in met kortetermijn-acties, zoals het aanschaffen van vele nieuwe tilhulpen. Op de lange termijn zal het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven moeten bijdragen aan het verbeteren van de veilige uitvoering van werkprocessen. Bij die overgang, die transitie, kunnen er in zichzelf natuurlijk ook nog risico's zijn. Gisteren hebben we bijvoorbeeld met FNV, Schiphol, SZW en lenW besproken dat we er gewoon voor moeten zorgen dat, ook tijdens de transitie, alle criteria en voorwaarden gericht zijn op het veilig en zonder zware werkdruk uitvoeren van de werkzaamheden. Minister van Gennip en ik houden persoonlijk de vinger aan de pols op Schiphol en gaan er binnenkort weer eens even langs.

Dat is, denk ik, ook het antwoord op de vraag van de heer Boucke over de transitieperiode. Hij vroeg hoe we nú inzetten op die betere werkomstandigheden. Dat doen we dus met de acties die ik zojuist noemde. Maar ook in de overgang van meer naar minder grondafhandelingsbedrijven moeten we criteria inbouwen die voorkomen dat het een perverse prikkel oplevert waardoor er niet meer in geïnvesteerd wordt en men het op z'n beloop laat. Daar is volop aandacht voor in het proces dat de komende tijd loopt. Ik heb nog niet de precieze criteria, maar alle betrokken partijen onderkennen dat het meegenomen moet worden.

Ik denk dat ik alle vragen over het onderwerp arbeid en gezondheid heb gehad. Er resteren nog enkele overige vragen, namelijk over de zwarte lijsten. De heer Koerhuis vroeg hiernaar. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn, conform het stappenplan dat ik begin april naar de Kamer zond, nu bezig met het onderzoeken van de mogelijkheden voor het onderling delen van zwarte lijsten. Zoals de heer Koerhuis weet, zijn KLM en Transavia als moeder en dochter daar al mee gestart. De andere maatschappijen in Nederland zijn allemaal bij het onderzoek betrokken. De luchtvaartmaatschappijen leveren gegevens aan, en de marechaussee en het OM dragen bij aan de analyse van deze gegevens op bijvoorbeeld de kans op recidive. De vliegtuigmaatschappijen kijken mee om te zien: hé, wat leren we van KLM en van Transavia en hoe kunnen we dit dan vervolgens nog verder AVG-proof uitrollen? Ik verwacht dat we begin 2024 de Kamer kunnen informeren over wat het allemaal heeft opgeleverd en hoe het verder gaat.

De heer De Hoop stelde een vraag over laten we maar zeggen de «ruimtelijke dimensie»: hoogbouw, torenflats, windmolens et cetera. Rondom luchthavens en bijvoorbeeld radarsystemen worden veiligheidsnormen gehanteerd die zijn gebaseerd op internationale richtlijnen. Hier kan alleen van worden afgeweken als dat aantoonbaar veilig is. De veiligheidsnormen zijn onafhankelijk van het aantal vliegtuigen. Iedere luchtvaart moet altijd veilig zijn door een ruimte rondom luchthavens en -routes vrij te houden, of door, als dat mogelijk is, bouwplannen juist in te passen en routes aan te passen. Samen met de Staatssecretaris van Defensie schreef ik in de Kamerbrief van 31 mei over de herziening van het obstakelbeleid. Daarin zoeken we actief naar mogelijkheden om het ruimtebeslag van de luchtvaart te beperken, in het belang van bijvoorbeeld de woningbouw en de energietransitie zonder dat luchtvaart minder veilig wordt.

Er was nog een interruptiedebat tussen de heer De Hoop en de heer Koerhuis over de relatie met het programma Luchtruimherziening. Dit programma is er inderdaad op gericht om zo veel mogelijk continu klimmen en dalen mogelijk te maken, van en naar luchthavens. Op enig moment moeten vliegtuigen natuurlijk wel de daling inzetten. Hoogbouw in de buurt van luchthavens wordt hier dus niet direct mee ontzien, maar hoge objecten moeten wel binnen de internationale normen et cetera geplaatst worden.

Voorzitter, ik denk dat ik aan het eind ben van mijn beantwoording van de vragen die in eerste termijn zijn gesteld.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat ging in een rap tempo. Dan kijk ik naar de leden. Ik zie dat er geen vragen meer zijn. We gaan door naar de tweede termijn van de zijde van de Kamercommissie. De heer Koerhuis was eerst. De spreektijd is één uur en... Nee, één minuut en twintig seconden. U had het graag gewild, denk ik.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik wil toch nog graag inzoomen op de personeelstekorten. Het is terecht dat de heer Eppink de grondafhandelaren en, naar ik meen, ook de piloten heeft genoemd. Ik zou daar graag de luchtvaarttechnici aan toevoegen. Personeelstekorten vormen een probleem voor de vliegveiligheid. In bredere zin is het ook een probleem voor de economie. Een draaiend Schiphol is namelijk gewoon belangrijk voor een draaiende economie. Wat gaat de Minister doen tegen die personeelstekorten? Want ik wil toch nog even aangeven dat EASA de noodklok heeft geluid, zowel Europa-breed als specifiek over Nederland, over de personeelstekorten en de risico's voor de vliegveiligheid. Naar welke acties kijken we nu? Ik denk bijvoorbeeld aan het bij onderwijsinstellingen enthousiast maken van studenten over vliegen.

Punt twee is de cabinelucht; die is veel besproken. Daar wil ik toch wel even op inzoomen. Het is terecht dat de heer Eppink begint over piloten en cabinepersoneel, maar elektrisch taxiën kan dit probleem natuurlijk voor een groot deel oplossen. Als een vliegtuig waar de heer Eppink in zit, in een rij staat in New York die elektrisch getaxied wordt, dan heeft hij ook geen last meer van de uitlaat van vliegtuigen als hij daarachter zit. Je hebt er dan hooguit last van als ze opstijgen, natuurlijk. Maar de vraag is een beetje: in hoeverre helpt dat? In hoeverre zijn we, op zijn Amerikaans, on track om in 2030 alles volledig elektrisch te taxiën?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Uw spreektijd is om.

De heer Koerhuis (VVD):

Nog één laatste punt. Dat is het punt van regie op die zwarte lijsten. Ik denk specifiek aan TUI en Corendon; ik denk dat die nog weleens verleid zouden kunnen worden om aan die ene zwarte lijst mee te doen. Is de Minister bereid om op dit gebied de regie te pakken en bijvoorbeeld een afspraak te maken op het ministerie?

De voorzitter:

Dank u wel. Helder. De volgende spreker is de heer Eppink.

De heer Eppink (BBB):

Voorzitter, mag ik de heer Koerhuis toch even corrigeren over dat taxiën? Vliegtuigen op zo'n groot vliegveld als JFK gaan achter elkaar naar de startbaan. Daar kun je dus niet zomaar een taxi voor zetten, en zeggen: we trekken je daarnaartoe. Dat wordt één grote warboel. Daardoor blijf je voortdurend in die files staan. Dat kan een uur of anderhalf uur duren. Op een gegeven moment begin je dan te ruiken dat die hele meute daar voor je neus zit. Dat wilde ik even zeggen. Misschien mag ik nog één vraag stellen over de ICAO en de internationale harmonisatie van wat ik «vliegen rusttijden» voor piloten en cabinepersoneel zou willen noemen. Wat zijn de mogelijkheden om daar effectief iets aan te kunnen doen? Wat is de leverage, als ik het zo mag zeggen, van de Europese Unie ten aanzien van deze landen om bepaalde punten af te dwingen? Dan kan er een zekere mate van gelijk speelveld komen tussen onze maatschappijen en de maatschappijen uit met name de Golfstaten.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Koerhuis? Het moet echt een korte vraag zijn dan. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik wil graag een interruptie plegen op het laatste punt. We hebben de ratificatie van het Qatar-luchtvaartverdrag stilgezet, dus volgens mij hebben we daar wat leverage. Ik ben optimistisch. Ik kijk optimistisch naar de luchtvaart. Ik heb ook een bord op de kamer hangen waarop staat hoe zo'n elektrische taxi eruitziet. Het is niet zo dat ze de boel echt trekken. Zo'n taxi rijdt echt onder het vliegtuig. Misschien ben ik te optimistisch, maar volgens mij is het juist bedoeld voor het taxiën tot aan de start- en landingsbaan. Dat zou een belangrijk onderdeel van de oplossing kunnen zijn voor de uitstoot van grondoperaties op een vliegveld. Maar misschien ben ik te optimistisch. Laten we een keer samen dat gesprek aangaan.

De **voorzitter**:

U probeert elkaar te vinden in wat de taxi nou precies inhoudt en wat de rol van de taxirobot is. Volgens mij moeten we die discussie hier niet voeren. Ik verwacht dat de Minister daar zo kort op gaat reageren. Ik geef het woord aan de heer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik hou het kort. Ik wil de Minister en zijn ambtelijke ondersteuning bedanken voor het beantwoorden van de vragen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Fijn, dank u wel. We schorsen kort, voor een paar minuutjes. We spreken elkaar zo.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We hervatten het commissiedebat Vliegveiligheid. We zijn toegekomen aan de beantwoording van de vragen die zijn gesteld in de tweede termijn. Ik geef het woord aan de Minister. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Dank u wel. Ik heb nog een paar ontbrekende antwoorden op vragen uit de eerste termijn. De heer Koerhuis vroeg nog naar de helivluchten van Den Helder. Het spectrum van veiligheidsvoorzieningen is breder dan alleen de kabels. We maken wel onderscheid tussen kabels en daarbij richten we ons op het beschermen van vitale dienstverlening. Daarnaast hebben we natuurlijk ook nog aanvullende eisen die zullen gelden voor specifieke bedrijfstakken, voor bijvoorbeeld bemensing en bevoorrading van de verschillende offshorelocaties. Het gaat op de Noordzee niet alleen om kabels; het gaat ook nog bijvoorbeeld om olie- en gasplatforms. Dat kan dus verklaren waarom daar aanvullende veiligheidseisen zijn gesteld. Wij gaan hierover ook nog wel even in overleg met de collega's van EZK, die natuurlijk ook verantwoordelijk zijn voor een groot deel van die eisen. Zij vragen naar aanleiding van de implementatie van de Europese «Critical Entities Resilience»-richtlijn ook weer van bedrijven om meer maatregelen te nemen. Daar zal vervolgens ook weer op worden toegezien. Binnen dit hele bouwwerk ga ik er eerlijk gezegd niet van uit dat je als bevoorrader van een offshorelocatie zomaar kunt kiezen waar je met je helikopter heen gaat. Maar dit gaan we ook samen met de collega's van EZK nog even na en dan kom ik daar in een volgende voortgangsbrief aan de Kamer op terug. Het is in ieder geval niet de bedoeling. Tegen de heer Eppink zeg ik dat het onderzoek naar de cabineluchtkwaliteit, waar ook het RIVM aan deelneemt, naar verwachting eind volgend

jaar gereed is. Zoals gezegd wordt dat in breder verband internationaal uitgevoerd.

Dan de vraag over dat vinkje. In de eerste termijn zei de heer Eppink dat er nu een vinkje gezet kan worden. Dat is ons niet helemaal precies bekend. De essentie van wat ik ook aan de Kamer schreef, is dat we dat melden beter willen maken. We willen dat bemanningen ook weten waar ze het kunnen melden. Daardoor wordt onze datacollectie veel groter en krijgen we veel meer duidelijkheid over wat er precies gebeurt, welke klachten mensen hebben en wat dat ons leert met betrekking tot de vraag of er sprake is van beroepsziekte.

De voorzitter:

Hierop is er nog een korte vraag van meneer Eppink.

De heer Eppink (BBB):

Een heel korte vraag. Het gaat er uiteindelijk om om op den duur een vinkje te kunnen zetten, maar het gaat er in ieder geval ook om dat het verschijnsel aerotoxic syndrome wordt herkend en op een zeker moment ook wordt erkend. Ook moet men weten er gedaan kan worden op medisch vlak.

Minister Harbers:

Daar is al het onderzoek en de rest van wat ik aangaf op gericht. Dan vroeg de heer Koerhuis in tweede termijn naar de personeelstekorten. Zoals ik aangaf is het in de kern natuurlijk een zaak voor werkgevers om aan voldoende mensen te komen. Wij ondersteunen dat. Maar wat ik ook uit eigen observatie weet, is dat er natuurlijk wel een heel netwerk is rond de bedrijven in de luchtvaartsector, ook met hbo- en mbo-instellingen, om de aantrekkelijkheid van het werk in de luchtvaart onder de aandacht te blijven brengen. Dat netwerk zit met name in de regio Amsterdam-Haarlemmermeer, maar ook verder. Desalniettemin blijft het net als in heel veel andere branches lastig, zeker omdat in Nederland technisch personeel al decennialang niet voor het oprapen ligt. Maar juist daarom blijven we met alle betrokken partijen in gesprek, om te kijken hoe we die aantrekkelijkheid nog verder kunnen verbeteren; daar zijn we als lenW bij betrokken en daar sluiten we ook op aan. Maar dat zit natuurlijk altijd in het complexe geheel van arbeidsvoorwaarden, arbeidsbeloning en alles wat werkgevers zelf kunnen doen om het werk aantrekkelijk te maken. Maar binnen onze mogelijkheden adresseren we dit. De andere kant, de repressieve kant, is dat ook de ILT natuurlijk onderkent dat tekorten aan personeel veiligheidsrisico's kunnen hebben. Zij nemen dat ook mee in hun toezicht.

De voorzitter:

Heel kort op dit punt, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Natuurlijk tellen arbeidsvoorwaarden, arbeidsbeloning, mee. Maar als je besluit om bijvoorbeeld een mbo-, hbo-, of universitaire opleiding luchtvaarttechniek te gaan doen, dan is dat niet per se gerelateerd aan arbeidsvoorwaarden en arbeidsbeloning, want dat is dan nog ver weg, maar meer aan dat je enthousiast bent gemaakt voor het vak luchtvaart. Ik vind dat de rijksoverheid dat wel iets meer mag uitstralen, zodat mensen enthousiast worden gemaakt voor het vak. Ik zei al dat ik denk dat de beste tijd van het vliegen nog voor ons ligt, want het wordt schoner, stiller en veiliger, net als het rijden. Onderkent de Minister dat? Misschien moeten we toch eens met het Ministerie van Onderwijs in conclaaf gaan over hoe we dat kunnen doen.

De voorzitter:

Ik wil net zeggen: dit is toch de Minister van IenW, en niet de Minister van Onderwijs?

Minister Harbers:

Ik vrees dat het bij OCW op de lange lijst komt met zo ongeveer iedere sector in Nederland die zegt: ik wil meer in het onderwijs. Maar we zijn er als IenW vanzelfsprekend. Daarom noemde ik in de eerste termijn ook de verschillende initiatieven, waaronder die netwerkdag, om dit onder de aandacht te blijven brengen. Maar ik neem overigens ook zelf waar dat de luchtvaartsector zelf geen gebrek heeft aan het onder de aandacht brengen van de aantrekkelijkheid. Maar het blijft een uitdaging voor alle betrokken partijen.

Dan het elektrisch taxiën en de cabinelucht. Elektrisch taxiën zal helpen en dat zullen we ook nogmaals in de NAC gaan bespreken. De sectorpartijen zijn zoals u weet geïnteresseerd om elektrische taxibots de standaard te maken in 2030. Nog voor de begrotingsbehandeling geef ik de Tweede Kamer een gedetailleerd tijdspad, ook op grond van de eerder ingediende motie-Koerhuis/Boucke, die mij dat vroeg. Die toezegging stond dus al vanuit een vorig debat.

Dan de regie op zwarte lijsten. Wij zijn aangesloten bij de werkgroep die daarmee bezig is. Alle maatschappijen zitten hierin, dus ook de door de heer Koerhuis genoemde TUI en Corendon, die meteen proberen te leren van de ervaringen die de KLM en Transavia nu met elkaar aan het opbouwen zijn. We proberen dat ook zo maximaal mogelijk te faciliteren. Tot slot vroeg de heer Eppink nog naar internationale harmonisatie. Die is er, want in ICAO-verband zijn standaarden afgesproken waaraan alle landen zich moeten houden. Die worden vervolgens nationaal geïmplementeerd. Ik gaf al aan dat wij daarnaast in gesprek blijven met andere landen over het belang van goede arbeidsvoorwaarden. Waar wij een instrument hebben, brengen wij dat, bijvoorbeeld over Qatar, onder de aandacht van de Europese Commissie, die natuurlijk ook het Europese luchtvaartverdrag beheerst. Al dit soort zaken brengt Nederland ook standaard op op het moment dat er onderhandeld zou worden – maar dat is nu niet aan de hand – over een nieuw EU-luchtvaartverdrag met een derde staat, omdat wij heel groot belang hechten aan het feit dat je niet moet concurreren op arbeidsvoorwaarden en dat je dus ook alle internationale standaarden van de ICAO daarin moet volgen.

De voorzitter:

Mooi. Dank u wel. Volgens mij zijn we daarmee aan het eind gekomen van dit commissiedebat, maar niet voordat ik de toezeggingen doorloop.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de registratiekosten voor drones in een aantal andere Europese lidstaten. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Kamer krijgt statistische gegevens toegezonden over de mate waarin vermoeidheid bij piloten een rol speelt op Nederlandse luchthavens. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.
- In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de veiligheidseisen voor onderzeese kabels. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.

Dat waren ze. Er is geen tweeminutendebat aangevraagd. Dat scheelt ook weer voor de plenaire agenda. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit debat. Ik dank iedereen die heeft meegekeken en die in de zaal of digitaal aanwezig was, en uiteraard de Minister voor dit debat. Ik vergeet nog even de ondersteuning, maar die is vaak het allerbelangrijkste in deze ruimte. Ik wens iedereen nog een fijne avond. Tot ziens.

Sluiting 15.39 uur.