
10

Vliegveiligheid

Aan de orde is het **tweeminutendebat Vliegveiligheid (CD d.d. 15/09)**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het tweeminutendebat Vliegveiligheid. Een hartelijk woord van welkom aan de minister, die is binnengevlogen. We hebben zes deelnemers van de Kamer, maar die zijn er lang niet allemaal. Ik geef als eerste het woord aan de heer Koerhuis van de fractie van de VVD. Hij staat als derde op mijn lijstje, maar flexibel als hij is, kan hij nu meteen naar voren komen. Of is de heer Van Raan er klaar voor? Ik geef het woord aan de heer Van Raan.



De heer **Van Raan** (PvdD):
Nu ik er toch ben ...

Voorzitter. Ik heb drie moties naar aanleiding van het commissiedebat Vliegveiligheid. We beginnen met de eerste, die te maken heeft met een uitspraak van een oud-medewerker van platform Schiphol. Hij kent geen andere doodsoorzaak dan kanker bij zijn ex-collega's. Het is onbegrijpelijk dat de minister niet dag en nacht werkt om dat tegen te gaan. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol al zeker sinds 1 januari 2021 niet voldoet aan de informatie- en minimalisatieplicht inzake de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS);

constaterende dat Schiphol al twee keer uitstel kreeg en in januari 2021 te horen kreeg dat het nog twee maanden de tijd had om deze gegevens aan te leveren;

constaterende dat zelfs nu nog onduidelijk is of in maart 2023 de normen wel gehaald gaan worden en, indien dit niet gebeurt, er slechts een dwangsom van €5.000 op volgt;

verzoekt de regering om de omgevingsdienst op te dragen de ZZS-gegevens nog deze week te eisen en daarna, zolang Schiphol die niet aanlevert, over te gaan tot stilleggen van alle processen waarbij zeer zorgwekkende stoffen vrijkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 1002 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er vliegtuigen zijn die voor de cabinelucht gebruikmaken van "bleed air" en dit bij zogenaamde "fume events" schadelijke stoffen in de cabinelucht brengt die ziekmakend zijn en zelfs tot verlies van bewustzijn kunnen leiden;

constaterende dat het technisch mogelijk is om de buitenlucht niet meer via de motoren in te nemen en vliegtuigbouwers deze optie al aanbieden;

overwegende dat internationale normering de voorkeur heeft maar Nederland ook nationaal veiligheidseisen kan stellen;

verzoekt de regering door aanscherping van de normen een einde te maken aan de ziekmakende "bleed air" voor cabinelucht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 1003 (31936).

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

De laatste motie gaat over een aspect dat de minister de vorige keer helemaal niet herkende. We gaan het gewoon nog een keer proberen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende de klimaatcrisis;

constaterende dat de secretaris-generaal van de Verenigde Naties stelt dat we op de snelweg naar de klimaat hel zitten;

spreekt uit dat de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatcrisis een bijdrage levert aan onveiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 1004 (31936).

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

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan de heer Koerhuis.



De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. In het commissiedebat hebben we het erover gehad dat vliegen aan boord veilig moet zijn en dat de EU en Qatar dezelfde werk- en rusttijden hanteren in de luchtvaart maar die wel anders tellen. Doordat Qatar de rusturen aan boord niet telt als werkuren kunnen de piloten die voor Qatar werken meer uren vliegen. Dit speelt niet alleen in Qatar, maar ook breder in het Midden-Oosten en in Turkije. Ik heb in het commissiedebat gevraagd of de minister zich ervoor kan inzetten dat vliegvelden en vliegmaatschappijen aan de randen van de EU, zoals Qatar, maar ook de Emiraten en Turkije, onder de EU-werk- en rusttijden komen te vallen. Misschien kan de minister toelichten wat hij in de tussentijd heeft gedaan.

Ik heb in de tussentijd ook een motie ingediend en aangenomen gekregen, want het probleem speelt eigenlijk breder. Het gaat niet alleen over arbeidsregels, maar ook over staatssteun en klimaatregels, die aan de randen van de EU gewoon anders zijn dan in de EU. Ik ben benieuwd of de minister kan toelichten hoe het gaat met zijn inzet in Europa als het gaat om die motie.

In diezelfde motie heb ik gevraagd om de ratificatie van het luchtvaartverdrag met Qatar op te schorten. Het is in ieder geval fijn dat de staatssecretaris heeft toegezegd dat te zullen doen. Ik heb ondertussen ook een setje Kamervragen ingediend, want het luchtvaartverdrag met Qatar is al wel tijdelijk in werking getreden. Er zijn dus ook extra vluchten vanuit Qatar. Ik heb gevraagd of die opgeschort kunnen worden.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heel goed. Dan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb een tweetal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op Schiphol jarenlang grote sociale misstanden plaatsvonden die noch door de Arbeidsinspectie, noch door de ondernemingsraad voldoende zijn opgemerkt en aangepakt;

overwegende dat de ondernemingsraad van Schiphol slechts 2.200 mensen vertegenwoordigt van de 50.000 die er werken, omdat de meeste mensen werken voor onderaannemers of "klanten" van Schiphol;

overwegende dat alle werknemers een fatsoenlijke vertegenwoordiging verdienen die ook juridisch voldoende geëquipeerd is om voor hun belangen op te komen;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe Schiphol tot een overkoepelende ondernemingsraad kan komen die alle werknemers op Schiphol vertegenwoordigt;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe een vertegenwoordiger van alle werknemers op Schiphol benoemd kan worden tot commissaris in de raad van commissarissen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, De Hoop en Alkaya.

Zij krijgt nr. 1005 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. We hebben het veel gehad over het belang van de veiligheid op Schiphol, ook voor omwonenden. Op dit moment is veiligheid geen harde parameter waarop gestuurd gaat worden, begrijp ik uit van de minister, voor de verdere vormgeving van de toekomst van Schiphol. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met de heroriëntatie van het luchtvaartbeleid sturen op aantallen vliegbewegingen wordt vervangen door sturen op overlast en milieuschade;

overwegende dat omwonenden van luchthavens naast luchtvervuiling en geluidsoverlast ook worden blootgesteld aan risico's door vliegtuigongelukken;

constaterende dat de huidige risicocontour rond luchthavens nog niet dezelfde bescherming biedt als de risicocontour rond andere infrastructuur zware industrie of chemie;

verzoekt de regering om naast een CO₂-plafond, verlagen van geluidsoverlast, ultrafijnstof- en stikstofemissies, ook het verlagen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico voor omwonenden door luchtvaartongelukken op te nemen in de doelstellingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1006 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heel goed. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Eppink van JA21.



De heer **Eppink** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb ongeveer dezelfde motie als de heer Koerhuis heeft voorgelezen, maar dat mag de pret niet drukken.

De **voorzitter**:

We hebben natuurlijk het liefst zo weinig mogelijk moties. Kan uw naam niet onder de motie van de heer Koerhuis?

De heer **Eppink** (JA21):

Ik wil dat wel even met hem overleggen, want we hebben hier, naar mijn weten, maanden geleden een vergadering over gehad. We zouden de moties kunnen samenvoegen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb verwezen naar een motie die vorige week is aangenomen. Het is dus heel lastig om daar met uw naam onder te komen staan. Voor de rest heb ik daar vragen over gesteld, bijvoorbeeld wat er gebeurt met Qatar in het Midden-Oosten en Turkije.

De **voorzitter**:

Als de heer Eppink zich wil aansluiten bij een reeds ingediende en aangenomen motie ...

De heer **Eppink** (JA21):

Mag ik de motie voorlezen?

De **voorzitter**:

Dat mag altijd, maar dient u haar dan ook in? Dat wil ik even weten.

De heer **Eppink** (JA21):

Ik zal de motie eerst voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de veiligheid van de Nederlandse luchtvaart ook beïnvloed wordt door de sociale en veiligheidsstandaarden van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen;

constaterende dat door het EU-Qatar luchtvaartverdrag luchtvaartmaatschappijen toegang hebben tot het Nederlandse luchtruim met werk- en rusttijden die afwijken van de Europese regulering;

overwegende dat recente signalen van piloten aantonen dat bij luchtvaartmaatschappijen met Europees afwijkende werk- en rusttijden ernstige vermoeidheidsrisico's kunnen voorkomen;

overwegende dat binnen luchtvaartverdragen met derde landen clausules kunnen worden opgenomen over veiligheid;

roept het kabinet op in belang van veiligheid en eerlijke concurrentie zich Europees in te spannen om in Europese luchtvaartverdragen, zoals het EU-Qatar luchtvaartverdrag, te borgen dat de lokale werk- en rusttijden op hetzelfde Europese veiligheidsniveau liggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Eppink.

Zij krijgt nr. 1007 (31936).

De heer **Eppink** (JA21):

Dat is het.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat is de motie van vorige week, alleen dan iets smaller gericht, namelijk alleen op Qatar. Die van mij was iets breder.

De **voorzitter**:

Ze is dus al ingediend en aangenomen. Gefeliciteerd, uw motie was al aangenomen.

De heer **Eppink** (JA21):

Bedoelt u dat mijn motie overbodig is?

De **voorzitter**:

Ja.

De heer **Eppink** (JA21):

Mag ik haar toch indienen of heb ik dat recht niet meer?

De **voorzitter**:

Dat mag altijd, maar u kent de commissie Van der Staaij; zo weinig mogelijk moties. De motie is bij dezen ingediend.

Tot zover de termijn van de Kamer. Ik schors vijf minuten en dan gaan we luisteren naar de minister.

De vergadering wordt van 17.12 uur tot 17.18 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de minister.



Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank u wel. De heer Koerhuis had enkele vragen. Zijn eerste vraag was of luchtvaartmaatschappijen van buiten de EU onder onze rusttijden kunnen vallen. Het korte antwoord is dat wij EU-regels niet kunnen opleggen aan

maatschappijen uit derde landen. Juist om toch daartoe te komen, sluiten we luchtvaartverdragen af. Kortheidshalve zou ik willen verwijzen naar het feit dat ik vandaag de beantwoording in het schriftelijk overleg over luchtvaartverdragen heb afgedaan. Dat stuk is onderweg en kan any moment of morgen hier zijn. Op 21 bladzijden ga ik uitvoerig in op alle mogelijkheden en onmogelijkheden van rusttijden, verdragen et cetera. We komen er ongetwijfeld nog verder over te spreken. In januari hebben we ook een debat over de luchtvaart. Kortheidshalve wil ik daarnaar verwijzen.

De motie die oproept tot inzet van de EU tors ik als het ware permanent met mij mee, met één handicap, en dat is dat het onderwerp in Europa op dit moment niet op de agenda staat. Ik vraag daar aandacht voor in bilaterale overleggen met andere landen om er steun voor te verzamelen. Op dit moment zijn er geen nieuwe onderhandelingsmandaten aan de orde voor luchtvaartverdragen met derde landen. In toenemende mate zie ik ook bij collega's in Europa dat men beseft dat niet alleen op het gebied van arbeidsomstandigheden, maar ook op het gebied van duurzaamheid daar nadere eisen aan moeten worden gesteld. In de beantwoording in het schriftelijk overleg ga ik daar verder op in.

Ik heb kennisgenomen van de wens om die ratificatie op te schorten en van de Kamervragen die door de heer Koerhuis zijn ingediend. Die zullen we ruim voor het volgende commissiedebat beantwoorden.

Voorzitter, dan de moties. Ten eerste de motie van de heer Van Raan op stuk nr. 1002. Die inventarisatie van zeer zorgwekkende stoffen door Schiphol loopt al enige tijd. Eerder dit jaar heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied aan Schiphol gevraagd om uiterlijk 1 februari die gewenste informatie aan te leveren. Kort geleden is tussen de omgevingsdienst en Schiphol afgesproken om die termijn met één maand te verlengen. Dat proces loopt dus bij — ik benadruk het — een ander bevoegd gezag dan de rijksoverheid. Ik heb geen reden om te twijfelen aan de inzet van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Ik ontraad de motie.

De voorzitter:
Eén vraag, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):
Dit is zeer bijzonder, want die omgevingsdienst is al jaren bezig met die zeer zorgwekkende stoffen. Het lukt de dienst niet. Schiphol werkt niet goed genoeg mee. Er staat een minimale boete op. De vraag aan de minister in deze motie is: draag op dat het werk gedaan wordt. Het is een zeer ernstige situatie. Het ontraden van die motie betekent dat de minister willens en wetens die gezondheidsrisico's ver-groot laat bestaan. Dat kan hij toch niet willen.

Minister Harbers:
Dat is niet wat er hier aan de hand is. De omgevingsdienst heeft de opdracht verstrekt aan Schiphol en heeft ook zelf met Schiphol afgesproken dat het 1 februari moet zijn, maar dat het nu toch 1 maart mag worden. Maar nogmaals, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is ook gewoon een ander bevoegd gezag. Deze dienst valt ook niet onder mijn verantwoordelijkheid. Ik heb verder geen reden om te twijfelen aan de inzet van de omgevingsdienst.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 1003 ontraad ik ook, want vliegtuigen worden gebouwd op basis van internationale regels en worden ook op basis van internationale standaarden, zoals die van EASA, gecertificeerd. Met de uitvoering van deze motie zou Nederland zich dus sterk isoleren. De discussie over de mogelijke relatie van de gezondheidsklachten van vliegend personeel met stoffen in de cabinelucht heeft de aandacht van de certificerende instanties. Maar tegelijkertijd zijn er ook grote internationale onderzoeken van onder andere EASA waaruit duidelijk wordt dat de oorzaak van de klachten nog onduidelijk is. Dat laat onverlet dat de veiligheid in de luchtvaart voor mij op één staat. Ik laat me te allen tijde door onze onafhankelijke Nationale Adviesgroep Cabinelucht adviseren over de laatste ontwikkelingen en over de vraag of er extra maatregelen noodzakelijk zijn. Maar dit is in eerste instantie echt een zaak voor EASA en andere internationale instanties. Om die reden ontraad ik de motie.

De voorzitter:
De heer Van Raan voor één vraag.

De heer Van Raan (PvdD):
In de lijn van de vorige motie is dit precies hetzelfde verhaal. De minister zet zich in om de luchtvaart toch maar vooral te beschermen, want de motie zegt juist: bij uitstek internationale normen zouden beter zijn. Dan wordt er een onderzoek aangehaald van EASA, maar dat is de organisatie van de luchtvaartmaatschappijen. Dus het betekent dat Nederland wel degelijk voorop mag lopen bij de gezondheid. De minister weigert dat. Waarom doet hij dat?

Minister Harbers:
EASA is geen organisatie van de luchtvaartmaatschappijen. EASA is het agentschap van de Europese Unie dat de certificering en de toelating doet. Er wordt verder niet niks aan gedaan. Er loopt een groot onderzoek, juist ook om meer grip te krijgen op deze materie. Maar dat hebben we wel nodig om maatregelen te kunnen nemen. Onlangs heb ik ook het RIVM gesteund om het RIVM deel te laten nemen aan het vervolgonderzoek van EASA. Tot slot ondersteun ik de initiatieven die volgens de adviesgroep op nationaal niveau kunnen bijdragen aan een veilige en gezonde werkplek voor de luchtvaartbemanning.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 1004 vraagt om een uitspraak van de Kamer en daar volgt dus geen reactie van mij op.

De motie op stuk nr. 1005 van mevrouw Kröger en de heren De Hoop en Alkaya ontraad ik ook. Schiphol als bedrijf, de Royal Schiphol Group, heeft als onderneming een ondernemingsraad waarin werknemers zitten die in dienst zijn van Schiphol. Schiphol heeft geen directe werkgever-werknemerrelatie met andere bedrijven die diensten verlenen op de luchthaven. Het is een andere discussie, maar we werken eraan om die uitbesteding te verminderen. Maar wel of niet een ondernemingsraad heeft te maken met de werkgever-werknemerrelatie en het is daarom ook niet opportuun om de optie van een overkoepelende ondernemingsraad te onderzoeken. En dat geldt ook voor een dergelijke commissaris in de raad van commissarissen.

De voorzitter:

En dus is deze motie ontraden.

Minister Harbers:

En dus is deze motie ontraden.

De vijfde motie op stuk nr. 1006. IenW streeft natuurlijk continu naar verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. Bij belangrijke besluiten die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart, wordt altijd eerst een integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd. Dat geldt voor al dit soort besluiten en dat staat ook los van de doelstelling van de besluiten. Nu verzoekt deze motie om naast een aantal andere doelen ook het groepsrisico door luchtvaartongelukken op te nemen in de doelstellingen. Als ik gewoon naar die motie kijk, dan deel ik de overwegingen en de constatering zeer met mevrouw Kröger. Maar ik hoop dat zij mij even de gelegenheid wil geven om bij de uitwerking van het nieuwe stelsel te kijken of het mogelijk is en of het opportuun is om dit risico ook hierin op te nemen. Om nu al dit verzoek te doen en te omarmen is me een stap te ver. Ik ontraad daarom de motie, maar ik wil wel de toezegging doen aan mevrouw Kröger om bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel in ieder geval in te gaan op de mogelijkheden om het risico van luchtvaartongelukken al dan niet een plek daarin te geven. Dan wordt het in ieder geval navolgbaar voor mevrouw Kröger en de andere indieners. We kunnen dan vervolgens bij de uitwerking van het stelsel bekijken of het voldoende is of er nog aanvullende wensen leven in de Kamer.

De voorzitter:

Prima. Eén vraag van mevrouw Kröger en dan gaan we daarna weer door.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik sta hier voor de eerste motie en heb een vraag over allebei de moties. Ik ga eerst een vraag stellen over het laatste wat de minister zei. Is de toezegging dat hij gaat kijken naar het verlagen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico? Dat is het punt. Als dat de toezegging is, zie ik heel graag tegemoet hoe dat uitgewerkt gaat worden.

Minister Harbers:

Mevrouw Kröger noemt in de overweging het nieuwe stelsel waarin we willen gaan sturen op overlast en milieuschade. Ik ben bereid om te onderzoeken of dat groepsrisico daar ook een plek in zou moeten en kunnen krijgen en op welke manier dan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan houd ik de motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (31936, nr. 1006) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan heb ik nog een vraag over de motie op stuk nr. 1005. Erkent de minister dat het van belang is voor een onderneming als Schiphol, waar zo veel verschillende mensen werken die niet direct in dienst zijn van Schiphol, dat deze mensen vertegenwoordigd zijn en een stem hebben, en dus ook vertegenwoordigd zijn in de raad van commissarissen? Erkent de minister dat dit een onderwerp is dat we moeten aanpakken? Dan is het vervolgens aan de minister om te onderzoeken hoe je dat aanpakt, maar erkent hij dat het van belang is om dit aan te pakken?

Minister Harbers:

Ook dat zeg ik toe aan mevrouw Kröger, maar wel los van deze motie, die iets van mij vraagt wat niet kan, ook al vanwege de Wet op de ondernemingsraden. Ik heb precies dit punt overigens zeer onlangs nog besproken met de CEO van Schiphol. Ook hij zegt dat er daar door dat systeem van uitbesteding te veel mensen zijn die eigenlijk een soort van ontheemd zijn, die weliswaar op Schiphol werken, maar niet in dienst zijn van Schiphol, en die je ook een thuis wilt bieden. Daar vloeien twee dingen uit voort. Een: de inzet om minder aan uitbesteding te gaan doen. Twee: ook hij ziet dat hij deze mensen op de een of andere manier meer bij het bedrijf Schiphol wil betrekken. Alleen is het instrument van de ondernemingsraad denk ik, ook vanwege de Wet op de ondernemingsraden, daar niet het meest geëigende instrument voor. Ik blijf de motie dus ontraden, maar ik zeg mevrouw Kröger wel toe dat ik het gesprek met Schiphol voortzet over de vraag hoe de mensen die nu nog niet in dienst zijn van Schiphol maar wel op Schiphol werken, meer bij het beleid en de omstandigheden op Schiphol betrokken kunnen worden.

De voorzitter:

Prima. Dan de motie op stuk nr. 1007.

Minister Harbers:

Misschien moet u mij nog even helpen, voorzitter. Ik ben opgevoed in de school, en heb recent nog herbevestigd gekregen door de Voorzitter van de Kamer, dat we vooral geen overbodige moties moeten omarmen. Ik constateer dat alles wat in deze motie staat, al eerder door de Kamer is uitgesproken. Overigens neem ik dat ook mee in mijn beleid. Ik kom er bij de Kamer op terug. Dus volgens mij rest mij dan niets anders dan deze motie te ontraden vanwege overbodigheid.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Eppink, want het is een zwaar overbodige motie. Ik kijk of hij de motie wil intrekken.

Aangezien de motie-Eppink (31936, nr. 1007) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De voorzitter:

Dank voor de sportiviteit en collegialiteit van de heer Eppink. Tot zover.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Morgen stemmen wij over alle moties.