

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief inzake het besluit van de Europese Commissie over de «balanced approach»-procedure Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 535).

De voorzitter van de commissie,  
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
GroenLinks-PvdA-fractie  
VVD-fractie  
NSC-fractie  
BBB-fractie  
CDA-fractie  
Partij voor de Dieren-fractie  
JA21-fractie

### **Inleiding**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de Europese Commissie (EC) en de brief van de Minister en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg Besluit Europese Commissie «balanced approach»-procedure Schiphol en hebben hierover nog vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van het besluit van de EC inzake de «balanced approach»-procedure Schiphol en hebben daarover nog enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het besluit van de EC en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede zaak dat de EC aangeeft dat Nederland de «balanced approach»-procedure, op enkele elementen na, in acht heeft genomen. Zij hebben nog enkele vragen over die ontbrekende elementen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben het besluit van de EC over de balanced approach gelezen en hebben hierover nog enkele vragen.

Het lid van de JA21-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en wil hem nog enkele kritische vragen voorleggen.

### **GroenLinks-PvdA-fractie**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben er onvoldoende vertrouwen in dat met het maatregelenpakket zoals dat in Brussel is genotificeerd, de doelstellingen voor de hinderreductie zullen worden behaald. Zelfs de Minister verwacht niet dat de beloofde 20% hinderreductie zal worden gerealiseerd. Van de beloften van de sector, zoals vlootvernieuwing, is het zeer de vraag of deze tijdig worden ingevoerd en ook bereiken wat wordt beloofd. Deze leden wijzen erop dat hinderreductie door de rechter is voorgeschreven en geen vrijblijvend streven is.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de EC in de beoordeling van de «balanced approach»-procedure helaas niet toetst of de uitkomst leidt tot aanvaardbare hinder voor omwonenden volgens de criteria van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) of de Europese Unie (EU) zelf. Wat deze leden betreft spreekt Europa zichzelf hiermee tegen. Desondanks is het algemene oordeel dat het doel en deze procedure

rechtmatig zijn. De bezwaren van de luchtvaartsector worden niet gehonoreerd. Het principe dat de omvang van de luchtvaart mag worden beperkt om mens en milieu te beschermen blijft overeind. Deze leden zien deze bevestiging als een aanmoediging voor de doelstellingen op de langere termijn, voor zowel hinder als klimaat.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben verder begrip voor de twee resterende vragen van de EC. Immers, alle middelen die kunnen bijdragen, zouden moeten worden overwogen. Met name overbodige luchtvaart of vliegbewegingen die wél overlast veroorzaken, maar amper maatschappelijke baten meebrengen, zoals bijvoorbeeld privéjets, verdienen een eigen aanpak. Deze leden vragen de Minister dan ook voor de voorbereiding van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) om een verbod of anders een forse reductie van (fossiel aangedreven) privéjets van of naar Schiphol.

### **VVD-fractie**

*Besluit van de Commissie betreffende de procedure voor de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Schiphol overeenkomstig Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad*

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC concludeert in haar besluit van 5 maart jl. dat autonome vlootvernieuwing slechts ten dele is meegenomen. Wat is volgens de Minister de belangrijkste argumentatie op grond waarvan hij denkt af te mogen wijken van het vereiste in artikel 5, lid 3, punt a) van de EU-verordening nr. 598/2014?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC tevens concludeert dat operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder slechts ten dele zijn meegenomen. Wat is volgens de Minister de belangrijkste argumentatie op grond waarvan hij denkt af te mogen wijken van het vereiste in artikel 5, lid 3, punt c) van de EU-verordening nr. 598/2014?

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Q&A die de EC heeft gepubliceerd bij het besluit van 5 maart jl. Hierin wordt gesteld dat de EC een lidstaat op de hoogte heeft gesteld van de elementen die niet zijn gevolgd in het kader van het proces van de balanced approach. Vervolgens zou de lidstaat de feedback moeten bekijken en zijn plannen met de EC moeten delen, alvorens verder te gaan, waarbij van de lidstaat wordt verwacht dat de EU-wet- en regelgeving wordt nageleefd. Deze leden vragen wanneer de Minister de gevraagde plannen die zorgen dat de elementen van de balanced approach die nu niet goed zijn gevolgd worden hersteld, met de Kamer gaat delen, ook om te zorgen dat Nederland de EU wet- en regelgeving naleeft. Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister uiteen te zetten hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn, ervan uitgaande dat de 15% geluidsreductie van fase 1 gehanteerd blijft, als de Minister wel alle vlootvernieuwing, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt a), zowel autonoom als additioneel, vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van verstillings.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister waar het percentage geluidsreductie voor fase 1 op uitkomt, als de Minister wel alle vlootvernieuwing, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt a), zowel autonoom als additioneel, vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van verstillings, en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op 478.000 vluchten per jaar laat staan.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister uiteen te zetten hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn, ervan uitgaande dat de 15% geluidsreductie van fase 1 gehanteerd blijft, als de Minister alle operationele procedures, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt c) vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van geluidsmaatregelen.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister waar het percentage geluidsreductie voor fase 1 op uitkomt, als de Minister alle operationele procedures, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt c) vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van geluidsmaatregelen, en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen laat staan op 478.000 vluchten per jaar.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC in haar besluit van 5 maart jl. concludeert dat hoewel Nederland de geluidshinder van de algemene en zakenluchtvaart in de geluidssituatie heeft opgenomen, dat soort activiteiten wordt uitgesloten van de exploitatiebeperkingen tot 478.000 vliegtuigbewegingen, wat een schending van artikel 5, lid 6, van de verordening inhoudt. Deze leden lezen dat de EC stelt dat die aanpak discriminerend is en ten nadele is van de commerciële luchtvaart. Ook lezen deze leden dat er minder operationele beperkingen nodig zouden zijn geweest als de algemene en zakenluchtvaart waren opgenomen in de geluidsreductiemaatregelen. Deze leden vragen hoe de Minister van plan is deze fout te herstellen om onnodige krimp van de commerciële luchtvaart te voorkomen. Deze leden vragen om een toelichting.

De leden van de VVD-fractie vragen of op dit moment het totaal aantal extra vliegtuigbewegingen voor of door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgerekend. Zo ja, kan de Minister deze berekeningen dan zo spoedig mogelijk met de Kamer delen? Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of op dit moment het totaal aan extra geluidsreductie als gevolg van het geheel toepassen van de artikelen uit de EU-verordening voor of door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgerekend. Zo ja, kan de Minister deze berekeningen dan zo spoedig mogelijk met de Kamer delen? Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen, indien dergelijke berekeningen (zoals in bovengenoemde twee vragen) als gevolg van het besluit van de EC op dit moment niet worden uitgevoerd, in hoeverre de Minister bereid is om deze nieuwe berekeningen alsnog uit te voeren. Zo nee, waarom niet, mede gelet op het feit dat de EC in artikel 1 van het besluit vraagt om het besluit te onderzoeken?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC in artikel 1, lid 2, van het besluit stelt dat onderzoek nodig is, voordat exploitatiebeperkingen, oftewel krimp, mag worden doorgevoerd. Deze leden vragen de Minister op welke aannames of feiten hij zich baseert dat er geen nieuwe berekeningen zouden moeten worden gedaan zonder door de EC in gebreke te worden gesteld voor het slechts ten dele voldoen aan de artikelen uit de EU-verordening.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister toe te lichten in hoeverre hij van mening is dat de conclusie van het besluit van de EC, namelijk dat de procedure in acht is genomen behalve bij een aantal elementen, aanleiding kan zijn voor retaliatie, gelet op het feit dat er capaciteitsbeperkingen worden ingevoerd, terwijl er nog extra geluidreductie kan worden behaald op de elementen die de EC noemt.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat een krimp van 500.000 naar 478.000 vliegtuigbewegingen onnodig is, als in de evaluatie van fase 1 in 2026 van dit «balanced approach»-pakket blijkt dat er sprake is van een hoger gehaald geluidsreductiedoel, dus boven de 20%. Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat in het versneld LVB, maar ook in het volledige LVB, er ruimte moet zijn om dit aantal weer omhoog bij te stellen als blijkt dat er sprake is van een hoger gehaald geluidsreductiedoel, dus boven de 20%. Zo ja, hoe zou de Minister deze ruimte kunnen garanderen?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de Minister voornemens is om het Actieplan omgevingslawaaï Schiphol 2024–2029 aan te passen, conform het besluit van de EC van 5 maart jl., alsmede ook de aangenomen motie-Peter de Groot (Kamerstuk 31 936, nr. 1209) aangaande alle verstilling meenemen per 1 november 2025. Waarom wel, waarom niet? In aanvulling vragen deze leden bij de aanpassing geen onderscheid meer te maken tussen additionele en autonome vlootvernieuwing.

De leden van de VVD-fractie lezen dat wanneer het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de reactie op het besluit heeft gestuurd, de «balanced approach»-procedure officieel is afgerond. Betekent dit dat de inhoud van de reactie van ondergeschikt belang is? Ook als de inhoud van de reactie geen recht doet aan de inhoudelijke bezwaren van de EC?

### **NSC-fractie**

De leden van de NSC-fractie vragen welke gevolgen deze brief heeft voor de totstandkoming van een nieuw LVB op Schiphol.

Voor de leden van de NSC-fractie staat buiten kijf dat de Staat stappen moet zetten om tegemoet te komen aan de uitspraak van de rechter in de zaak Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV). De huidige inzet van de Minister om tot 20% geluidshinderreductie te komen en dit te verankeren in een nieuw LVB dient daartoe en moet onverminderd doorgang vinden, zo vinden deze leden. Deze leden hechten eraan dat de 20% geluidshinderreductie zo spoedig mogelijk en zonder verdere vertraging gerealiseerd wordt.

De leden van de NSC-fractie onderschrijven het besluit van de Minister om bepaalde geluidsreductiemaatregelen, zoals de autonome vlootvernieuwing, in de referentiesituatie op te nemen, waarmee deze dus niet worden geacht bij te dragen aan de realisatie van de geluidsreductiedoelstelling. Is de Minister het met deze leden eens dat zijn ministerie hierin een zeer zorgvuldige afweging heeft gemaakt? En is de Minister het voorts met deze leden eens dat hier niet aan getornd moet worden?

Voorts constateren de leden van de NSC-fractie dat de EC opmerkt dat naast de commerciële luchtvaart ook de algemene en zakenluchtvaart – general aviation – bijdraagt aan het geluidsprobleem rond Schiphol en dat deze groep niet wordt meegenomen in de geluidsreductiemaatregelen. Waarom is hier destijds voor gekozen? Hoe beoordeelt de Minister de mogelijkheid om een cap in te stellen op het aantal voor privévluchtelingen beschikbare slots, waarvan maatschappelijke vluchten, zoals overheids- en humanitaire vluchten, uitgezonderd zijn? Tot slot verwachten deze leden dat de Minister in het voor de zomer te publiceren plan van aanpak voor de geluidshinderreductie op Schiphol terugkomt op het terugdringen van privévluchtelingen, conform de aangenomen motie-Postma c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 1207).

## **BBB-fractie**

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC stelt dat de uitsluiting van de algemene en zakenluchtvaart van de exploitatiebeperkingen discriminerend is ten nadele van de commerciële luchtvaart (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 535, pagina 6). Erkent de Minister deze constatering van de EC? Zo ja, welke concrete stappen zal de Minister nemen om deze discriminatie op te heffen en te waarborgen dat ook de algemene en zakenluchtvaart een evenredige bijdrage leveren aan de geluidsreductiedoelstellingen? Kan de Minister aangeven welke gevolgen dit potentieel heeft voor de noodzaak en omvang van de beperkingen voor de commerciële luchtvaart?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC hetzelfde opmerkt als deze leden al eerder gesteld hebben. Zij merkt op dat Nederland de verwachte beperking van vliegtuiglawaai aan de bron door autonome vlootvernieuwing slechts ten dele in overweging heeft genomen. De EC vraagt om een betere onderbouwing van de opsplitsing tussen autonome en additionele vlootvernieuwing (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 535, pagina 6). Kan de Minister transparant uiteenzetten op welke wijze de aannames ten aanzien van deze autonome vlootvernieuwing zijn onderbouwd? Is de Minister bereid de methodiek van deze onderbouwing te delen met de Kamer, zodat een onafhankelijke beoordeling mogelijk is van de daadwerkelijke potentie van vlootvernieuwing als alternatief of aanvulling op de nu voorgestelde drastische beperkingen van vliegbewegingen?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC van mening is dat Nederland de operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder slechts ten dele in overweging heeft genomen en het effect van bepaalde maatregelen niet volledig heeft onderzocht. Kan de Minister aangeven waarom er is nagelaten om verdergaande operationele maatregelen te onderzoeken dan die reeds in het programma «Minder Hinder Schiphol» waren opgenomen of in november 2024 al gerealiseerd waren? Kan de Minister aangeven welke concreet meetbare resultaten hij verwacht van de reeds meegenomen operationele procedures, zoals de toegenomen toepassing van Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2)? Kan de Minister aangeven hoe deze resultaten worden gemonitord en afgedwongen, gezien de opmerking van de EC dat de toepassing van NADP2 juridisch niet altijd afdwingbaar is?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC opmerkt dat de limiet van 478.000 vliegbewegingen ervoor zorgt dat de autonome ontwikkelingen in de sector na november 2025 kunnen bijdragen aan geluidsreductie. Kan de Minister aangeven in hoeverre de noodzaak van de rigoureuze limiet van 478.000 vliegbewegingen opnieuw overwogen is, in het licht van het door de EC geconstateerde potentieel van autonome ontwikkelingen in combinatie met de reeds geplande operationele maatregelen? Kan de Minister aangeven welke alternatieve scenario's serieus overwogen zijn in combinatie met een maximale benutting van vlootvernieuwing en operationele verbeteringen?

De leden van de BBB-fractie lezen dat er een beperkte wijziging komt van het LVB. Is de Minister van mening dat deze beperkte wijziging van het LVB voldoende is om aan de bezwaren van de EC tegemoet te komen, gezien de substantiële kritiekpunten van de EC op de gevolgde procedure? Zo nee, welke aanvullende stappen zijn noodzakelijk en binnen welke termijn kunnen deze van kracht worden?

## **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie lezen dat Nederland wordt gevraagd in ieder geval aandacht te besteden aan de volgende punten: hoe general aviation bijdraagt aan het terugdringen van geluid, welke effecten autonome ontwikkelingen op Schiphol hebben en de operationele maatregelen die zijn overwogen. Deze leden zijn benieuwd hoe deze drie elementen worden onderbouwd. Deze leden vragen ook of de onderbouwing van deze drie elementen nog aan de Kamer wordt voorgelegd, voordat ze per brief naar de EC gaan.

## **Partij voor de Dieren-fractie**

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn allereerst teleurgesteld over hoe het proces verlopen is, vooral over het proces voor de «balanced approach»-procedure en het geluidsdoel dat de Minister heeft vastgezet. 15% geluidsreductie is niet veel. Hiermee zijn er nog steeds te veel mensen met onder andere een hoge mate van slaapverstoring en bijbehorende gezondheidsproblemen. Dit getal lijkt vooral gekozen om de luchtvaartsector tevreden te houden en het minimale wat nodig is te doen voor omwonenden. In de vragen van deze leden over het LVB gaf de Minister aan dat er een brede belangenafweging is gemaakt in het kader van het voorontwerp van het LVB op grond van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Deze leden vragen of de Minister deze belangenafweging kan delen, met daarbij specifiek uitgeschreven om welke belangen het precies gaat (mensenrechten, natuur, klimaat, gezondheid, milieu, dieren – ganzen worden nu vergast voor ruimte voor luchtvaart – etc.), welke stakeholders zijn betrokken en per stakeholder hoe vaak ze zijn gesproken, wat hun inbreng is geweest, hoe deze belangen precies zijn gewogen en hoe hij daarmee tot de 15% is gekomen. Hoe is de ernstige staat van natuur (stikstofcrisis) en klimaat (het halen van wettelijke klimaatdoelen door Nederland en feit dat we achterlopen) in de belangenafweging meegenomen en gekwantificeerd? Kan de Minister de netto maatschappelijke baten en kosten (inclusief natuur, klimaat, milieu) delen van het scenario van de 15% reductie, en het scenario van 20% reductie en wat het met de brede maatschappelijke baten zou doen als we een hogere reductie zouden bewerkstelligen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen ook hoe de Minister ertoe is gekomen dat 15% geluidsreductie voldoende gezondheidswinst gaat boeken voor omwonenden. Zijn hiervoor gezondheidsexperts geraadpleegd? Voor de gezondheidsproblemen rondom Tata Steel is de onafhankelijke Expertgroep Gezondheid IJmond opgericht, die adviezen geeft aan de overheid, zodat de overheid weet wat voldoende borging is voor de gezondheid. Is de Minister bereid om zo'n expertgroep voor luchtvaart op te richten? Is hij anders bereid simpelweg om experts op het gebied van gezondheid te laten vragen wat vanuit luchtvaartbeleid minstens nodig is om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen (en dus welke reducties van wat daar precies bij horen)? Zo nee, waarom weigert de Minister de Kamer van alle benodigde informatie te voorzien op basis waarvan de Kamer echt goed afgewogen besluiten kan maken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het klopt dat de balanced approach in feite een motiveringsprocedure is waar goede onderbouwing en bewijslast van de lidstaat wordt gevraagd, maar waaraan geen consequenties door de EC kunnen worden gehangen, als ze de motivering niet goed vindt. Moet een lidstaat het antwoord van de EC afwachten, voordat hij met de maatregelen aan de slag gaat, of kan hij al voordat het antwoord er is aan de slag (graag dit antwoord met verwijzing

naar concrete tekst met regels hierover onderbouwen)? Kan de Minister reflecteren op het feit dat uitbreiding van het aantal slots, extra nachtvluchten of zelfs een eventuele opening van een nieuw vliegveld wel nationaal geregeld mag worden, terwijl eventuele afschalingen via een «balanced approach»-procedure geregeld moeten worden en ingewikkeld zouden zijn om terug te draaien? Hoe is deze situatie ontstaan? Moet er daarom niet extra zorgvuldig gekeken worden naar elke eventuele uitbreiding?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie viel het op dat de EC geen opmerkingen heeft over het geluidsreductiedoel en het aantal vluchten. Zou het niet in de lijn der verwachting liggen dat de EC ook akkoord zou zijn gegaan met een ambitieuzer doel van geluidsreductie, waardoor fors minder omwonenden last zouden krijgen van het lawaai? Zo ja, zou het dan niet in de lijn der verwachting liggen dat ze ook geen opmerkingen zou hebben over een echte vermindering van het aantal vluchten naar bijvoorbeeld 400.000 of 350.000 vluchten, omdat die reductie dan nodig is om dat ambitieuzere doel te halen? Zo nee, waar baseert de Minister dat antwoord op? Is het mogelijk om de EC te vragen om op papier te zetten wat ze zou vinden van verschillende krimpscenario's waarin de gezondheid van omwonenden en hun leefomgeving beter beschermd worden? Op deze manier zou het gesprek in Nederland met meer informatie kunnen worden gevoerd. Kan hij dit verzoek aan de EC voorleggen en hierover aan de Kamer terugkoppelen? Hoe gaat de Minister reageren op de reactie van de EC? Kan hij toezeggen dat hij zijn reactie eerst met de Kamer bespreekt, voordat hij deze naar de EC stuurt? Kunnen deze leden ervan uitgaan, ook gezien de rechterlijke uitspraak dat omwonenden jarenlang niet voldoende beschermd zijn, dat de Minister het (al afgezwakte) voorstel niet verder afzwakt? Staat er in Europa een moment gepland om de huidige «balanced approach»-procedure, die uit 2014 stamt, te herzien? Zo ja, wanneer? Zo nee, is de Minister bereid om aan te geven dat Nederland graag een herziening wil? En als de Minister het antwoord hierop niet weet, wil hij dit dan in Europa navragen?

#### **JA21-fractie**

Het lid van de JA21-fractie vraagt de Minister of verdere krimp nog noodzakelijk is om de geluidsdoelstellingen te behalen, als de vlootvernieuwing vanaf november 2024 wordt meegenomen, zoals de EC verzoekt in haar besluit van 5 maart. Indien verdere krimp toch nodig blijkt, op welke omvang komt de Minister dan uit? Is hiervoor een berekening gemaakt? Zo ja, is de Minister bereid deze berekeningen met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet? Waarom wordt vastgehouden aan de reductie tot 478.000 vliegtuigbewegingen, terwijl uit het besluit van de EC van 5 maart blijkt dat capaciteitsbeperkingen binnen de balanced approach alleen zijn toegestaan wanneer alle andere geluidsreducerende maatregelen volledig zijn benut? Houdt de Minister rekening met juridische procedures of tegenmaatregelen van andere landen, aangezien de EC stelt dat bepaalde elementen onvoldoende zijn meegenomen in de balanced approach? Hoe borgt de Minister dat, indien de geluidsdoelen strenger uitvallen dan nodig en de krimp onnodig groot blijkt, de capaciteit snel kan worden hersteld? En op welke manier voorkomt de Minister hiermee mogelijke tegenmaatregelen van andere landen?