Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2026/187786

Uw kenmerk
31936-1296

Bijlage(n)

1

Datum	18 november 2026
Betreft	Kamerbrief beantwoording vragen Schriftelijk Overleg Vliegveiligheid

Geachte voorzitter,

Op 24 september 2026 zijn vanuit de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingediend door de leden van de D66-fractie, de VVD-fractie, de PRO-fractie, de CDA-fractie, de JA21-fractie, de BBB-fractie en de Partij voor de dieren-fractie. Deze vragen zijn ingediend in het kader van Schriftelijk Overleg Vliegveiligheid. In de bijlage treft u de beantwoording van de vragen aan. De antwoorden op de vragen inzake de bijna-botsing in de lucht met een F-16 en een burgervliegtuig zijn mede namens de minister van Defensie.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Vragen en opmerkingen van de leden van D66

De leden van de D66-fractie vinden dat veiligheid altijd voorop moet staan in de luchtvaart. Mensen moeten erop kunnen vertrouwen dat vliegen in Nederland veilig is en dat Nederland voldoet aan de internationale veiligheidsregels. Uit recent onderzoek van de International Civil Aviation Organization (ICAO) blijkt dat Nederland uitkomt op 74,47 procent effectieve implementatie van internationale veiligheidsvoorschriften. Nederland blijft daarmee achter bij de eigen ambitie om tot de best presterende landen te behoren.

Vraag 1
Kan de minister uitleggen waarom Nederland op 74,47 procent uitkomt? Op welke punten gaat het nog niet goed?

Antwoord:
De luchtvaart is sterk internationaal gereguleerd. Wereldwijd hebben landen in ICAO-verband afspraken gemaakt om op basis van mondiaal geldende voorschriften veilig te kunnen vliegen. Er worden ook eisen gesteld aan nationale autoriteiten ter borging van die voorschriften. Nederland heeft zich hieraan gecommitteerd met de ondertekening van het Verdrag van Chicago. ICAO monitort en stelt periodiek vast hoe verdragsstaten voldoen aan de mondiale voorschriften. Zij gebruikt hiervoor het zogenoemde Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). ICAO heeft hiermee tot doel de wereldwijde luchtvaartveiligheid te bevorderen door monitoring en vaststelling van de toezichtcapaciteit en het veiligheidsbeheer van de verdragstaten.

De ICAO-audit bestaat uit 851 vragen verdeeld over verschillende luchtvaartgebieden: wetgeving, organisatie, brevettering, luchthavens, luchtverkeersdienstverlening, vluchtuitvoering, luchtwaardigheid en onafhankelijk incidenten & ongevallen onderzoek. De vragen worden onderverdeeld naar zogenoemde kritische elementen die ICAO heeft bepaald voor een effectief veiligheidssysteem in de luchtvaart.

Uit de audit blijkt dat de domeinen vluchtuitvoering, luchtverkeersdienstverlening en luchthavens het minst scoren.
Voor vluchtuitvoering moeten onder meer de taken en verantwoordelijkheden worden herzien, evenals het toezichtprogramma en de procedures voor de certificering en het toezicht op luchtvaartmaatschappijen.
Voor luchtverkeerdienstverlening moeten de regels voor opsporing- en reddingsoperaties en de veiligheidseisen worden geactualiseerd. Daarnaast moeten binnen luchtverkeersdienstverlening de taken, verantwoordelijkheden en capaciteit voor de specifieke toezichtgebieden worden herzien.
Voor luchthavens zal de regelgeving moeten worden geactualiseerd en zullen de certificeringseisen consistent moeten worden toegepast.

Daarnaast blijkt dat er over alle domeinen heen structureel meer aandacht moet zijn voor de correcte implementatie van internationale eisen in de regelgeving en de eisen die internationaal worden gesteld aan de vergunningverlening en het toezicht. Ook moeten de taken- en verantwoordelijkheden en de capaciteit binnen het

luchtvaartveiligheidssysteem beter inzichtelijk worden gemaakt en zullen procedures en checklists voor vergunningverlening en toezicht moeten worden herzien.

ICAO heeft geen zogenoemde significante veiligheidszorgen vastgesteld. Dit betekent dat uit de audit geen acute veiligheidsrisico's in Nederland blijken.

Vraag 2
Welke stappen zet de minister om deze tekortkomingen op te lossen?

Antwoord
Het is van belang dat Nederland lessen trekt uit de audit om in lijn met het doel van ICAO de luchtvaartveiligheid te bevorderen. Op basis van de analyse heeft Nederland correctieve actieplannen ingediend bij ICAO. Bij de uitvoering wordt er rekening mee gehouden dat veel ICAO-voorschriften op voorstel van EASA in Europese regelgeving zijn opgenomen en hiermee direct werken in Nederland. Het vraagt structureel aandacht om deze correctieve actieplannen en de taken en verantwoordelijkheden volgens de internationale vereisten uit te voeren. Daarom werkt IenW (beleidskern in nauwe samenwerking met de ILT-Luchtvaartautoriteit) aan:

- Het corrigeren van procedures voor het waarborgen van de tijdige implementatie van internationale standaarden in nationale en Europese wet- en regelgeving;
- Het in lijn brengen van relevante nationale wet- en regelgeving met de ICAO-standaarden;
- Het verder inzichtelijk maken van alle taken- en verantwoordelijkheden binnen het luchtvaartveiligheidssysteem en dit waar nodig beterborgen in wet- en regelgeving, handboeken of procedures;
- Het meer gedetailleerd formuleren van taken en verantwoordelijkheden van medewerkers, het opstellen en uitvoeren van trainingsprogramma's;
- Op basis van bovenstaande het uitvoeren van een gedegen capaciteits-analyse naar de taken en verantwoordelijkheden;
- Het updaten, implementeren en archiveren van technische documentatie, procedures en checklists voor vergunningverlening en toezicht.

Vraag 3
En wanneer verwacht de minister dat Nederland weer aansluit bij de eigen ambitie om tot de best presterende landen te behoren?

Antwoord
De opgestelde correctieve actieplannen bevatten concrete maatregelen, duidelijke verantwoordelijkheden en een tijdpad tot 2030. Door uitvoering te geven aan de correctieve actieplannen voldoet Nederland uiterlijk in 2030 weer aan haar eigen ambitie.

De maatregelen in de correctieve actieplannen zijn op verschillende onderdelen met elkaar verbonden en moeten daarom deels volgtijdelijk worden uitgevoerd. Bij het bepalen van de planning is gekozen voor een realistisch en uitvoerbaar tijdpad. Daarbij is rekening gehouden met de beschikbare capaciteit en middelen, de onderlinge

afhankelijkheid van maatregelen en de tijd die nodig is om wijzigingen zorgvuldig te implementeren en duurzaam in de organisaties te verankeren. De voortgang van de maatregelen wordt actief gevolgd. Nederland zal daarbij zelf tussentijdse beoordelingen uitvoeren. Als uit deze beoordelingen blijkt dat aanvullende maatregelen of bijsturing noodzakelijk zijn, zal daarnaar worden gehandeld.

Na afronding van de correctieve acties zal ICAO de implementatie opnieuw beoordelen. Daarmee wordt onafhankelijk vastgesteld of de geconstateerde tekortkomingen zijn verholpen. Het uitgangspunt is daarbij niet alleen het afronden van de afzonderlijke acties, maar het structureel versterken van het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem.

De leden van de D66-fractie vinden daarnaast dat we niet alleen moeten kijken naar hoeveel luchtvaart Nederland aankan, maar ook naar welke luchtvaart we willen. Meer vluchten betekent immers ook meer uitstoot, met gevolgen voor gezondheid en leefomgeving. Tegelijkertijd moet er voldoende ruimte blijven voor innovatie, bijvoorbeeld voor drones en schonere en slimmere manieren van vliegen.

Vraag 4
Hoe weegt de minister veiligheid, gezondheid, leefomgeving en innovatie mee bij keuzes over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart

Antwoord
Er zijn veel ontwikkelingen in de luchtvaart. IenW werkt aan een veilige luchtvaart waarin internationale bereikbaar, economische belangen en leefomgeving met elkaar in balans zijn. Ook op het gebied van innovaties kunnen belangrijke stappen worden gezet. De veiligheid in de luchtvaart is bij al die ontwikkelingen een randvoorwaarde.

Vraag 5
En hoe zorgt de minister ervoor dat groei van de traditionele luchtvaart niet ten koste gaat van de ruimte voor nieuwe en innovatieve vormen van luchtvaart?

Antwoord
Het ministerie van IenW hecht eraan dat er ruimte is voor nieuwe en innovatieve vormen van de luchtvaart. Zo ontwikkelt de onbemande luchtvaart zich in hoog tempo tot een volwaardig onderdeel van het Nederlandse luchtvaartsysteem. Dit brengt nieuwe vraagstukken met zich mee zoals de inpassing in het luchtruim, luchtvaartveiligheid en leefomgeving. Aan de andere kant biedt de onbemande luchtvaart ook oplossingen voor onder meer uitdagingen in de logistiek, hulpverlening, inspectie, toezicht en de bescherming van vitale infrastructuur. Het ministerie draagt daarbij zorg voor een veilige inpassing in het luchtruim om zo ruimte te geven aan alle verschillende vormen van luchtvaart om zo eventuele verdringingseffecten, voor zover daar al sprake van is, te voorkomen.

De leden van de D66-fractie constateren dat KLM Engineering & Maintenance sinds eind mei onder verscherpt toezicht staat van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bij controles

zag de inspectie een terugkerend negatief beeld rond de naleving van regels en administratieve verplichtingen.

Vraag 6
Kan de minister aangeven wat er sinds het instellen van het verscherpte toezicht is verbeterd?

Antwoord
Sinds het instellen van het verscherpte toezicht zijn verschillende verbetermaatregelen doorgevoerd. De ILT-Luchtvaartautoriteit constateert dat op meerdere onderdelen voortgang is geboekt. Daarbij is onder meer aandacht besteed aan het voldoen aan de geldende regels en het opvolgen en afhandelen van administratieve bevindingen.

De organisatie heeft stappen gezet om de geconstateerde aandachtspunten structureel aan te pakken en de verbeteringen binnen de organisatie te borgen. De ILT-Luchtvaartautoriteit blijft de voortgang en de effecten van de ingezette maatregelen volgen.

Vraag 7
Wanneer verwacht de minister dat het verscherpte toezicht kan worden beëindigd?

Antwoord
De verwachting van de ILT-Luchtvaartautoriteit is dat het verscherpte toezicht kan worden beëindigd op 31 december 2026. Dit is aan de ILT-Luchtvaartautoriteit en afhankelijk van de voortgang en de effecten van de ingezette maatregelen.

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de bijna-botsing tussen een F-16 en een Tecnam-lesvliegtuig boven Elburg op 16 november 2023. De piloten waren niet op de hoogte van elkaars aanwezigheid en zagen elkaar niet. Pas na een waarschuwing van de luchtverkeersleiding week de F-16 uit. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) concludeerde dat de kans op zo'n botsing weliswaar klein is, maar dat de gevolgen fataal kunnen zijn. De OVV deed daarom aanbevelingen aan Defensie en Infrastructuur en Waterstaat. De ministers kondigden vervolgens maatregelen aan, maar de OVV concludeerde in april dat de opvolging nog niet specifiek en duidelijk genoeg was.

Vraag 8 en 9
Zijn de aanbevelingen van de OVV inmiddels volledig uitgevoerd? Zo nee, welke aanbevelingen nog niet en waarom niet?

Antwoord
Op 17 februari 2026 is de Kamer geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen in een gezamenlijke brief van IenW en Defensie. De uitkomsten van de inmiddels uitgevoerde risicoanalyses van IenW en Defensie worden dit najaar in de Coördinatiegroep Luchtvaartveiligheid (CLV) besproken. De CLV is ingesteld door de minister van IenW om invulling te geven aan de wettelijke verplichting voor een Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma en bestaat uit IenW, de ILT-Luchtvaartautoriteit, Defensie en de OVV.

De opvolging van aanbeveling 3, gericht aan de minister van IenW, wordt vanwege de samenloop met aanbeveling 1 en 2 en gelet op de verstreken tijd ook in de CLV besproken. De uitkomsten kunnen tevens richting geven aan de opvolging van aanbeveling 1 en 2.

Aanbeveling 4, gericht aan de ministers van IenW en Defensie, is nagenoeg volledig opgevolgd. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT-Luchtvaartautoriteit en het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS) hebben de samenwerking geïmplementeerd en wisselen nu meldingen uit voor analyse. De eerste jaarlijkse evaluatie zal volgend voorjaar plaatsvinden omdat er dan voldoende data is verzameld voor een goede analyse. De evaluatie zal in de Taskforce Veilig Gebruik Luchtruim[1] plaatsvinden. Aan deze taskforce nemen partijen deel die gebruik maken van het luchtruim zodat eventuele verbeteracties naar aanleiding van de uitkomsten van de evaluatie snel kunnen worden doorgevoerd. De resultaten van de eerste evaluatie zijn naar verwachting in het voorjaar bekend.

Vraag 10
Wanneer worden deze wel uitgevoerd?

Antwoord
Het CLV heeft dit onderwerp voor bespreking geagendeerd dit najaar. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de resultaten.

Vraag 11
En welke concrete maatregelen zijn sinds de bijna-botsing genomen om te voorkomen dat zoiets opnieuw gebeurt?

Antwoord
Naar aanleiding van de bijna-botsing heeft het CLRS de kennis over het vliegen in luchtruimklasse E extra bij zijn vliegers onder de aandacht gebracht en is deze kennis geborgd in de diverse opleidings- en trainingssyllabi. Daarnaast heeft CLRS sinds de bijna botsing inmiddels afstand gedaan van de F-16's. Deze zijn vervangen door F-35's die moderne sensoren aan boord hebben en hiermee een veel betere situationele bewustzijn kunnen bieden voor de vlieger. Het risico op botsingen tussen straaljagers van CLRS en ander verkeer is hiermee kleiner geworden. Ook de omringende buitenlandse luchtmachten, zoals de Belgische luchtmacht, zijn inmiddels bezig met het vernieuwen van hun straaljagervloot.

Het ministerie van IenW heeft tijdens de jaarlijkse opening van het general aviation seizoen op vliegveld Teuge op 21 maart jl. extra aandacht besteed aan het OVV-rapport en het vliegen in luchtruimklasse E waar militaire jachtvliegtuigen kunnen vliegen.

[1] De Taskforce Veilig Gebruik Luchtruim werkt aan het voorkomen van luchtruimschendingen en het veiliger maken van het Nederlands luchtruim. Deelnemers zijn het Ministerie van IenW, CLRS, ILT-Luchtvaartautoriteit, de Militaire Luchtvaart Autoriteit, Luchtverkeersleiding Nederland en de general aviation sectorpartijen.

De leden van de D66-fractie vinden dat veiligheidsbeleid niet alleen moet gaan over ingrijpen nadat iets misgaat. Juist bij vliegveiligheid moeten risico's zo vroeg mogelijk worden herkend en aangepakt. De minister schrijft zelf dat veiligheid vooropstaat.

Vragen 12 en 13
Hoe bepaalt de minister waar binnen zijn ministerie de aandacht en capaciteit naartoe gaan? Welke plek krijgt vliegveiligheid daarin?

Antwoord
Het ministerie streeft naar een continue verbetering van de veiligheid van de Nederlandse burgerluchtvaart door de internationaal voorgeschreven proactieve aanpak. Dit is vastgelegd in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma. Het nationale veiligheidsdoel is het continu verbeteren van luchtvaartveiligheid door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau. Het ministerie identificeert met behulp van de periodieke nationale veiligheidsanalyse de risico's van nationaal belang en ontwikkelt maatregelen om deze te beheersen. Het ministerie betrekt daarbij de luchtvaartorganisaties. Het Nederlands actieplan luchtvaartveiligheid beschrijft de beheersmaatregelen. Een geactualiseerde versie van het actieplan wordt in het tweede kwartaal van 2027 aan de Kamer aangeboden. Het ministerie monitort daarbij of er aanleiding is om nieuwe maatregelen te treffen, bijvoorbeeld om tijdig op nieuwe ontwikkelingen in te spelen of als genoemde maatregel een risico onvoldoende blijkt te beheersen. Het voldoen aan de internationale kaders, de tijdige implementatie en continue aantoonbaarheid is een belangrijke basis. Daarbij is het noodzakelijk om alle rollen van regelgeving/beleid, vergunningverlening, toezicht, handhaving en reflectie in te vullen om het luchtvaartveiligheidssysteem goed te laten functioneren. Naar aanleiding van de ICAO audit maakt het ministerie de taken en verantwoordelijkheden binnen het systeem inzichtelijk om in een latere fase een gedegen capaciteitsanalyse uit te kunnen voeren voor de ILT-Luchtvaartautoriteit en beleid. Ook start een onderzoek met als vraag of de capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit toereikend is om het takenpakket uit te kunnen voeren. Dit onderzoek bevindt zich in de opstartfase en kijkt bijvoorbeeld ook of er aanvullende mogelijkheden voor bekostiging zijn, zoals opties voor meer kostendekkende tarieven. Specifiek voor de inzet van de ILT prioriteert de ILT haar werkzaamheden op basis van de ILT-brede risicoanalyse, wettelijke verplichtingen en politiek/maatschappelijke wensen. De resultaten hiervan komen in de meerjarenstrategie en het jaarplan.

Vraag 14
Heeft de ILT volgens de minister voldoende mensen en middelen om goed toezicht te houden op de vliegveiligheid?

Antwoord
De veiligheid in de luchtvaart is sterk internationaal gereguleerd. Het is van belang dat zowel het ontwikkelen van regelgeving, als het (reguliere) toezicht en de vergunningverlening door de ILT-Luchtvaartautoriteit volgens de internationale vereisten worden uitgevoerd. Uit het eindrapport van ICAO blijkt uit de capaciteitsanalyses die toen voorlagen dat de benodigde capaciteit voor de uitvoering van de taken voor de

domeinen brevettering, vliegoperaties, luchtverkeersdienstverlening en luchthavens niet toereikend was. ICAO heeft geen integrale analyse uitgevoerd voor alle luchtvaarttaken van de ILT-Luchtvaartautoriteit. Daarom werkt het ministerie van IenW versneld aan het inzichtelijk maken van de taken en verantwoordelijkheden die door internationale instanties als ICAO worden voorgeschreven om een gedegen capaciteitsanalyse uit te kunnen voeren voor de ILT-Luchtvaartautoriteit (en beleid). Ook start een onderzoek met als vraag of de capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit toereikend is om het takenpakket uit te kunnen voeren. Dit onderzoek bevindt zich in de opstartfase en kijkt bijvoorbeeld ook of er aanvullende mogelijkheden voor bekostiging zijn zoals opties voor meer kostendekkende tarieven. De verwachting is dat dit onderzoek medio 2027 is afgerond.

Vraag 15
En geldt dat ook voor de andere organisaties die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in ons luchtruim?

Antwoord
Er zijn meerdere partijen verantwoordelijk voor de veiligheid in het Nederlandse luchtruim.

LVNL zorgt voor een veilige, efficiënte en milieubewuste afhandeling van het vliegverkeer op de Nederlandse vliegvelden en in het lagere luchtruim. Om deze primaire taken uit te kunnen voeren en te voldoen aan de gestelde prestatie-eisen op het gebied van veiligheid, capaciteit, kosten en milieu, beschikt LVNL over een strategisch personeelsplan dat erop gericht is voldoende mensen en middelen beschikbaar te hebben. Tegelijkertijd heeft LVNL te maken met een krappe arbeidsmarkt, met name voor technische en ICT-functies, en is er nog steeds sprake van een tekort aan luchtverkeersleiders voor Schiphol. Ondanks deze krapte kan LVNL de afgesproken capaciteit aan vliegtuigen blijven afhandelen, waarbij de veiligheid van het vliegverkeer altijd gewaarborgd is. De afgelopen jaren is LVNL er steeds beter in geslaagd om meer mensen op te leiden. De opleidingscapaciteit wordt maximaal benut om nieuwe medewerkers te laten slagen, zodat de tekorten de komende jaren verder kunnen worden verkleind.

De luchtverkeersleiding in het hogere Nederlandse luchtruim voor de civiele en militaire luchtvaart wordt uitgevoerd door het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). MUAC, onderdeel van de internationale organisatie EUROCONTROL, verzorgt dit ook in België, Luxemburg en noordwest Duitsland. MUAC heeft een strategisch personeelsplan om te garanderen dat er voldoende mensen en middelen beschikbaar zijn en blijven voor het uitvoeren van haar taken en te voldoen aan de aan haar gestelde prestatie-eisen voor veiligheid, milieu, capaciteit en kosten. Over het algemeen is MUAC in staat om hieraan goed invulling te geven en heeft zij voldoende luchtverkeersleiders beschikbaar. MUAC heeft wel te maken met een krappe arbeidsmarkt voor sommige technische of ICT-functies.

Tot slot heeft de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) een verantwoordelijkheid voor de veiligheid in het Nederlands luchtruim. De MLA hanteert jaarlijkse planningscyclus voor

het toezicht op het luchtruimdomein. Er zijn bij de uitvoering geen signalen die erop duiden dat er onvoldoende mensen en middelen zijn voor het uitvoeren van het toezicht, wel is de capaciteit krap. Met de reorganisatie die op dit moment binnen de MLA gaande is, is een capaciteitsuitbreiding voorzien voor de afdeling die zich bezighoudt met het luchtruimdomein.

De leden van de D66-fractie zien verschillende signalen die aandacht vragen: Nederland blijft achter bij de eigen ambitie in de ICAO-audit, KLM Engineering & Maintenance staat onder verscherpt toezicht en de OVV was kritisch over de opvolging van de aanbevelingen na de bijna-botsing boven Elburg.

Vraag 16
Welke concrete extra stappen gaat de minister zetten om deze punten op te lossen?

Antwoord
De veiligheid in de luchtvaart staat voorop. Het is van belang dat alle partijen binnen het systeem van veiligheid in de luchtvaart daar vanuit hun rol en verantwoordelijkheid een bijdrage aan leveren. Van regelgeving tot toelating en van operatie tot toezicht en reflectie. De genoemde signalen tonen dat het systeem functioneert, maar ook dat op onderdelen in de komende periode inzet noodzakelijk is. Naar aanleiding van de ICAO-audit werkt het ministerie van IenW in afstemming met de ILT-luchtvaartautoriteit aan:

- Het corrigeren van procedures voor het waarborgen van de tijdige implementatie van internationale standaarden in nationale en Europese wet- en regelgeving;
- Het in lijn brengen van relevante nationale wet- en regelgeving met de ICAO-standaarden;
- Het verder inzichtelijk maken van alle taken- en verantwoordelijkheden binnen het luchtvaartveiligheidssysteem en dit waar nodig beterborgen in wet- en regelgeving, handboeken of procedures;
- Het meer gedetailleerd formuleren van taken en verantwoordelijkheden van medewerkers, het opstellen en uitvoeren van trainingsprogramma's;
- Op basis van bovenstaande het uitvoeren van een gedegen capaciteits-analyse naar de taken en verantwoordelijkheden;
- Het updaten, implementeren en archiveren van technische documentatie, procedures en checklists voor vergunningverlening en toezicht.

Vragen en opmerkingen van de leden van VVD

Afgifte vliegbrevetten
De leden van de VVD-fractie hebben eerder vragen gesteld over de achterstanden bij de afgifte van vliegbrevetten door de ILT-Luchtvaartautoriteit. Op 10 augustus jl. stonden 768 aanvragen open, waarvan 308 langer dan de wettelijke termijn van acht weken. De minister wilde uiterlijk aan het einde van de zomer weer binnen deze termijn werken, terwijl de ILT

volgens de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) eind augustus aangaf dat pas in september een significante daling van de achterstand zichtbaar zou worden.

Vraag 17
De leden van de VVD-fractie vragen de minister of hij kan aangeven hoeveel aanvragen momenteel openstaan en hoeveel daarvan buiten de wettelijke termijn vallen.

Antwoord
In totaal zijn er sinds 6 juli jl. 1438 aanvragen voor vliegbrevetten binnengekomen, bovenop de reeds eerder ontvangen aanvragen. Sinds 6 juli jl. zijn 1900 brevetten door de ILT-Luchtvaartautoriteit afgegeven. Het laatste beeld (per 17 november 2026) is dat er 380 aanvragen voor pilotenbrevetten in behandeling zijn, waarvan er 12 buiten de wettelijke beslistermijn van 8 weken vallen. Bij 160 aanvragen van de 380 aanvragen ligt er een actie bij de aanvrager, bijvoorbeeld een verzoek tot betaling, het aanvullen van gegevens of reactie van een andere autoriteit.

Vraag 18
Kan hij daarbij onderscheid maken tussen eerste brevetten en wijzigingen of uitbreidingen?

Antwoord
Van de actieve werkvoorraad (totaal aantal aanvragen minus de aanvragen die wachten op een actie van de aanvrager zijn er 74 vliegbrevetten die voor het eerst worden uitgegeven, 110 wijzigingen en 36 in de categorie overig. Hieronder vallen bijvoorbeeld intrekkingen, buitenlandse conversies en herstelacties.

Vraag 19
Is de toezegging om uiterlijk aan het einde van de zomer weer binnen de wettelijke termijn te werken gehaald?

Antwoord
De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft, zoals in de kamerbrief van 24 augustus jl. aangegeven, verschillende maatregelen getroffen om de achterstanden bij de afgifte van de vliegbrevetten binnen de wettelijke termijn van 8 weken te brengen. De capaciteit is tijdelijk en structureel uitgebreid door het aantrekken en opleiden van nieuwe medewerkers, er zijn tijdelijk externe experts en ILT-medewerkers flexibel ingezet en de werkvoorraden worden actief gemonitord en geprioriteerd. Daarnaast is een nieuw softwaresysteem voor o.a. de behandeling van brevetaanvragen (EMPIC) aangekocht, dat in de toekomst naar verwachting een versnelling van het proces tot gevolg zal hebben.

Ondanks allerlei getroffen maatregelen en inspanningen is het niet gelukt om de doorlooptijden van de pilotenbrevetten uiterlijk aan het einde van deze zomer weer volledig binnen de wettelijke termijnen te brengen. Het uitblijven van snellere verbetering in de zomerperiode verklaart de ILT-Luchtvaartautoriteit onder andere doordat het inwerken van extra collega’s bij het complexe proces van brevetafgifte tijd

kost. Daarnaast kan een deel van de handelingen in het proces alleen gedaan worden door geautoriseerde personen. De ILT-Luchtvaartautoriteit neemt de sector mee in de stand van zaken, de sturing en de maatregelen die een structurele stabilisering moeten borgen.

Vraag 20
Zo nee, wanneer is de achterstand volledig weggewerkt en worden nieuwe aanvragen weer structureel binnen acht weken afgehandeld?

Antwoord
De ILT-Luchtvaartautoriteit zet zich er maximaal voor in om het aantal brevetaanvragen dat zich buiten de wettelijke termijnen bevindt, zo spoedig als dat mogelijk is tot nul terug te brengen en tegelijkertijd de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen. Op dit moment (per 17 november 2026) zijn er nog 12 aanvragen die buiten de wettelijke beslistermijn van 8 weken vallen. Dit zijn aanvragen waar de ILT geen of beperkte invloed heeft op de afhandeling, bijvoorbeeld omdat er medische gegevens ontbreken.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de tijdelijke verlenging van de temporary permission van acht naar zestien weken inmiddels is beëindigd.

Vraag 21
Hoeveel piloten die wachten op een wijziging of uitbreiding van hun brevet kunnen hierdoor tijdelijk niet vliegen of hun werkzaamheden niet volledig uitvoeren?

Antwoord
De Kamer is op 24 augustus 2026 geïnformeerd[2] over twee vrijstellingen die de ILT-Luchtvaartautoriteit heeft ingediend bij EASA. Dit heeft betrekking op het tijdelijk verlengen van de geldigheid van het tijdelijke brevet (temporary permission) van acht naar zestien weken en het verlenen van een vrijstelling aan studentpiloten.

Er is momenteel (per 17 november 2026) 1 piloot die langer dan 8 weken wacht op zijn definitieve brevet. De aanvrager heeft uitstel gekregen tot 20 november om zijn dossier compleet te maken.

Vraag 22
Ziet de minister aanleiding opnieuw een tijdelijke voorziening te treffen, zolang de ILT de wettelijke termijn nog niet structureel haalt?

Antwoord
Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart EASA heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit verzocht de vrijstelling van de verlenging van het tijdelijke brevet te beëindigen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft dit verzoek van EASA opgevolgd. De

[2] Kamerstuk 31936, nr. 1308 van 24 augustus 2026

reeds uitgegeven tijdelijke brevetten (temporary permissions) voor 16 weken blijven geldig. Vanaf woensdag 16 september 2026 moeten examinatoren volgens de geldende Europese regelgeving, de temporary permission weer uitgeven voor maximaal 8 weken. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft examinatoren hierover geïnformeerd. Een nieuwe tijdelijke voorziening is gelet op het verzoek van EASA niet aan de orde.

Vraag 23
Voor mensen die wachten op hun eerste brevet bestaat deze tijdelijke voorziening niet. Hoeveel aanvragen voor een eerste brevet zijn momenteel in behandeling, hoeveel daarvan overschrijden de wettelijke termijn en op welke wijze geeft de ILT deze aanvragen prioriteit?

Antwoord
Er zijn momenteel (per 17 november 2026) 745 aanvragen in behandeling voor vliegbrevetten die voor het eerst worden uitgegeven, waarvan er circa 9 eerste afgifte aanvragen zijn die zich buiten de wettelijke beslistermijn van 8 weken bevinden.

De ILT-Luchtvaartautoriteit geeft bij de behandeling van aanvragen voor pilotenbrevetten prioriteit aan de aanvragen die buiten de wettelijke beslistermijn van 8 weken zijn geraakt. Daarbij geeft de ILT-Luchtvaartautoriteit prioriteit aan beroepsmatige (commerciële) piloten en is er extra oog voor piloten waarvan het tijdelijke brevet (temporary permission) verloopt.

Vraag 24
De leden van de VVD-fractie vragen ook hoe de ILT aanvragen prioriteert en wat dit betekent voor de general aviation.

Antwoord
Het met prioriteit behandelen van brevetaanvragen van beroepsmatige (commerciële) piloten, kan er in de praktijk toe leiden dat general aviation piloten langer op hun brevet moeten wachten. De ILT-Luchtvaartautoriteit probeert dit zoveel mogelijk te voorkomen en staat regelmatig in contact met de general aviation luchtvaartsector om hen op de hoogte te houden van de voortgang van het inlopen van de achterstanden.

Vraag 25
Kan de minister daarnaast toelichten waarom het aanbod van KNVvL om bepaalde brevetverlening, onder meer voor ballonvaren en zweefvliegen, over te nemen niet wordt benut?

Antwoord
Het ministerie ziet geen ruimte om de uitgifte van brevetten voor de ballonvaart en het zweefvliegen ergens anders te beleggen. De uitbesteding van luchtvaarttaken heeft in het verleden geleid tot een versnippering van verantwoordelijkheden. Daarom is ervoor gekozen om de Luchtvaarttaken op het vlak van vergunningverlening te bundelen bij de ILT-Luchtvaartautoriteit.

De leden van de VVD-fractie vinden dat agressie, intimidatie en ernstig wangedrag in de luchtvaart consequent moeten worden aangepakt. In Nederland worden gemiddeld 75 tot 100 incidenten per maand geregistreerd. De roadmap 2026–2027 bevat maatregelen op het gebied van gegevensdeling, preventie, aangifte en handhaving, maar verschillende onderdelen moeten nog worden uitgewerkt.

Vraag 26
Welke maatregelen uit de roadmap zijn inmiddels daadwerkelijk uitgevoerd?

Antwoord
De roadmap unruly passengers 2026-2027 bestaat uit tien maatregelen die voor 1 januari 2028 uitgevoerd moeten zijn. Het Platform Unruly Passengers ziet toe op de uitvoering van deze maatregelen.

Op dit moment worden de maatregelen uitgewerkt en is een aantal maatregelen inmiddels afgerond:

- Er is bij de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) advies ingewonnen over de mogelijkheden tot informatie-uitwisseling om ordeverstorend gedrag tegen te gaan binnen de huidige Europese en nationale privacywetgeving. Deze maatregel is afgerond. De AP wordt betrokken bij de uitvoering van de maatregelen uit de roadmap om ervoor te zorgen dat de maatregelen in overeenstemming zijn met Europese en nationale privacy wetgeving.
- De verkenning welke variabelen en indicatoren verzameld kunnen worden om relevante data (zoals bijvoorbeeld het weer, de verstoring van processen, de tijd van het jaar) te harmoniseren en registreren is volgens planning uitgevoerd. Uit deze verkenning is naar voren gekomen dat niet alle data goed wordt meegenomen. De betrokken partijen voeren daarom nu een kwalitatieve verbeterslag door.
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft opdracht gegeven om een voorlichtingscampagne te starten om het bewustzijn van de passagier over de geldende (veiligheids)regels te vergroten.
- Het Openbaar Ministerie (OM) en de Koninklijke Marechaussee (KMar) hebben een digitaal aangifteformulier ontwikkeld voor het vereenvoudigen van het aangifteproces. Dit aangifteformulier is inmiddels in gebruik bij de luchtvaartmaatschappijen die aangesloten zijn bij het Platform Unruly Passengers. Aanvullend hebben het OM en de KMar een Q&A-formulier opgesteld. Dit Q&A-formulier is bijna klaar en wordt voor het einde van dit jaar gedeeld met het personeel van de aangesloten luchtvaartmaatschappijen.
- De samenstelling van de taskforce no-flylist is gestart. De rol en werkzaamheden van de taskforce worden momenteel uitgewerkt. In eerste instantie was de insteek dat de taskforce zich zou richten op het opzetten van een gezamenlijke zwarte lijst voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Inmiddels is de focus verschoven naar het delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen. In dat kader worden er gesprekken gevoerd met de Europese Commissie en luchtvaartveiligheidsorganisatie EASA.

- Er stond op 4 november jl. een eerste gesprek gepland met stichting SODA (Service Organisatie Directe Aansprakelijkheid) om te verkennen of civielrechtelijke boetes naast strafrechtelijke vervolging mogelijk zijn.
- De Kamer wordt Q4 2027 geïnformeerd over de uitwerking van de verkenning naar de SODA-aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 27
Liggen de afspraken over financiering, verantwoordelijkheden en capaciteit inmiddels vast?

Antwoord
De roadmap bestaat uit verschillende maatregelen. De financiering, verantwoordelijkheden en capaciteit worden per maatregel bepaald en vastgesteld. Niet alle trajecten bevinden zich in dezelfde fase, waardoor nog niet alle afspraken vastliggen.

Vraag 28
Verwacht de minister dat de aangekondigde planning wordt gehaald?

Antwoord
De uitvoering van de maatregelen uit de roadmap verloopt tot op heden volgens planning. Kanttekening is dat bij de uitvoering van sommige maatregelen blijkt dat de aanpak op onderdelen moet worden bijgesteld. Zo was de oorspronkelijke aanpak van de taskforce no-flylist gericht op het opzetten van een gezamenlijke zwarte lijst voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Door nieuwe inzichten is de focus inmiddels verschoven naar het delen van zwarte lijsten tussen de Europese luchtvaartmaatschappijen. De minister van IenW heeft hiertoe steun gezocht bij andere lidstaten.

De leden van de VVD-fractie merken op dat een belangrijk onderdeel het delen van zwarte lijsten tussen luchtvaartmaatschappijen is.

Vraag 29
Wat is de actuele stand van het overleg met de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) en van de Europese samenwerking?

Antwoord
Zoals in het antwoord op vraag 26 aangegeven is er inmiddels advies ingewonnen bij de AP.
Tijdens de Transportraad van 8 juni jl. heeft Nederland mede namens Hongarije, Estland en Polen de oproep gedaan om te onderzoeken hoe Europese luchtvaartmaatschappijen onderling zwarte lijsten kunnen delen. Deze oproep werd gesteund door Frankrijk, België en Roemenië. Deze landen willen zekerheid dat Europese privacy wetgeving geen belemmering is. Nederland heeft de Europese Commissie op 17 augustus jl. verzocht om schriftelijk te bevestigen dat het delen van zwarte lijsten tussen EU luchtvaartmaatschappijen mogelijk is binnen de Europese privacy wetgeving. We zijn in afwachting van hun reactie.

Vraag 30
Wanneer verwacht de minister duidelijkheid te kunnen geven over de juridische en praktische haalbaarheid van bredere gegevensdeling?

Antwoord
Het plan van aanpak voor het delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen en de uitwerking en implementatie hiervan is voorzien voor 2026/2027. Ook het delen van zwarte lijsten wordt juridisch onderzocht, waarbij afstemming plaatsvindt met de AP.

Naar verwachting is medio 2027 meer duidelijkheid te geven over de invulling hiervan.

De leden van de VVD-fractie merken op dat ook een SODA-aanpak wordt verkend, waarmee civielrechtelijk kosten kunnen worden verhaald op ordeverstorende passagiers.

Vraag 31
Wat is de stand van deze verkenning en wanneer verwacht de minister hierover duidelijkheid te kunnen geven?

Antwoord
De uitwerking van de verkenning naar toepassing van deze aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen is voorzien voor Q4 2027. Op dit moment loopt de oriënterende fase. Zoals in het antwoord op vraag 26 aangegeven stond er op 4 november a.s. een eerste gesprek gepland met stichting SODA. De Kamer wordt Q4 2027 geïnformeerd over de uitwerking van de verkenning naar de SODA-aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen. De Kamer wordt Q4 2027 geïnformeerd over de uitwerking van de verkenning naar de SODA-aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 32
De minister wil vanaf 2027 een dalende trend in het aantal incidenten zien. Welke indicatoren gebruikt hij om te bepalen of de aanpak daadwerkelijk werkt en wordt daarbij ook gekeken naar de ernst van incidenten en het aantal vervoerde passagiers?

Antwoord
Om te kunnen monitoren of de maatregelen effect hebben, wordt onder andere gekeken naar het aantal meldingen dat de ILT in 2026 en 2027 ontvangt. Daarbij wordt de kanttekening gemaakt dat een toename van het aantal meldingen niet per definitie negatief is. Dit kan ook het gevolg zijn van een verbeterde meldingsbereidheid binnen de sector. Om te kunnen beoordelen of de genomen maatregelen daadwerkelijk effect hebben, is het belangrijk om ook naar de ernst van de meldingen te kijken en de risico's die met de incidenten samenhangen. Pas wanneer zowel de ernst als het risiconiveau afnemen, kan worden geconcludeerd dat de maatregelen effectief zijn.

De leden van de VVD-fractie constateren dat ICAO geen acute veiligheidsrisico's heeft vastgesteld, maar dat de audit met een score van 74,47% wel verbeterpunten laat zien bij onder meer personeel, procedures, vergunningverlening en toezicht. Hiervoor zijn correctieve actieplannen opgesteld.

Vraag 33
Welke correctieve acties zijn inmiddels uitgevoerd, welke staan nog open en wanneer worden deze afgerond?

Antwoord
In november 2025 heeft Nederland het eindrapport over de ICAO-audit van mei 2025 ontvangen. Nederland heeft vervolgens in lijn met de ICAO verdragsverplichting 194 correctieve actieplannen opgesteld. Deze plannen zijn, binnen de daarvoor gestelde termijn, in januari 2026, ter beoordeling gedeeld met ICAO, bijgesteld en uiteindelijk in juli 2026 volledig goedgekeurd. De opgestelde 194 correctieve actieplannen (bestaand uit totaal 739 acties) zijn in uitvoering en bevatten concrete maatregelen, duidelijke verantwoordelijkheden en een met ICAO afgestemd tijdpad tot 2029/2030.

Een correctief actieplan bevat verschillende acties die moeten leiden tot het corrigeren van de ICAO-bevinding. De correctieve acties zijn in sommige gevallen afhankelijk van elkaar, waardoor niet direct met alle acties kan worden gestart. Zo kan het zijn dat het uitvoeren van een bepaalde actie pas kan beginnen nadat een andere actie is uitgevoerd. Een correctief actieplan is in zijn geheel pas afgerond zodra alle daarbinnen vallende acties zijn afgerond. In totaal zijn momenteel 164 van de 739 acties in uitvoering. Deze acties zijn onderdeel van actieplannen die bijvoorbeeld te maken hebben met het aanpassen van procedures voor de implementatie van internationale standaarden in de regelgeving, actualiseren van nationale regelgeving, het inventariseren en officieel beleggen van taken en verantwoordelijkheden, actualiseren van functieomschrijvingen, het herzien van capaciteitsanalyses, actualiseren van trainingsprogramma's en plannen, en het updaten en implementeren van procedures en checklists.

Bij het bepalen van de planning is gekozen voor een realistisch en uitvoerbaar tijdpad. Daarbij is rekening gehouden met de beschikbare capaciteit, de onderlinge afhankelijkheid van maatregelen en de tijd die nodig is om wijzigingen zorgvuldig te implementeren en duurzaam in de organisaties te verankeren. Maatregelen worden waar mogelijk eerder uitgevoerd. De voortgang wordt actief gemonitord zodat alle correctieve actieplannen zijn uitgevoerd voor een herbeoordeling door ICAO in 2030.

Vraag 34
Is de huidige personele en financiële capaciteit van de ILT volgens de minister voldoende om deze verbeteringen door te voeren én de reguliere vergunningverlening en het veiligheidstoezicht naar behoren uit te voeren?

Antwoord
De veiligheid in de luchtvaart is sterk internationaal gereguleerd. Het is van belang dat zowel het ontwikkelen van regelgeving, als het (reguliere) toezicht en de vergunningverlening door de ILT-Luchtvaartautoriteit volgens de internationale vereisten worden uitgevoerd. Uit het eindrapport van ICAO blijkt uit de capaciteitsanalyses die tijdens de audit voorlagen dat de benodigde capaciteit voor de uitvoering van de taken voor de domeinen brevettering, vliegoperaties, luchtverkeersdienstverlening en luchthavens niet toereikend was. ICAO heeft geen

integrale analyse uitgevoerd voor alle luchtvaarttaken van de ILT-Luchtvaartautoriteit. Daarom werkt het ministerie van IenW versneld aan het inzichtelijk maken van de taken en verantwoordelijkheden die door internationale instanties als ICAO worden voorgeschreven om een gedegen capaciteitsanalyse uit te kunnen voeren voor de ILT-Luchtvaartautoriteit (en de beleidskern). Ook start een onderzoek met als vraag of de capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit toereikend is om het takenpakket uit te kunnen voeren. Dit onderzoek bevindt zich in de opstartfase en kijkt bijvoorbeeld ook of er aanvullende mogelijkheden voor bekostiging zijn zoals opties voor meer kostendekkende tarieven. De verwachting is dat dit onderzoek medio 2027 is afgerond.

Vraag 35
Zo nee, waar zitten de belangrijkste knelpunten en welke maatregelen neemt de minister om te voorkomen dat het wegwerken van de ene achterstand leidt tot nieuwe achterstanden bij andere wettelijke taken?

Antwoord
Voor de capaciteit van de ILT-Luchtvaartautoriteit zijn diverse onderzoeken voorzien. Zoals in het voorgaande antwoord benoemd, voert het ministerie naar aanleiding van de ICAO audit versneld een onderzoek uit naar de taken en verantwoordelijkheden om een gedegen capaciteitsanalyse uit te kunnen voeren voor de ILT-Luchtvaartautoriteit. Ook start een onderzoek met als vraag of de capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit toereikend is om het takenpakket uit te kunnen voeren. Naast de hiervoor genoemde maatregelen heeft het ministerie van IenW in afstemming met de ILT-Luchtvaartautoriteit een analyse uitgevoerd naar de grondoorzaken van de uitkomsten van de ICAO audit. Uit deze analyse blijkt dat er structureel meer aandacht moet zijn voor de correcte implementatie van internationale eisen in regelgeving en de eisen die internationaal worden gesteld aan de vergunningverlening en het toezicht. De wijze waarop Nederland de taken en verantwoordelijkheden binnen het luchtvaartsysteem en de organisaties heeft georganiseerd is complex en verschilt van hoe andere landen dit hebben ingericht. Andere landen kennen de strikte scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht niet. Dat is ook het beeld uit de gespreken met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Op basis van de analyse werkt de ILT-Luchtvaartautoriteit aan een wijziging van haar organisatiestructuur en de implementatie van een nieuw, luchtvaart specifiek ICT-systeem.

Vragen en opmerkingen van de leden van PRO

De leden van de PRO-fractie constateren dat De Staat van de luchtvaart een groot aantal issues noemt. De ILT constateerde dat de informatievoorziening op Schiphol over het meenemen van lithiumbatterijen in ruim en handbagage en de instructies over gebruik niet altijd effectief zijn. De minister schrijft in mei, dat het meenemen van batterijen en powerbanks kan leiden tot hevige brand en dat het ministerie van IenW zich inzet voor heldere en eenduidige informatievoorziening aan passagiers.

Vraag 36

Gezien het recente voorbeeld, zijn deze leden benieuwd hoe de minister zelf vindt dat het gaat.

Antwoord
Dit jaar zijn de veiligheidseisen voor het meenemen van powerbanks aan boord door passagiers aangescherpt op grond van internationaal geldende technische voorschriften. Nederland heeft zich hier internationaal voor ingezet.

Het ministerie van IenW werkt samen met luchtvaartmaatschappijen en de ILT verder aan de verbetering van de voorlichting aan passagiers. Daarbij wordt ook gekeken naar de bevindingen van de ILT, zoals beschreven in de Staat van de Luchtvaart, en naar ervaringen uit de praktijk. Het incident onderstreept het belang om deze inzet voort te zetten. Tegelijkertijd wil het kabinet niet vooruitlopen op de toedracht van dit specifieke incident. Eerst moet duidelijk zijn wat er precies is gebeurd en welke lessen daaruit kunnen worden getrokken.

De leden van de PRO-fractie lazen dat de ILT in januari, in reactie op het ontwerp-LVB, schreef dat voor de handhaving van het nieuwe LVB extra mensen nodig zijn. Zowel de luchtvaartveiligheid als handhaving van de geluidsgrenzen vragen een grotere inzet van de ILT. In het recente jaarplan van de ILT worden verdere bezuinigingen op de ILT omgezet in niet meer, maar minder capaciteit voor de handhaving van o.a. de luchtvaart.

Vraag 37
Kan de minister uitleggen wat de directe en mogelijke gevolgen zijn voor de handhaving en de luchtvaartveiligheid, als de ILT niet de middelen krijgt die nodig zijn? (ILT)

Antwoord
Voor de capaciteit van de ILT-Luchtvaartautoriteit zijn diverse onderzoeken voorzien. Het ministerie voert naar aanleiding van de ICAO audit een onderzoek uit naar de taken en verantwoordelijkheden om een gedegen capaciteitsanalyse uit te kunnen voeren voor de ILT-Luchtvaartautoriteit. Ook start een onderzoek met als vraag of de capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit toereikend is om het takenpakket uit te kunnen voeren.

De ILT schrijft in haar Jaarplan 2027 dat de huidige financiële en personele uitdagingen van de ILT vragen om scherper te prioriteren in de inzet van haar capaciteit. Dit betekent dat de ILT-Luchtvaartautoriteit keuzes moet maken in de omvang en intensiteit van het toezicht en de dienstverlening. Bij deze keuzes blijft luchtvaartveiligheid het uitgangspunt, waarbij de beschikbare capaciteit wordt ingezet daar waar de risico’s en mogelijke maatschappelijke schade het grootst zijn. In het Jaarplan wordt beschreven dat op een aantal onderdelen het directe toezicht wordt verminderd of anders ingericht. Zo worden controles op onderhoudsorganisaties in het buitenland volgend jaar door o.a. risicoanalyses en beheersmaatregelen uitgevoerd, wordt het toezicht op een aantal nationaal gereguleerde luchtvaartactiviteiten teruggebracht tot een waakvlamniveau en wordt het toezicht op zelfstandige grondwerktuigkundigen in de recreatieve luchtvaart beperkt. Ook worden er minder burgervragen afgehandeld.

De directe gevolgen voor de handhaving zijn volgens de ILT dat er minder mogelijkheden kunnen zijn om naleving te controleren, risico's tijdig te signaleren en waar nodig handhavend op te treden. Het toezicht blijft bestaan, maar wordt op onderdelen minder intensief en meer risico gestuurd uitgevoerd. De beschikbare capaciteit wordt daarbij gericht ingezet op de toezichtstaken waar de veiligheidsrisico's en het te verwachten maatschappelijke effect het grootst zijn. Deze risico gestuurde benadering kan er echter ook toe leiden dat bepaalde (verplichte) toezichtstaken niet of niet volledig worden uitgevoerd.

De leden van de PRO-fractie wijzen in dat kader ook op de audit van ICAO, waarin Nederland heel slecht scoorde. De acties die de minister hierop wil nemen, vragen meer inzet van de ILT.

Vraag 38 en 39
Hoe verhoudt zich dit met de bezuinigingen op de ILT? En wat gaat dit betekenen voor de aangekondigde capaciteitsanalyse?

Antwoord
De veiligheid in de luchtvaart is sterk internationaal gereguleerd. Het is van belang dat zowel het ontwikkelen van regelgeving, als het (reguliere) toezicht en de vergunningverlening door de ILT-Luchtvaartautoriteit volgens de internationale vereisten worden uitgevoerd. Uit het eindrapport van ICAO blijkt uit de capaciteitsanalyses die tijdens de audit voorlagen dat de benodigde capaciteit voor de uitvoering van de taken voor de domeinen brevettering, vliegoperaties, luchtverkeersdienstverlening en luchthavens niet toereikend was. ICAO heeft geen integrale analyse uitgevoerd voor alle luchtvaarttaken van de ILT-Luchtvaartautoriteit. Daarom werkt het ministerie van IenW versneld aan het inzichtelijk maken van de taken en verantwoordelijkheden die door internationale instanties als ICAO worden voorgeschreven om een gedegen capaciteitsanalyse uit te kunnen voeren voor de ILT-Luchtvaartautoriteit (en beleid). Ook start een onderzoek met als vraag of de capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit toereikend is om het takenpakket uit te kunnen voeren. Dit onderzoek bevindt zich in de opstartfase en kijkt bijvoorbeeld ook of er aanvullende mogelijkheden voor bekostiging zijn.

Vragen en opmerkingen van de leden van CDA

De leden van de CDA-fractie merken op dat zij zich meerdere keren hebben uitgesproken voor het harder aanpakken van ordeverstorende passagiers, of om de officiële term te gebruiken: vlieg-aso's. Deze leden vinden het goed om te zien dat er stappen worden gezet om cabinepersoneel beter te helpen. Zo wordt ingezet op betere training in agressie, communicatie en de-escalatie en worden werkgevers nadrukkelijk aangesproken om deze maatregelen uit te voeren. Maar daarmee zal, zo vermoeden deze leden, dit steeds groter wordende probleem niet helemaal opgelost kunnen worden. Uiteindelijk gaat het ook om handelingsperpectief voor het cabinepersoneel. Daar horen ook bevoegdheden bij. Deze leden merken op dat op dit moment de formele mogelijkheid om echt in te grijpen vooral bij de gezagvoerder ligt. Dit terwijl het cabinepersoneel juist degenen zijn die tijdens de vlucht als eerste met dit gedrag te maken krijgen.

Vraag 40, 41 en 42
Deze leden vragen de minister daarom om in te gaan op wat het cabinepersoneel nu precies wel of niet bevoegd is om te doen bij een ordeverstorende passagier.
Welke mogelijkheden ziet de minister om de positie en bevoegdheden van het cabinepersoneel te versterken? En wat is er nodig om ervoor te zorgen dat zij aan boord ook daadwerkelijk meer mogelijkheden hebben om op te treden?

Antwoord
Cabinepersoneel moet veilig zijn werk kunnen doen. Agressief en ordeverstorend gedrag aan boord is daarom onacceptabel.
De bevoegdheden van bemanning en de rechtsmacht ten aanzien van strafbare feiten aan boord zijn internationaal vastgelegd in het Verdrag van Tokio (1963). De gezagvoerder heeft de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid en de orde aan boord van het hele vliegtuig, inclusief de passagiers en de bemanning. De gezagvoerder mag redelijke maatregelen nemen, waaronder vrijheidsbeperking, tegen een passagier die de veiligheid of de goede orde aan boord in gevaar brengt. Ook kan de gezagvoerder besluiten die passagier bij een landing van boord te zetten of over te dragen aan de bevoegde autoriteiten.

Nederland heeft het Protocol van Montreal (2014) ook geratificeerd, dat het Verdrag van Tokio aanvult, ook geratificeerd. Dit protocol breidt de mogelijkheden uit om ordeverstorende passagiers te vervolgen, ook in het land waar het vliegtuig landt. Het bevestigt bovendien dat luchtvaartmaatschappijen de schade op de veroorzaker kunnen verhalen.

Het cabinepersoneel is daarnaast bevoegd om binnen de operationele procedures van de luchtvaartmaatschappij een passagier aan te spreken, te waarschuwen, een andere plaats toe te wijzen of alcohol te weigeren. De gezagvoerder kan het cabinepersoneel opdragen of toestaan verdergaande maatregelen te nemen. Zo kan het cabinepersoneel in opdracht van de gezagvoerder een passagier fysiek in bedwang houden. Bovendien mag ieder bemanningslid, ook zonder toestemming van de gezagvoerder, zelf redelijke maatregelen nemen als dat onmiddellijk nodig is om de veiligheid van het vliegtuig of van de mensen aan boord te beschermen. In acute situaties hoeft het cabinepersoneel dus niet op de gezagvoerder te wachten.

Wanneer er sprake is van ordeverstorend gedrag aan boord, moet het cabinepersoneel als eerste handelen. De cabinevakbonden VNC en FNV Cabine zijn nauw betrokken geweest bij het identificeren van de meest kansrijke maatregelen om ordeverstorend gedrag tegen te gaan. Deze maatregelen moeten er onder meer voor zorgen dat het cabinepersoneel in de praktijk de middelen en het vertrouwen heeft om de bestaande bevoegdheden te gebruiken.

De inzet ligt op de-escalatie door de bemanning zelf en op snelle opvolging door de Koninklijke Marechaussee en OM na de landing in Nederland. Het is van belang om de maatregelen uit de roadmap eerst uit te voeren en de effecten ervan te volgen, voordat er andere of zwaardere middelen worden overwogen. Als uit die monitoring blijkt dat ze

te weinig effect hebben, kunnen de betrokken organisaties, inclusief de vakbonden, op dat moment bekijken of aanvullende maatregelen nodig en wenselijk zijn.

Vraag 43
Hoe kijkt de minister bijvoorbeeld aan tegen de optie om op elke vlucht een "fatsoensofficier" (vergelijkbaar met de V&S-medewerkers aan boord van NS-treinen) aan te stellen die aan boord kan normeren en optreden tegen vlieg-aso's?

Antwoord
Zoals in het antwoord op vraag 40, 41 en 42 aangegeven hebben de gezagvoerder en het cabinepersoneel diverse bevoegdheden om gedrag te normeren en om maatregelen te nemen wanneer passagiers ordeverstorend gedrag vertonen. Het aanstellen van een 'fatsoensofficier' heeft niet of nauwelijks toegevoegde waarde. Deze rol wordt in feite al ingevuld door het vliegend personeel.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de recente brand aan boord van een KLM-vliegtuig door een powerbank die vlamvatte, laat zien dat lithiumbatterijen aan boord een reëel risico voor de vliegveiligheid kunnen vormen. Voor het gebruik van gelden daarom duidelijke voorschriften, die veelal wel afhankelijk zijn van de luchtvaartmaatschappij in kwestie. Zo mogen passagiers bij KLM een powerbank alleen meenemen, als deze bij de passagier blijft en mogen deze tijdens de vlucht niet worden gebruikt of opgeladen. Ook Europese en internationale regels benadrukken dat powerbanks zichtbaar moeten zijn en dat gebruik aan boord kan worden beperkt.

Vraag 44
Deze leden vragen de minister om aan te geven in hoeverre de huidige regels en voorschriften voor powerbanks naar aanleiding van dit incident zullen worden geëvalueerd.

Antwoord
De regels voor het vervoer en gebruik van powerbanks en andere lithiumbatterijen zijn recent in internationaal verband (ICAO) aangescherpt. De risico's van lithiumbatterijen aan boord worden daarbij nauwlettend gevolgd aan de hand van incidenten en andere veiligheidsinformatie. Indien daaruit blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn, kan dit aanleiding zijn om de internationale regels verder aan te passen.

Over de betekenis van het recente incident voor de huidige regels kan op dit moment nog geen conclusie worden getrokken. Daarvoor moet eerst duidelijkheid bestaan over de toedracht van het incident en moeten de uitkomsten van het onderzoek worden afgewacht. Het incident zal worden ingebracht in de relevante internationale gremia, zodat eventuele lessen kunnen worden betrokken bij de verdere beoordeling van de regelgeving.

Vraag 45
Wordt daarbij ook gekeken naar aanvullende maatregelen, zoals strengere eisen?

Antwoord
Indien uit het onderzoek naar het incident of uit andere veiligheidsinformatie blijkt dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zal worden bezien welke maatregelen passend en effectief zijn. Daarbij kunnen zowel de bestaande voorschriften als de informatievoorziening aan passagiers worden betrokken.

De internationale regels voor lithiumbatterijen en powerbanks zijn recent aangescherpt. Risico's worden voortdurend gemonitord en ontwikkelingen en incidenten kunnen aanleiding geven tot verdere aanpassing van de regels.

Vraag 46
Deze leden vragen de minister daarnaast om toe te lichten in hoeverre de betreffende passagier in dit geval de instructies van het cabinepersoneel heeft opgevolgd, voor zover dat bekend is.

Antwoord
Op dit moment kan niet worden vastgesteld in hoeverre de betreffende passagier de instructies van het cabinepersoneel heeft opgevolgd. Dit maakt onderdeel uit van de feitelijke toedracht van het incident. Het kabinet wil niet vooruitlopen op het onderzoek naar het incident. Eerst moet duidelijkheid bestaan over wat zich precies aan boord heeft voorgedaan voordat hierover conclusies kunnen worden getrokken.

Vraag 47
Indien een instructie van het cabinepersoneel om de powerbank niet te gebruiken is genegeerd, welke juridische consequenties kan dat hebben voor de passagier?

Antwoord
Welke gevolgen er in een concreet geval zullen zijn, hangt af van de omstandigheden. Het cabinepersoneel kan passagiers instrueren een powerbank niet te gebruiken, omdat lithiumbatterijen brand kunnen veroorzaken. Dit is een voorbeeld van een veiligheidsinstructie die het cabinepersoneel namens de gezagvoerder geeft. De gezagvoerder is eindverantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtvaartuig en iedereen aan boord. Is de veiligheid direct in gevaar, dan mag het cabinepersoneel ook zelfstandig de noodzakelijke maatregelen nemen, zonder eerst toestemming van de gezagvoerder te vragen. Een passagier die een aanwijzing niet opvolgt is strafbaar (artikel 96, vierde lid, en artikel 166 van de Regeling toezicht luchtvaart). Brengt de passagier met zijn gedrag de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar, dan kunnen ook bepalingen uit het Wetboek van Strafrecht van toepassing zijn.

De gezagvoerder kan zo nodig maatregelen nemen, zoals het na de landing van boord zetten van de passagier en de passagier overdragen aan de autoriteiten. Daarnaast kan de luchtvaartmaatschappij zelf maatregelen nemen, zoals het weigeren van de passagier op toekomstige vluchten en het verhalen van gemaakte kosten, bijvoorbeeld bij een uitwijklanding.

Vraag 48
In hoeverre ziet de minister in dit incident een aanleiding om de positie en bevoegdheden van cabinepersoneel bij het handhaven van veiligheidsinstructies te

versterken?

Antwoord
Het is op dit moment te vroeg om op basis van het recente incident te concluderen dat in het algemeen versterking van de positie of bevoegdheden van cabinepersoneel noodzakelijk is. Eerst moet duidelijkheid bestaan over de toedracht van het incident en over de vraag hoe de bestaande procedures in dit geval zijn toegepast.

Voor oververhitting, rook of brand door lithiumbatterijen beschikken luchtvaartmaatschappijen reeds over vastgelegde procedures. Deze zijn opgenomen in de operationele handboeken en in de verplichte training van cabinepersoneel. Cabinepersoneel is getraind om bij een incident snel op te treden. De ILT houdt toezicht op de naleving van de toepasselijke voorschriften door luchtvaartmaatschappijen.

Indien uit het onderzoek of uit de analyse van gemelde voorvallen blijkt dat er knelpunten bestaan in de toepassing of handhaving van veiligheidsinstructies, zal worden bezien of de internationale richtlijnen verder moeten worden aangepast en welke rol Nederland daarin kan spelen.

De leden van de CDA-fractie merken op dat ook de betrouwbaarheid van satellietsignalen vanuit het oogpunt van vliegveiligheid van groot belang is. De luchtvaart is voor plaats-, navigatie- en tijdsbepaling (PNT) mede afhankelijk van satellietsystemen, zoals GPS en Galileo. Verstoring of manipulatie van deze signalen kan daarmee grote gevolgen hebben voor een veilige en betrouwbare luchtvaartoperatie. Deze leden constateren dat het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) op verzoek van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat daarom een Versnellingsnetwerk heeft ingericht om de weerbaarheid van de Nederlandse vitale infrastructuur tegen hybride en militaire dreigingen te onderzoeken en te versterken. In dit netwerk hebben meer dan 50 organisaties uit onder meer de luchtvaart, energie, havens, spoor en telecom gezamenlijk gekeken naar twee urgente kwetsbaarheden: ongewenste drones en de afhankelijkheid van satellietsignalen voor PNT. Het Versnellingsnetwerk adviseert om plaats-, navigatie- en tijdsbepaling te beschouwen als een essentiële voorziening, vergelijkbaar met andere nutsvoorzieningen, en om de centrale regie bij één ministerie te beleggen.

Vraag 49 en 50
Deze leden vragen de minister hoe hij tegen dit advies aankijkt. Is hij voornemens deze aanbeveling over te nemen? En, zo ja, welk ministerie zou hiervoor de verantwoordelijkheid krijgen en welke concrete maatregelen zijn nodig om deze essentiële voorziening te borgen?

Antwoord
Het kabinet deelt met de leden van de CDA-fractie het belang van betrouwbare plaats-, navigatie- en tijdsbepaling (PNT) voor het functioneren van vitale processen, waaronder de luchtvaart, en waardeert de aandacht die de leden hiervoor vragen. Het OFL doet in dit verband verschillende aanbevelingen over de positionering van PNT, de verantwoordelijkheidsverdeling en de versterking van de weerbaarheid. Het kabinet

heeft op 6 november 2026 een reactie[3] gegeven op de adviezen van het OFL over de dreiging van drones voor kritieke infrastructuur en netwerken. Het kabinet bereidt momenteel een integrale reactie voor op de adviezen van het OFL over de afhankelijkheid van essentiële diensten van satellietsystemen voor PNT. Daarin zal het kabinet ingaan op de aanbeveling om PNT als nutsvoorziening te kwalificeren, de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid, sectoren en gebruikers en de maatregelen die nodig zijn om de PNT-weerbaarheid verder te versterken. Ik wil niet op deze integrale afweging vooruitlopen en verwijs hiervoor naar de kabinetsreactie op het OFL-rapport over PNT-weerbaarheid, die naar verwachting in december 2026 aan de Kamer zal worden aangeboden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het gebruik van drones in het Nederlandse luchtruim toeneemt en de toepassingen steeds diverser worden. Dat maakt het belangrijk dat de regels voor het gebruik van drones meegroeien en zowel de vliegveiligheid als de gevolgen voor de omgeving voldoende borgen. Deze leden merken echter op dat voor het gebruik van drones nog niet alle kaders zijn uitgewerkt. De ILT kan beoordelen of een droneoperatie vanuit het oogpunt van vliegveiligheid verantwoord is. Voor andere aspecten, zoals geluid, natuur, privacy en de gevolgen voor de leefomgeving, lijkt echter nog geen vergelijkbaar afwegingskader beschikbaar te zijn. De minister wijst daarbij op de grote verschillen in gewicht, omvang en toepassing van drones. Tegelijkertijd zal de diversiteit aan drones en toepassingen naar verwachting verder toenemen.

Vraag 51 en 52
Deze leden vragen de minister daarom om toe te lichten hoe hij ervoor wil zorgen dat ook bredere maatschappelijke belangen op een passende manier kunnen worden meegewogen. Hoe verhoudt dit zich tot de mogelijkheid om via geografische zonering lokale beperkingen voor drones in te stellen?

Antwoord op vraag
Bij het instellen en aanpassen van de geografische zones voor onbemande luchtvaart worden bredere maatschappelijke belangen meegewogen. De Europese regelgeving biedt lidstaten de mogelijkheid om dergelijke zones in te stellen om risico's voor veiligheid, beveiliging, privacy, en het milieu te beperken. Binnen deze zones kunnen dronevluchten worden verboden, beperkt of aan specifieke voorwaarden worden verbonden.
In Nederland is deze mogelijkheid uitgewerkt in de Regeling Zonering Onbemande Luchtvaartuigen. In deze regeling staan alle locaties waar niet of onder voorwaarde mag worden gevlogen met een onbemand luchtvaarttuig. Bij het instellen of aanpassen van een zone wordt beoordeeld welk belang bescherming behoeft, welke beperkingen daarvoor nodig zijn en hoe deze zich gehouden tot andere belangen. Daarmee kan ook rekening worden gehouden met lokale opstandigheden.

[3] Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 6 november 2026 over de nationale aanpak taskforce drones en de kabinetsreactie op het rapport van het Versnellingsnetwerk drones (2026Z24358)

Verzoeken tot het aanwijzen, aanpassen of verwijderen van een geografisch zone kunnen worden ingediend. Ieder jaar wordt de regeling gewijzigd naar aanleiding van de verzoeken.

Vraag 53
Deze leden vragen tevens wanneer de Kamer het veiligheidsonderzoek van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken naar luchtruimschendingen door drones kan verwachten.

Antwoord
Het veiligheidsonderzoek is departementaal vertrouwelijk en zal om die reden niet integraal aan de Kamer worden toegezonden. De Kamer zal wel worden geïnformeerd over de belangrijkste bevindingen door middel van een samenvatting.

Vraag 54
Kan de minister bij dit onderzoek ook ingaan op nieuwe vormen van dreiging, waaronder het mogelijke gebruik van kunstmatige intelligentie voor verstoring of sabotage van luchtvaartsystemen?

Antwoord
Als onderdeel van het veiligheidsonderzoek is een onafhankelijke risicoanalyse uitgevoerd naar de luchtvaartveiligheid als gevolg van het ongeautoriseerd dronegebruik rondom luchthaven Schiphol, met specifieke aandacht op de eventuele risico's voor de bemande luchtvaart. Aanvullend heeft er een tweede deelonderzoek plaatsgevonden. Dit behelsde een analyse van risico's door het bewuste, intentioneel moedwillig ofwel het kwaadwillend gebruik van drones in nabijheid van bemande luchtvaart. Het doel hiervan was het verschaffen van informatie omtrent een aantal representatieve scenario's van het kwaadwillend gebruik van drones, de technieken die daarbij kunnen worden toegepast, en de mogelijke risico's resulterend voor bemande luchtvaart. Kunstmatige intelligentie is hierin niet meegenomen. Voor het inzichtelijk maken van nieuwe vormen van dreiging voor luchtvaartsystemen als gevolg van nieuwe technologieën, waaronder kwaadwillig gebruik en kwetsbaarheden van kunstmatige intelligentie (AI), wordt aangesloten bij bestaande gerichte onderzoeksprojecten en strategische roadmaps die vanuit *De European Union Aviation Safety Agency (EASA)* zijn opgezet, zoals het grootschalige onderzoeksproject *Project Cyber en de Artificial Intelligence Roadmap*.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de OVV in het onderzoek naar aanleiding van de bijna-botsing tussen een F-16 en een Tecnam P-Mentor vier aanbevelingen doet aan het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Beide ministeries hebben toegelicht hoe zij deze aanbevelingen willen opvolgen. Tegelijkertijd blijft het voor deze leden op enkele belangrijke punten nog onduidelijk hoe deze opvolging in de praktijk vorm krijgt. Deze leden merken op dat een risicoassessment is aangekondigd waarin de mogelijke risico's van het operationele gebruik van militaire hogesnelheidsvliegtuigen in het

Nederlandse luchtruim worden beoordeeld en dat dit, indien het risicoprofiel daartoe aanleiding geeft, kan leiden tot mitigerende maatregelen.

Vraag 55
Deze leden vragen de minister te verduidelijken of dit risicoassessment inmiddels is afgerond, wat de uitkomsten daarvan zijn en welke gevolgen deze hebben voor het al dan niet treffen van mitigerende maatregelen.

Antwoord
Op 17 februari 2026 is de Kamer geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen in een gezamenlijke brief van het ministerie van IenW en Defensie. De uitkomsten van de uitgevoerde risicoanalyses van IenW en Defensie worden dit najaar in de Coördinatiegroep Luchtvaartveiligheid (CLV) besproken, zie verder hieronder.

Inmiddels vliegt Nederland met de F-35 in plaats van met de verouderde vierde generatie F-16. Het situationele beeld van de vliegers is daarmee vergroot. Daarnaast zijn de risico's bij het vliegen in E-klasse luchtruim bij de vliegers van CLRS onder de aandacht gebracht. Het ministerie van IenW heeft tijdens de jaarlijkse opening van het general aviation seizoen op vliegveld Teuge op 21 maart jl. extra aandacht besteed aan het OVV-rapport en het vliegen in luchtruimklasse E waar militaire jachtvliegtuigen kunnen vliegen.

De opvolging van aanbeveling 3, gericht aan de minister van IenW, wordt vanwege de samenloop met aanbeveling 1 en 2 en mede gelet op de verstreken tijd ook in de CLV besproken. De CLV is ingesteld door de minister van IenW om invulling te geven aan de wettelijke verplichting voor een Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma en bestaat uit IenW, de ILT-Luchtvaartautoriteit, Defensie en de OVV. De uitkomsten kunnen tevens richting geven aan de opvolging van aanbeveling 1 en 2. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de resultaten.

Het is de leden van de CDA-fractie daarnaast ook niet geheel duidelijk welke delen van het Nederlandse luchtruim in deze risicobeoordeling zijn meegenomen.

Vraag 56 en 57
Gaat het om het gehele Nederlandse luchtruim of vooral om luchtruimklasse E, waar het incident plaatsvond? *Ook in luchtruimklasse D en in de klassen F en G kunnen situaties ontstaan waarin verkeersstromen niet volledig van elkaar zijn gescheiden.* Kan de minister toelichten of en hoe deze luchtruimklassen in de beoordeling zijn betrokken?

Antwoord
Bij de risicobeoordeling van het Ministerie van IenW wordt het gehele Nederlandse luchtruim betrokken waarin militaire (jacht)vliegtuigen en burgerverkeer vliegen.

De leden van de CDA-fractie merken op dat ten aanzien van de eerste aanbeveling van de OVV verschillende maatregelen worden genoemd. Zo wordt gewezen op de betere mogelijkheden voor het waarnemen van ander verkeer door de F-35 en op het belang van professioneel

gedrag van piloten in de algemene luchtvaart. Ook wordt aangegeven dat de risicobeoordeling aanleiding kan geven tot aanvullende maatregelen.

Vraag 58 en 59
Zij vragen de minister om aan te geven welke concrete maatregelen inmiddels zijn genomen om de kans op een vergelijkbare bijna-botsing verder te verkleinen. Kan de minister daarbij aangeven welke maatregelen nog in voorbereiding zijn?

Antwoord
Naar aanleiding van de bijna-botsing heeft het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS) de kennis over het vliegen in luchtruimklasse E extra bij zijn vliegers onder de aandacht gebracht en is het aanbrengen van deze kennis geborgd in de diverse opleidings- en trainingssyllabi.

Het ministerie van IenW heeft tijdens de jaarlijkse opening van het general aviation seizoen op vliegveld Teuge op 21 maart jl. extra aandacht besteed aan het OVV-rapport en het vliegen in luchtruimklasse E waar militaire jachtvliegtuigen kunnen vliegen. Voor eventuele maatregelen die nog in voorbereiding zijn, verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 55.

Tot slot constateren de leden van de CDA-fractie dat ook de OVV zelf nog aandachtspunten ziet bij de opvolging van de aanbevelingen. Het gaat onder meer om een volledige en tijdige risicobeoordeling, duidelijke verantwoordelijkheden, concrete maatregelen en een structurele borging van de verbeteringen. De vier aanbevelingen zijn daarom door de OVV nog niet als volledig afdoende beoordeeld.

Vraag 60 en 61
Deze leden vragen de minister om aan te geven welke stappen worden gezet om deze resterende aandachtspunten op korte termijn verder in te vullen. Wanneer verwacht hij de Kamer hierover nader te kunnen informeren?

Antwoord
Over de invulling van de resterende aandachtspunten van de OVV ten aanzien van aanbevelingen 1, 2 en 3 verwijs ik naar het antwoord op vraag 55. Aanbeveling 4, gericht aan de ministers van IenW en Defensie, is nagenoeg volledig opgevolgd. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT Luchtvaartautoriteit en het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS) hebben de samenwerking geïmplementeerd en wisselen nu meldingen uit voor analyse. De eerste jaarlijkse evaluatie zal volgend voorjaar plaatsvinden omdat er dan voldoende data is verzameld voor een goede analyse. De evaluatie zal in de Taskforce Veilig Gebruik Luchtruim[4] plaatsvinden. Alle relevante partijen nemen deel aan deze taskforce zodat eventuele verbeteracties naar aanleiding van de uitkomsten van de evaluatie snel kunnen worden

[4] De Taskforce Veilig Gebruik Luchtruim werkt aan het voorkomen van luchtruim-schendingen en het veiliger maken van het Nederlands luchtruim. Deelnemers zijn het Ministerie van IenW, CLRS, ILT-Luchtvaartautoriteit, de Militaire Luchtvaart Autoriteit, Luchtverkeersleiding Nederland en de general aviation sectorpartijen.

doorgevoerd. De resultaten van de eerste evaluatie zijn naar verwachting in het voorjaar bekend.

Vragen en opmerkingen van de leden van JA21

De leden van de JA21-fractie constateren dat er bijna een botsing plaatsvond tussen een F-16 en een Tecnam P-Mentor in luchtruimklasse E.

Vraag 62, 63 en 64
Zij vragen de minister waarom F-16's - inmiddels zullen dat F-35's zijn - in luchtruim klasse E oefenen, waar de mores voor vliegveiligheid See & Avoid zijn? En gaat er, met de uitbreiding van Defensie, meer geoefend worden met straaljagers in luchtruimklasse E? Zo ja, hoe gaan dergelijke (bijna-)botsingen dan voorkomen worden?

Antwoord
Militaire luchtvaartuigen vliegen door luchtruimklasse E in transitie naar een vliegbasis of een oefengebied. Als er door militaire luchtvaartuigen in luchtruimklasse E wordt geoefend dan wordt dit deel van het luchtruim afgesloten voor de burgerluchtvaart. Het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS) vliegt sinds 2025 niet meer met F-16 jachtvliegtuigen, maar met de F-35 in het Nederlands luchtruim. Alleen een beperkt aantal buitenlandse jachtvliegtuigen van de 4e generatie, zoals de F-16, vliegt door het Nederlands luchtruim in transitie naar een vliegbasis of een oefengebied. Door de huidige geopolitieke situatie heeft Defensie een grotere behoefte om te trainen in het luchtruim. Dit mag niet ten koste gaan van de veiligheid van de burgerluchtvaart. Voor eventueel te nemen beheersmaatregelen verwijs ik naar het antwoord op vraag 67.

Vraag 65 en 66
De leden van de JA21-fractie vragen de minister of het niet verstandiger is om dit soort general aviation aan de grond te houden, wanneer er met straaljagers geoefend wordt in deze luchtruimklasse. Zo nee, dan zijn deze leden benieuwd of er andere concrete veranderingen komen.

Antwoord
In het Nederlandse luchtruim kunnen (militaire) jachtvliegtuigen en general aviation elkaar ontmoeten in klasse E luchtruim tijdens transitievluchten van jachtvliegtuigen van en naar (voor civiel verkeer afgesloten) oefengebieden. Naast de transitievluchten maakt CLRS op kleine schaal ook gebruik van klasse E luchtruim voor het beoefenen van navigeren.

Nu Defensie vaker gaat oefenen, zullen de bestaande oefengebieden vaker worden geactiveerd en zullen er ook vaker tijdelijke oefengebieden worden ingesteld. In dat geval wordt de burgerluchtvaart gewaarschuwd via een "Notice to Airmen" (NOTAM)[5]. Dit

[5] Een Notice to Airmen (NOTAM) is een bericht met inlichtingen over de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, of -procedure of van gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat betrokkenen in de luchtvaart daarvan tijdig kennisnemen.

kan mogelijk beperkingen opleveren voor burgerluchtvaartverkeer. Daarnaast verwijs ik voor eventueel te nemen beheersmaatregelen naar het antwoord op vraag 67.

Vraag 67
Deze leden horen dan ook graag van de minister welk gevolg hieraan gegeven gaat worden.

Antwoord
Aanbeveling 3 vraagt de minister van IenW met de minister van Defensie te evalueren hoe de Staat voldoet aan de verantwoordelijkheid voor het zorgdragen van veilige separatie tussen militair luchtverkeer en burgerluchtvaart (overeenkomstig artikel 2 van Verordening (EU) 2018/1139). De evaluatie moet specifiek ingaan op het risico van militaire jachtvliegtuigen die afwijken van de snelheidsbeperking van 250 knopen en het gebruik van het Nederlandse luchtruim door buitenlandse strijdkrachten voor oefendoeleinden.

De opvolging van aanbeveling 3 wordt vanwege de samenloop met aanbeveling 1 en 2 en mede gelet op de verstreken tijd dit najaar in de Coördinatiegroep Luchtvaartveiligheid besproken (CLV). De CLV is ingesteld door de minister van IenW om invulling te geven aan de wettelijke verplichting voor een Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma en bestaat uit IenW, de ILT-Luchtvaartautoriteit, Defensie en de OVV. Binnen de CLV zal de opvolging van aanbeveling 3 verder worden besproken en die uitkomsten kunnen tevens richting geven aan de opvolging van aanbeveling 1 en 2. Het CLV heeft dit onderwerp voor bespreking geagendeerd dit najaar. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de resultaten.

De leden van de JA21-fractie constateren dat de ontwikkelingen rondom dronetechnologie snel gaan, en dat de huidige regelgeving en werkwijzen, met name rondom de beveiliging op luchthavens, onvoldoende hierop voorbereid zijn. De cijfers laten de omvang van het vraagstuk zien: 40.000 illegale dronevluchten in 2023.

Vraag 68
Wat kan de minister deze leden vertellen over het aantal illegale dronevluchten in de jaren sindsdien?

Antwoord
Het totaal aantal (illegale) dronevluchten in Nederland wordt niet landelijk en op uniforme wijze bijgehouden. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) ontvangt meldingen van dronevoorvallen. Het gaat dan voorvallen met drones waarbij drones zonder toestemming of in gebieden die niet toegestaan zijn vliegen.

De leden van de JA21-fractie merken op dat de OFL een rapport met aanbevelingen heeft opgesteld. Nu heeft de Kamer nog een brief met de reactie van de minister tegoed.

Vraag 69 en 70

Is de minister het met deze leden en de ILT eens dat we nu werk moeten gaan maken van een officieel droneafwegingskader waar de bevoegdheden en taakverdeling van de luchthaven, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de politie, de Koninklijke Marechaussee en de ILT zijn gespecificeerd en wie die uiteindelijke operationele leiding heeft? Zo nee, waarom niet?
Zou de minister desondanks alvast het tipje van de sluier kunnen oplichten wat betreft drone-weerbaarheid, het PNT en op welke manier het werk van de VATOD-werkgroep betrokken kan worden bij het eerdergenoemde droneafwegingskader?

Antwoord
Eind 2025 is de interdepartementale ambtelijke taskforce Versnelde Aanpak tegen Ongeautoriseerde Drones-activiteiten (VATOD) ingericht om te komen tot een samenhangende nationale aanpak tegen ongeautoriseerde drones. De aanbevelingen uit het OFL- traject worden betrokken bij de verdere uitwerking van de nationale aanpak. Onderdeel van het werk van de taskforce is het in kaart brengen van rollen en verantwoordelijkheden. Het kabinet onderschrijft dan ook het belang hiervan. Dit is noodzakelijk om te komen tot een effectieve weerbaarheidsaanpak.

Voor PNT geldt dat het kabinet de analyse van het OFL onderschrijft, namelijk dat versterking van de weerbaarheid tegen verstoring en manipulatie noodzakelijk is. In de kabinetsreactie op het OFL rapport, zal het kabinet nader ingaan op de verantwoordelijkheidsverdeling, de weerbaarheid van PNT-afhankelijke organisaties en de beschikbaarheid van robuuste en alternatieve PNT-voorzieningen. De Kamer zal over drones en PNT nader worden geïnformeerd in de toegezegde reactie op het OFL-rapport.

De leden van de JA21-fractie constateren met grote zorgen dat het geweld tegen vliegtuigcabinepersoneel toeneemt.

Vraag 71 en 72
Denkt de minister dat de maatregelen, zoals gepresenteerd in de roadmap, voldoende bevoegdheden en middelen geven aan het cabinepersoneel om deze toegenomen agressiviteit tijdens vluchten het hoofd te bieden? Kan de minister zijn antwoord toelichten?

Antwoord
De maatregelen uit de roadmap moeten er onder meer voor zorgen dat het cabinepersoneel in de praktijk de middelen en het vertrouwen heeft om de bestaande bevoegdheden te gebruiken.

De inzet ligt nu op de-escalatie door de bemanning zelf en op snelle opvolging door de KMar en het OM na de landing. Het ligt in de rede om deze maatregelen eerst uit te voeren en de effecten ervan te volgen, voordat er andere of zwaardere middelen worden overwogen. Als uit die monitoring blijkt dat ze te weinig effect hebben, kunnen de betrokken organisaties, inclusief de vakbonden voor cabinepersoneel, op dat moment bekijken of aanvullende maatregelen nodig en wenselijk zijn.

Vraag 73, 74 en 75
Waarom delen niet alle luchtvaartmaatschappijen standaard de zwarte lijsten van ernstig misdragende passagiers met elkaar? Worden luchtvaartmaatschappijen hierin beperkt door regelgeving? Zo ja, om welke regelgeving gaat het en is de minister bereid om het delen van zwarte lijsten tussen luchtvaartmaatschappijen in Nederland makkelijker te maken naast het streven om dit op Europees niveau te realiseren?

Antwoord
Doordat het delen van zwarte lijsten juridisch, organisatorisch en technisch zeer ingewikkeld is, worden deze lijsten niet standaard door luchtvaartmaatschappijen met elkaar gedeeld.
Nederlandse luchtvaartmaatschappijen opereren internationaal en hebben zich te verhouden tot wet- en regelgeving die onder andere ziet op privacy. Ook de AP wijst op dit internationale karakter van de luchtvaart en de Europese privacy wetgeving, Algemene Verordening Gegevensbescherming, in deze.

Het delen van zwarte lijsten is mogelijk, maar is aan strenge voorwaarden gebonden bijvoorbeeld op grond van privacyregelgeving en de toets voor welk doel gegevens zijn aangeleverd. Plaatsing op een zwarte lijst kan een inbreuk op de persoonlijke levenssfeer van de geregistreerden inhouden. De mogelijkheid om niet langer onbeperkt te reizen is ingrijpend.

Nationaal is het vanuit privacyregelgeving al mogelijk om zwarte lijsten te delen binnen het eigen concern van een luchtvaartmaatschappij. KLM en Transavia delen sinds september 2022 onderling deze lijsten binnen hun concernstructuur.

Voor het delen van zwarte lijsten buiten het eigen concern tussen in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen moet een vergunning bij de AP worden aangevraagd en gelden een aantal vereisten. Er moet bijvoorbeeld een zwaarwegend belang en noodzaak worden aangetoond dat een inbreuk op de privacy rechtvaardigt en de criteria voor plaatsing op een zwarte lijst moeten transparant zijn.

Gegeven het internationale karakter van de luchtvaart en de rechtstreekse werking van de Europese wetgeving, is deze kwestie ook op Europees niveau van belang. Aanvankelijk werd aangenomen dat het delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen in strijd was met privacyregelgeving. De Europese Commissie heeft eerder dit jaar mondeling bevestigd dat dit toch juridisch uitvoerbaar zou zijn. Als eerste stap om het delen van zwarte lijsten op Europees niveau mogelijk te maken, is op 17 augustus jl. een brief aan de Europese Commissie gestuurd met het verzoek om schriftelijk te (her)bevestigen dat Europese privacyregelgeving het delen van zwarte lijsten niet in de weg staat.

De leden van de JA21-fractie merken op dat in het reguliere ov de boa's als eerste aan zet zijn voor het handhaven van de openbare orde.

Vraag 76

Is ooit overwogen om ook één persoon per vlucht van het cabinepersoneel soortgelijke boa-bevoegdheden te geven? Zo nee waarom niet?

Antwoord
Dit is niet overwogen.

Op basis van het Verdrag van Tokio heeft de gezagvoerder de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid en de orde aan boord van het hele vliegtuig, inclusief de passagiers en de bemanning. De gezagvoerder mag redelijke maatregelen nemen tegen een passagier die de veiligheid of de goede orde aan boord in gevaar brengt.

Het cabinepersoneel is daarnaast bevoegd om binnen de operationele procedures van de luchtvaartmaatschappij een passagier aan te spreken, te waarschuwen, een andere plaats toe te wijzen of alcohol te weigeren. De gezagvoerder kan het cabinepersoneel opdragen of toestaan verdergaande maatregelen te nemen. Zo kan het cabinepersoneel in opdracht van de gezagvoerder een passagier fysiek in bedwang houden. Bovendien mag ieder bemanningslid, ook zonder toestemming van de gezagvoerder, zelf redelijke maatregelen nemen als dat onmiddellijk nodig is om de veiligheid van het vliegtuig of van de mensen aan boord te beschermen. In acute situaties hoeft het cabinepersoneel dus niet op de gezagvoerder te wachten.

Gezien de bevoegdheden die het vliegend personeel op dit moment al heeft, heeft het toekennen van boa-bevoegdheden aan één lid van het cabinepersoneel per vlucht niet of nauwelijks toegevoegde waarde.

Vraag 77 en 78
Acht de minister het werken met het uitdelen van particuliere boetes als een kansrijkere route voor het handhaven van de orde op vluchten dan het werken met boa's? Kan de minister zijn antwoord toelichten?

Antwoord
Deze route wordt momenteel verkend met de luchtvaartsector, het OM en de stichting SODA (Service Organisatie Directe Aansprakelijkheid). De verwachting is dat het opleggen van een particuliere boete naast een strafrechtelijke procedure een aanvullend afschrikwekkend effect kan hebben.

Vragen en opmerkingen van de leden van BBB

De leden van de BBB-fractie hebben met zorg kennisgenomen van de stijgende trend in het aantal meldingen van vogelaanvaringen. Deze leden hebben op 8 september jl. reeds schriftelijke vragen gesteld over de toenemende risico's van vogelaanvaringen rondom Schiphol en het ganzenbeheer.[6] De beantwoording van deze vragen is op het moment van schrijven nog niet ontvangen.

[6] Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2026-2027, 2026Z18193

De leden van de BBB-fractie lezen in de Staat van de luchtvaart 2026 dat de ILT aandacht vraagt voor de stijgende trend in het aantal meldingen van vogelaanvaringen. De grote aantallen vogels rondom Schiphol vormen volgens het kabinet vanuit het oogpunt van vliegveiligheid een risico. In februari 2026 vond op Schiphol een voorval plaats waarbij een vliegtuig meerdere ganzen raakte. Daarbij ontstond schade aan een van de motoren, waarna het vliegtuig uit voorzorg terugkeerde naar Schiphol.

De leden van de BBB-fractie vinden dat dit incident duidelijk maakt dat het hier niet om een theoretisch veiligheidsrisico gaat.

Vraag 79
Wie is verantwoordelijk indien een aanvaring plaatsvindt tussen ganzen en een vliegtuig. Ligt deze verantwoordelijkheid bij Schiphol, de provincie Noord-Holland, het Rijk of bij meerdere partijen?

Antwoord
In algemene zin is de minister van IenW systeemverantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtverkeer en zorgt voor wet- en regelgeving, beleid, uitvoering (daar waar van toepassing) en toezicht. Hiertoe neemt de minister van IenW regie via het convenant reduceren vogelaanvaringen 2025-2031. Dit convenant verbindt zo de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, Schiphol (en het Integral Safetymanagement System van Schiphol) en het ministerie van IenW om gezamenlijk tot maatregelen te komen om vogelaanvaringen te voorkomen. Daarnaast heeft de minister van IenW via het Luchthavenindelingsbesluit de mogelijkheid om beperkingen op de ruimtelijke ontwikkeling door te laten werken in het beleid van medeoverheden. In het gebied rond Schiphol is in het Luchthavenindelingbesluit een beperking opgelegd voor een aantal specifieke activiteiten met het oog op het beperken van het risico van vogelaanvaringen. De provincies zijn het bevoegd gezag om aangevraagde vergunningen te verlenen voor faunabeheer en toetsen hierbij aan de wettelijke vereisten van de Omgevingswet. De betrokken gemeenten zijn in het algemeen bevoegd gezag voor de ontwikkelingen in de openbare ruimte. Schiphol is als exploitant van de luchthaven verantwoordelijk voor een veilige operatie op het luchthaventerrein. Omdat het risico zich niet beperkt tot het luchthaventerrein, is samenwerking tussen deze partijen noodzakelijk.

Vraag 80
Wie draagt binnen deze verdeling uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor het beheersen van het veiligheidsrisico dat ganzen rondom Schiphol vormen?

Antwoord
De verantwoordelijkheid voor het beheersen van het risico is verdeeld over meerdere partijen. Iedere partij blijft verantwoordelijk voor de maatregelen binnen de eigen wettelijke taken en bevoegdheden. In het convenant vogelaanvaringen 2025-2031 zijn afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanpak en onderlinge afstemming.

De leden van de BBB-fractie wijzen daarnaast op de forse opgave die voor 2026 is vastgesteld voor het beheer van de grauwe gans in Noord-Holland. Volgens de Faunabeheereenheid Noord-Holland moet het afschot in 2026 binnen iedere wildbeheereenheid worden verdubbeld ten opzichte van toetsjaar 2024. Deze doelstelling moet uiterlijk eind september worden bereikt.

Vraag 81
Volgens de Faunabeheereenheid Noord-Holland moet het afschot in 2026 binnen iedere wildbeheereenheid worden verdubbeld ten opzichte van toetsjaar 2024. Deze doelstelling moet uiterlijk eind september worden bereikt.
Kan de minister aangeven in hoeverre deze doelstelling op dit moment op koers ligt?

Antwoord
Het Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 van de Faunabeheereenheid (FBE) Noord-Holland voorziet in een gefaseerde opbouw van de uitvoering en richt zich op de provincie Noord-Holland als geheel. De jaren 2026 en 2027 zijn daarbij opbouwjaren en vanaf 2028 wordt uitgegaan van uitvoering op volle sterkte. De inzet is gericht op een intensivering van het populatiebeheer van grauwe ganzen in heel Noord-Holland. De resultaten over 2026 kunnen na afloop van de beheerperiode definitief worden vastgesteld op basis van de tel- en beheergegevens. De provincie Noord-Holland heeft dit faunabeheerplan goedgekeurd.

Vraag 82
Kan de minister de Kamer na afloop van september informeren over de daadwerkelijk behaalde resultaten?

Antwoord
De FBE Noord-Holland rapporteert jaarlijks over de afschotcijfers van alle dieren samen met het jaarverslag uiterlijk 31 juli van het daaropvolgende jaar. Die rapportages zijn beschikbaar op website van de FBE[7].

Vraag 83
Indien de verdubbeling niet wordt gehaald, welke gevolgen heeft dit volgens de minister voor het ganzenbeheer rondom Schiphol en het beheersen van het risico op vogelaanvaringen?

Antwoord
De uitvoering van het Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 wordt na afloop geëvalueerd door de FBE Noord-Holland. Het beperken van het risico op vogelaanvaringen rond Schiphol vraagt om een gezamenlijke aanpak door de convenantspartijen. Daarbij wordt onder meer ingezet op preventieve maatregelen. Populatiebeheer vormt het sluitstuk van deze aanpak en is daarmee niet de enige maatregel om het risico op vogelaanvaringen te beperken. Gedurende de looptijd van het convenant wordt de

[7] www.fbenoordholland.nl

voortgang van de totale aanpak door de convenantpartners gemonitord en wordt gezamenlijk bezien of aanvullende maatregelen nodig zijn.

De leden van de BBB-fractie hebben tevens kennisgenomen van de resultaten van de ICAO-audit van het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem. Nederland behaalde een effectieve implementatie van de internationale voorschriften van 74,47 procent. De minister schrijft zelf dat Nederland hiermee lager scoort dan beoogd, gezien de Nederlandse ambitie om tot de best presterende landen te behoren, alsmede laag in vergelijking met andere Europese landen. ICAO heeft geen significante veiligheidszorgen vastgesteld, maar uit de audit blijkt onder andere dat de beschikbaarheid van gekwalificeerd technisch personeel en de uitvoering van toezicht aandacht vragen.

De leden van de BBB-fractie lezen dat het ministerie naar aanleiding hiervan onder meer een capaciteitsanalyse uitvoert naar de taken en verantwoordelijkheden binnen het luchtvaartveiligheidssysteem.

Vraag 84 en 85
Wanneer wordt deze capaciteitsanalyse afgerond? Kan de minister aangeven wanneer de Kamer de resultaten ontvangt?

Antwoord
Mede naar aanleiding van de ICAO-audit werkt het ministerie van IenW versneld aan het inzichtelijk maken van de taken en verantwoordelijkheden die door internationale instanties als ICAO worden voorgeschreven om een gedegen capaciteitsanalyse uit te kunnen voeren voor de ILT-Luchtvaartautoriteit. Deze capaciteitsanalyse wordt bij het uitvoeren van de correctieve actieplannen doorlopend geactualiseerd. Naar verwachting zal de capaciteitsanalyse in 2028 worden afgerond. Ook start een onderzoek met als vraag of de capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit toereikend is om het takenpakket uit te kunnen voeren. Dit onderzoek bevindt zich in de opstartfase en kijkt bijvoorbeeld of er aanvullende mogelijkheden voor bekostiging zijn, zoals opties voor meer kostendekkende tarieven. De verwachting is dat dit onderzoek medio 2027 is afgerond.

Vraag 86
Kan de minister tevens aangeven welke concrete termijnen worden gehanteerd voor het uitvoeren van de verbetermaatregelen naar aanleiding van de ICAO-audit

Antwoord
De naar aanleiding van de ICAO-audit opgestelde correctieve actieplannen bevatten concrete maatregelen, duidelijke verantwoordelijkheden en een afgestemd tijdpad tot 2030. De maatregelen zijn op verschillende onderdelen met elkaar verbonden en moeten daarom deels volgtijdelijk worden uitgevoerd. Bij het bepalen van de planning is gekozen voor een realistisch en uitvoerbaar tijdpad. Daarbij is rekening gehouden met de beschikbare capaciteit en middelen, de onderlinge afhankelijkheid van maatregelen en de tijd die nodig is om wijzigingen zorgvuldig te implementeren en duurzaam in de organisaties te verankeren. Maatregelen worden waar mogelijk eerder uitgevoerd. De

voortgang van de maatregelen wordt actief gevolgd. Na afronding van de correctieve acties zal ICAO de implementatie en effectiviteit daarvan opnieuw beoordelen. Daarmee wordt uiteindelijk onafhankelijk vastgesteld of de geconstateerde tekortkomingen daadwerkelijk en duurzaam zijn weggenomen. Het uitgangspunt is daarbij niet alleen het afronden van de afzonderlijke acties, maar het structureel versterken van het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem.

De leden van de BBB-fractie vragen daarnaast aandacht voor verstoringen van satellietnavigatie. Bij GNSS-jamming wordt het navigatiesignaal verstoord of geblokkeerd. Bij spoofing ontvangt een vliegtuig onjuiste, maar geloofwaardig ogende positie-, hoogte- of tijdinformatie. Het aantal meldingen van dergelijke verstoringen is de afgelopen jaren toegenomen. Hoewel veel verstoringen plaatsvinden rond conflictgebieden in het Midden-Oosten, Oost-Europa en het Baltische gebied, kunnen ook Nederlandse vliegtuigen hiermee tijdens internationale operaties worden geconfronteerd.

Vraag 87 en 88
Kan de minister aangeven op welke wijze Nederland uitvoering geeft aan het gezamenlijke Europese actieplan tegen GNSS-verstoringen? Wanneer verwacht de minister dat de Nederlandse uitwerking hiervan gereed is?

Antwoord
Om de aanpak in de risico's van GNSS (Global Navigation Satellite System)-verstoringen gecoördineerd en effectief te laten verlopen heeft Nederland samen met een groep Europese landen opgeroepen tot een Europees actieplan. De uitvoering daarvan is een doorlopend proces waarin luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleidingsorganisaties en de overheid samenwerken. De kern van Nederlandse weerbaarheid tegen de effecten van GNSS uitval is een netwerk van grondgebonden navigatievoorzieningen. Naast landingssystemen die vliegtuigen nauwkeurig begeleiden naar de landingsbaan bij luchthavens, houdt Nederland ook een netwerk van meerdere back-up systemen in stand. Hiermee blijft veilige navigatie boven heel Nederland mogelijk, ook als GNSS niet beschikbaar is. Een groot deel van de back-up systemen zijn in de afgelopen jaren vervangen door nieuwe modellen die meerdere decennia meegaan. Daarmee is geïnvesteerd in behoud van veilige terugvalmogelijkheden in Nederland.

Vraag 89
Op welke wijze worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersdienstverleners gewaarschuwd voor actuele GNSS-verstoringen?

Antwoord
Van tevoren bekende GNSS verstoringen, zoals in het geval van onderhoud of oefeningen, worden bekend gemaakt aan piloten via luchtvaartberichten (NOTAM's). In het geval van onverwachte verstoringen kunnen piloten dat melden aan de luchtverkeersleiding. De luchtverkeersleiding geeft dit door aan andere piloten en zal waar nodig de afhandeling van het vliegverkeer hierop aanpassen.

Vraag 90
In hoeverre blijven voldoende grondgebonden navigatievoorzieningen beschikbaar als terugvalmogelijkheid, wanneer satellietnavigatie onbetrouwbaar of niet beschikbaar is?

Antwoord
Zie antwoord vraag 87 en 88.

Vraag 91
Wordt periodiek geoefend met situaties waarin GNSS-navigatie geheel of gedeeltelijk uitvalt?

Antwoord
Ja, luchtverkeersleiders worden getraind op vele back-up en noodprocedures, zoals ook uitval van GNSS. Ook luchtvaartmaatschappijen trainen piloten om signalen van GNSS-verstoringen te herkennen en daar mee om te gaan. Naast deze bestaande praktijk in de luchtvaartsector onderschrijft het kabinet ook breder het belang van oefenen met verstoring en uitval van plaats-, navigatie– en tijdsbepaling (PNT). In de kabinetsreactie op het rapport van het OFL, die naar verwachting in december 2026 aan de Kamer zal worden aangeboden, zal het kabinet hier nader op ingaan.

De leden van de BBB-fractie vragen tevens aandacht voor drones rondom luchthavens. Tussen januari 2017 en juni 2023 zijn bij de ILT 798 meldingen gedaan van voorvallen waarbij drones betrokken waren. Vooral tijdens de start en landing kan een drone een direct veiligheidsrisico vormen. Bij een dronewaarneming zijn verschillende organisaties betrokken bij detectie, verificatie, risicobeoordeling, operationele besluitvorming, opsporing en handhaving. Deze leden achten het van belang dat hierbij geen onduidelijkheid ontstaat over verantwoordelijkheden.

Vraag 92
Kan de minister actuele cijfers geven over het aantal gemelde dronevoorvallen in 2024, 2025 en tot dusver in 2026?

Antwoord
Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT-Luchtvaartautoriteit ontvangt van Nederlandse operators meldingen over drones, zowel in Nederland als in het buitenland. Hieronder is het totale aantal meldingen weergegeven, evenals het aandeel van deze meldingen dat betrekking heeft op voorvallen die in Nederland hebben plaatsgevonden. Het gaat dan om meldingen waarbij drones zonder toestemming vliegen in luchtruim met beperkingen.

2024 – 157 meldingen over dronevoorvallen, waarvan 126 in Nederland
2025 – 228 meldingen over dronevoorvallen, waarvan 175 in Nederland
2026 tot 1 september - 131 meldingen over drones, waarvan 107 bevestigd in Nederland.

Vraag 93
Hoeveel van deze voorvallen vonden plaats in de directe omgeving van Nederlandse luchthavens?

Antwoord
Een betrouwbaar beeld van de locaties waar drones zijn waargenomen, kan op basis van de beschikbare meldingen niet worden gegeven. De locatiegegevens zijn niet altijd volledig of nauwkeurig en uit de meldingstekst is niet in alle gevallen af te leiden waar de drone precies is waargenomen.

Vraag 94
In hoeveel gevallen leidde een dronewaarneming tot operationele beperkingen van het vliegverkeer?

Antwoord
De beschikbare meldingen bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) geven vooral inzicht in de waargenomen drone-incidenten. In de meeste gevallen bevatten zij echter geen informatie over eventuele operationele gevolgen, zoals beperkingen of maatregelen die naar aanleiding van een waarneming zijn genomen.
De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geeft aan dat op alle LVNL-locaties samen in de periode januari tot en met augustus 2026 in totaal 38 meldingen van drone waarnemingen zijn geregistreerd die hebben geleid tot verstoringen van de operationele dienstverlening. In het Schiphol-luchtruim heeft LVNL van januari tot en met augustus 2026 in totaal 22 drone waarnemingen geregistreerd die hebben geleid tot verstoringen van de operatie. De meeste drone waarnemingen worden gemeld door vliegers tijdens de nadering naar of het vertrek vanaf Schiphol. Naar aanleiding van een melding worden vliegers van opvolgende vluchten geïnformeerd. Indien sprake is van herhaalde waarnemingen, wordt waar mogelijk overgeschakeld naar een andere start- of landingsbaan om de impact op de operatie te beperken. Tevens worden de meldingen doorgezet naar de meldkamer van de politie.

Vraag 95 en 96
Beschikt Nederland op dit moment over één landelijk handelingsprotocol voor dronewaarnemingen rondom luchthavens? Hoe vaak wordt dit protocol met de betrokken partijen geoefend?

Antwoord
Er zijn meerdere protocollen met afspraken en procedures voor de verschillende betrokken partijen over onbemande luchtvaarttuigen in relatie tot detectie, risicobeoordeling, besluitvorming en handhaving. Zo is er ook een specifieke meldingsprocedure in het geval van waarneming van een drone. De betrokken partijen oefenen gezamenlijk met verschillende crisis- en incidentscenario's de verantwoordelijkheden, onderlinge samenwerking en informatie-uitwisseling tussen luchthavens, LVNL, politie, Koninklijke Marechaussee, ILT en andere verantwoordelijke departementen.
Ook is er met de kritieke entiteiten (waaronder luchthavens) een factsheet "ongewenste drone-activiteiten" gedeeld. Deze factsheet informeert over onbemande

luchtvaarttuigen, wat de geldende regels zijn, wat de overheid doet en wat kritieke entiteiten zelf kunnen doen als zij ongewenste of verdachte drones signaleren.

Vraag 97
Kan de minister aangeven of de huidige middelen voor detectie, identificatie en lokalisatie van drones op Nederlandse luchthavens voldoende op elkaar aansluiten?

Antwoord
Nederlandse luchthavens beschikken over verschillende middelen met betrekking tot detectie, identificatie en lokalisatie van onbemande luchtvaartuigen. Over de inrichting, werking en onderlinge aansluiting van deze middelen kunnen vanwege de operationele en veiligheidsbelangen geen nadere mededelingen worden gedaan.

De leden van de BBB-fractie lezen verder dat binnen Europa onderzoek wordt gedaan naar Extended Minimum Crew Operations en Single Pilot Operations. Kunstmatige intelligentie kan piloten ondersteunen bij analyses, waarschuwingen en adviezen, maar dergelijke systemen kunnen ook onjuiste informatie geven, onverwacht reageren of uitvallen. Bij een vermindering van de cockpitbemanning vervallen bovendien de directe taakverdeling en onderlinge controle tussen twee piloten.

Vraag 98
Wat is op dit moment het Nederlandse standpunt binnen EASA en ICAO ten aanzien van Extended Minimum Crew Operations en Single Pilot Operations?

Antwoord
Op dit moment zijn binnen EASA geen concrete ontwikkelingen voorzien op de verdere uitwerking of invoering van Extended Minimum Crew Operations (eMCO) en Single Pilot Operations (SiPO). EASA heeft in 2025 een risicoanalyse gepubliceerd over deze cockpitconcepten. Daaruit blijkt dat met het huidige cockpitontwerp onvoldoende kan worden aangetoond dat eMCO even veilig is als de huidige operatie met twee piloten. EASA heeft daarop de ontwikkeling van regelgeving stilgelegd. Nederland heeft zich bij EASA ingezet voor het uitgangspunt dat eMCO minimaal tot een verhoging van de veiligheid moet leiden. Dit sluit aan bij de door de Tweede Kamer aangenomen motie De Groot van 5 juni 2024. Dit betekent dat Nederland erop inzet dat eMCO aantoonbaar de vliegveiligheid moet verhogen en dat het reduceren van de bemanning tijdens de vlucht pas kan nadat in praktijk is aangetoond dat één piloot met nieuwe technologie veiliger is dan twee samenwerkende piloten in de cockpit.

Vraag 99
Welke veiligheidseisen hanteert Nederland bij de beoordeling van dergelijke vormen van reduced crew operations?

Antwoord
Voor Nederland staat de luchtvaartveiligheid voorop. Nederland zet er op in dat een vermindering van het aantal piloten aantoonbaar de vliegveiligheid moet verhogen en dat het reduceren van de bemanning tijdens de vlucht pas kan nadat in praktijk is

aangetoond dat één piloot met nieuwe technologie veiliger is dan twee samenwerkende piloten in de cockpit. Hierbij zullen de risico's als uitval van de piloot, vermoeidheid, werkdruk en noodsituaties aantoonbaar moeten worden beheerst. Daarnaast is het van belang dat bij de beoordeling van nieuwe concepten ook nadrukkelijk rekening wordt gehouden met hybride dreigingen. Een grotere afhankelijkheid van automatisering, digitale systemen en externe ondersteuning kan nieuwe kwetsbaarheden introduceren die de vliegveiligheid kunnen beïnvloeden.

Vraag 100
Is onafhankelijk aangetoonde veiligheidswinst voor Nederland een voorwaarde, voordat met minder dan twee bevoegde piloten kan worden gevlogen?

Antwoord
Nederland zet erop in dat een vermindering van het aantal piloten aantoonbaar de vliegveiligheid moet verhogen en dat het reduceren van de bemanning tijdens de vlucht pas kan nadat in praktijk is aangetoond dat één piloot met nieuwe technologie veiliger is dan twee samenwerkende piloten in de cockpit.

Vraag 101
Op welke wijze worden Nederlandse verkeersvliegers betrokken bij beleidsvorming, onderzoek of praktijktesten rondom reduced crew operations

Antwoord
Bij de totstandkoming van luchtvaartregelgeving worden relevante belanghebbenden, waaronder luchtvaartmaatschappijen en brancheorganisaties betrokken. Daarmee kunnen de gevolgen voor de sector, uitvoerbaarheid en veiligheid vooraf voldoende worden meegewogen en in Europees verband worden besproken. Luchtvaartmaatschappijen en brancheorganisaties kunnen ook rechtstreeks bij EASA hun invloed uitoefenen bij de totstandkoming van nieuwe regelgeving in onder meer stakeholdergroepen.

De leden van de BBB-fractie vragen daarnaast aandacht voor agressieve en ordeverstorende passagiers. Voor de periode 2026-2027 zijn verschillende maatregelen voorzien op het gebied van dataverzameling, preventie, melding, aangifte en handhaving. Zo wordt onderzocht welke gegevens tussen betrokken partijen kunnen worden gedeeld, welke mogelijkheden bestaan voor het delen van vliegontzeggingen en of luchtvaartmaatschappijen naast eventuele strafrechtelijke vervolging ook civielrechtelijk kosten kunnen verhalen op ordeverstorende passagiers.

Vraag 102
Kan de minister aangeven welke van deze maatregelen inmiddels volgens planning zijn afgerond?

Antwoord
De roadmap unruly passengers 2026-2027 bestaat uit tien maatregelen die voor 1 januari 2028 uitgevoerd moeten zijn. Het Platform Unruly Passengers ziet toe op de

uitvoering van deze maatregelen. Op dit moment worden de maatregelen uitgewerkt en is een aantal maatregelen inmiddels afgerond:

- Er is bij de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) advies ingewonnen over de mogelijkheden tot informatie-uitwisseling om ordeverstorend gedrag tegen te gaan binnen de huidige Europese en nationale privacywetgeving. Deze maatregel is afgerond. De AP wordt betrokken bij de uitvoering van de maatregelen uit de roadmap om ervoor te zorgen dat de maatregelen in overeenstemming zijn met Europese en nationale privacy wetgeving.
- De verkenning welke variabelen en indicatoren verzameld kunnen worden om relevante data (zoals bijvoorbeeld het weer, de verstoring van processen, de tijd van het jaar) te harmoniseren en registreren is volgens planning uitgevoerd. Uit deze verkenning is naar voren gekomen dat niet alle data goed wordt meegenomen. De betrokken partijen voeren daarom nu een kwalitatieve verbeterslag door.
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft opdracht gegeven om een voorlichtingscampagne te starten om het bewustzijn van de passagier over de geldende (veiligheids)regels te vergroten.
- Het Openbaar Ministerie (OM) en de Koninklijke Marechaussee (KMar) hebben een digitaal aangifteformulier ontwikkeld voor het vereenvoudigen van het aangifteproces. Dit aangifteformulier is inmiddels in gebruik bij de luchtvaartmaatschappijen die aangesloten zijn bij het Platform Unruly Passengers. Aanvullend hebben het OM en de KMar een Q&A-formulier opgesteld. Dit Q&A-formulier is bijna klaar en wordt voor het einde van dit jaar gedeeld met het personeel van de aangesloten luchtvaartmaatschappijen.
- De samenstelling van de taskforce no-flylist is gestart. De rol en werkzaamheden van de taskforce worden momenteel uitgewerkt. In eerste instantie was de insteek dat de taskforce zich zou richten op het opzetten van een gezamenlijke zwarte lijst voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Inmiddels is de focus verschoven naar het delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen. In dat kader worden er gesprekken gevoerd met de Europese Commissie en luchtvaartveiligheidsorganisatie EASA.
- Er stond op 4 november jl. een eerste gesprek gepland met stichting SODA (Service Organisatie Directe Aansprakelijkheid) om te verkennen of civielrechtelijke boetes naast strafrechtelijke vervolging mogelijk zijn.
- De Kamer wordt Q4 2027 geïnformeerd over de uitwerking van de verkenning naar de SODA-aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 103 en 104
Heeft inmiddels overleg plaatsgevonden over de juridische mogelijkheden voor gegevensdeling? Wat waren de belangrijkste uitkomsten daarvan? Is de aangekondigde taskforce voor het delen van vliegontzeggingen inmiddels ingesteld?

Antwoord
Er heeft afstemming plaatsgevonden met de AP over de mogelijkheden tot informatie-uitwisseling om ordeverstorend gedrag tegen te gaan binnen de huidige Europese en nationale privacyregelgeving.

Het delen van zwarte lijsten is mogelijk, maar is aan strenge voorwaarden gebonden, op grond van privacyregelgeving. Plaatsing op een zwarte lijst kan immers een inbreuk op de persoonlijke levenssfeer van de registreerden inhouden. Nationaal is het vanuit privacyregelgeving mogelijk om zwarte lijsten te delen binnen het eigen concern van een luchtvaartmaatschappij. KLM en Transavia delen sinds september 2022 onderling deze lijsten binnen hun concernstructuur.

Voor het delen van zwarte lijsten buiten het eigen concern tussen in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen moet een vergunning bij de AP worden aangevraagd en geldt een aantal vereisten. Er moet bijvoorbeeld een zwaarwegend belang en noodzaak worden aangetoond dat een inbreuk op de privacy rechtvaardigt en de criteria voor plaatsing op een zwarte lijst moeten transparant zijn.

Begin dit jaar zijn er gesprekken gevoerd met de Europese Commissie over de juridische mogelijkheden voor gegevensdeling tussen EU luchtvaartmaatschappijen. Gegeven het internationale karakter van de luchtvaart en de rechtstreekse werking van de Europese wetgeving, is deze kwestie immers ook op Europees niveau van belang. Tijdens deze gesprekken heeft de Europese Commissie mondeling bevestigd dat dit juridisch uitvoerbaar is. Op 17 augustus jl. hebben wij een brief aan de Europese Commissie gestuurd met het verzoek om schriftelijk te (her)bevestigen dat Europese privacyregelgeving het delen van zwarte lijsten niet in de weg staat.

De samenstelling van de taskforce no-flylist is gestart. De precieze rol en werkzaamheden van de taskforce wordt momenteel uitgewerkt. In eerste instantie was de insteek dat de taskforce zich zou richten op het opzetten van een gezamenlijke zwarte lijst voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Nu de Europese Commissie heeft aangegeven dat het delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen mogelijk is, is de focus van de taskforce verschoven van het opzetten van een gezamenlijke zwarte lijst voor nationale luchtvaartmaatschappijen naar het delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 105
Wanneer verwacht de minister duidelijkheid over de juridische mogelijkheden voor het delen van vliegontzeggingen tussen luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord
Het opstellen van het plan van aanpak voor het delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen en de uitwerking en implementatie hiervan is voorzien voor 2026/2027. Ook het delen van zwarte lijsten wordt verder juridisch onderzocht, waarbij afstemming plaatsvindt met onder andere de AP.

Naar verwachting is er medio 2027 meer duidelijkheid over de haalbaarheid hiervan.

Vraag 106
Wanneer verwacht de minister de verkenning naar civielrechtelijk kostenverhaal af te ronden?

Antwoord
De uitwerking van de verkenning naar de SODA-aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen is voorzien voor Q4 2027. Op dit moment loopt de oriënterende fase. Zoals in het antwoord op vraag 102 aangegeven stond op 4 november jl. een eerste gesprek gepland met stichting SODA. De Kamer wordt Q4 2027 geïnformeerd over de uitwerking van de verkenning naar de SODA-aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 107
Welke kosten zouden op basis van de huidige juridische mogelijkheden op een ordeverstorende passagier kunnen worden verhaald?

Antwoord
Op basis van nationale wet- en regelgeving en eventuele vervoersvoorwaarden kunnen luchtvaartmaatschappijen kosten (civielrechtelijk) verhalen op ordeverstorende passagiers. Te denken valt aan kosten van een noodzakelijke tussenlanding (bijvoorbeeld brandstofkosten), schade aan het vliegtuig (bijvoorbeeld reparatiekosten van het vliegtuiginterieur), schade door vertraging (bijvoorbeeld kosten voor het omboeken van passagiers) of schade aan personen (bijvoorbeeld medische kosten). Dit staat los van enige strafrechtelijke vervolging. Daarnaast wordt er begin volgende maand met stichting SODA gesproken om het opleggen van civielrechtelijke boetes verder te verkennen.

De leden van de BBB-fractie wijzen er daarbij op dat cabinepersoneel bij incidenten een belangrijke veiligheidsfunctie vervult. Cabinepersoneel moet bij incidenten ingrijpen, de-escaleren, veiligheidsinstructies geven en achteraf meldingen of aangiften doen. De positie van cabinepersoneel is daarmee ook van belang, wanneer wordt gewerkt aan een effectievere aanpak van ordeverstorend gedrag.

Vraag 108
Hoe beoordeelt de minister de huidige wettelijke positie van cabinepersoneel bij de uitvoering van veiligheidstaken?

Antwoord
Cabinepersoneel speelt een belangrijke rol bij de veiligheid aan boord. De eisen aan hun opleiding en taken zijn Europees geregeld. Daarnaast traint de luchtvaartmaatschappij het cabinepersoneel, onder meer in evacuatie, brandbestrijding, eerste hulp en het omgaan met ordeverstorende passagiers.

De gezagvoerder heeft de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid en de orde aan boord van het hele vliegtuig, inclusief de passagiers en de bemanning. De gezagvoerder mag op grond van het Verdrag van Tokio (1963) redelijke maatregelen nemen, waaronder vrijheidsbeperking, tegen een passagier die de veiligheid of de goede orde aan boord in gevaar brengt. Ook kan de gezagvoerder besluiten die passagier bij een landing van boord te zetten of over te dragen aan de bevoegde autoriteiten.

Het cabinepersoneel is daarnaast bevoegd om binnen de procedures van de luchtvaartmaatschappij een passagier aan te spreken, te waarschuwen, een andere plaats toe te wijzen of alcohol te weigeren. De gezagvoerder kan het cabinepersoneel opdragen of toestaan verdergaande maatregelen te nemen, zoals het fysiek in bedwang houden van een passagier. Bovendien kan ieder bemanningslid, ook zonder toestemming van de gezagvoerder, zelf redelijke maatregelen nemen als dat onmiddellijk nodig is om de veiligheid van het vliegtuig of van de mensen aan boord te beschermen.

Vanuit de vliegveiligheid is deze verantwoordelijkheidsverdeling logisch. In een noodsituatie moeten beslissingen snel genomen worden en mag er geen discussie zijn over wie het gezag heeft. Tegelijk kan het cabinepersoneel in acute situaties direct zelf optreden. Wij zien daarom geen reden om de huidige verantwoordelijkheidsverdeling te herzien. Wel zetten wij, samen met de sector en de cabinevakbonden, in op maatregelen die het cabinepersoneel helpen de bestaande bevoegdheden in de praktijk toe te passen.

Vraag 109
Welke eisen gelden momenteel voor de certificering en vakbekwaamheid van cabinepersoneel?

Antwoord
Cabinepersoneel moet voldoen aan Europese eisen die zijn gedefinieerd in EU Verordening 1178/2011 en EU Verordening 965/2012. Dat betekent dat zij eerst een initiële opleiding volgen voor het verkrijgen van een attest als cabinebemanningslid. Deze opleiding wordt gevolgd bij een luchtvaartmaatschappij of een opleidingsinstelling gecertificeerd voor het opleiden van cabinepersoneel. Aansluitend vindt een specifieke opleiding plaats binnen de luchtvaartmaatschappij op het vliegtuigtype waarop het betreffende cabinebemanningslid gaat vliegen. Wanneer het cabinepersoneel volledig is opgeleid moeten zij vervolgens doorlopend voldoen aan Europese eisen voor het onderhouden van de bevoegdheid. Dit wordt geborgd binnen de luchtvaartmaatschappij waarvoor zij vliegen

Vraag 110
Ziet de minister knelpunten in de huidige positie van cabinepersoneel bij het melden en rapporteren van veiligheidsincidenten?

Antwoord
Bij het opstellen van de roadmap hebben de betrokken partijen geconstateerd dat de efficiëntie van de processen nadat een incident heeft plaatsgevonden, het verlagen van de drempel voor melding en aangifte en het afdwingen van sancties verbeterd kan worden. Daarom hebben de KMar en het OM een digitaal aangifteformulier ontwikkeld voor het vereenvoudigen van het aangifteproces. Aanvullend hebben zij een Q&A-formulier opgesteld. Dit wordt voor het eind van dit jaar gedeeld met het personeel van de luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 111
Wordt de positie van cabinepersoneel meegenomen bij de verdere uitwerking van civielrechtelijke maatregelen tegen ordeverstorende passagiers?

Antwoord
Ja, de positie van het cabinepersoneel wordt meegenomen bij de verkenning naar de SODA-aanpak binnen luchtvaartmaatschappijen.

De leden van de BBB-fractie hebben voorts kennisgenomen van een recent incident waarbij een passagiersvlucht moest terugkeren, nadat een powerbank aan boord vlam had gevat. Daarbij ontstond schade in het toestel. Het onderzoek naar de precieze toedracht loopt nog. Deze leden achten het van belang om dit incident niet uitsluitend als een individueel voorval te beschouwen, maar ook te bezien in het bredere kader van de risico's van lithiumbatterijen aan boord.

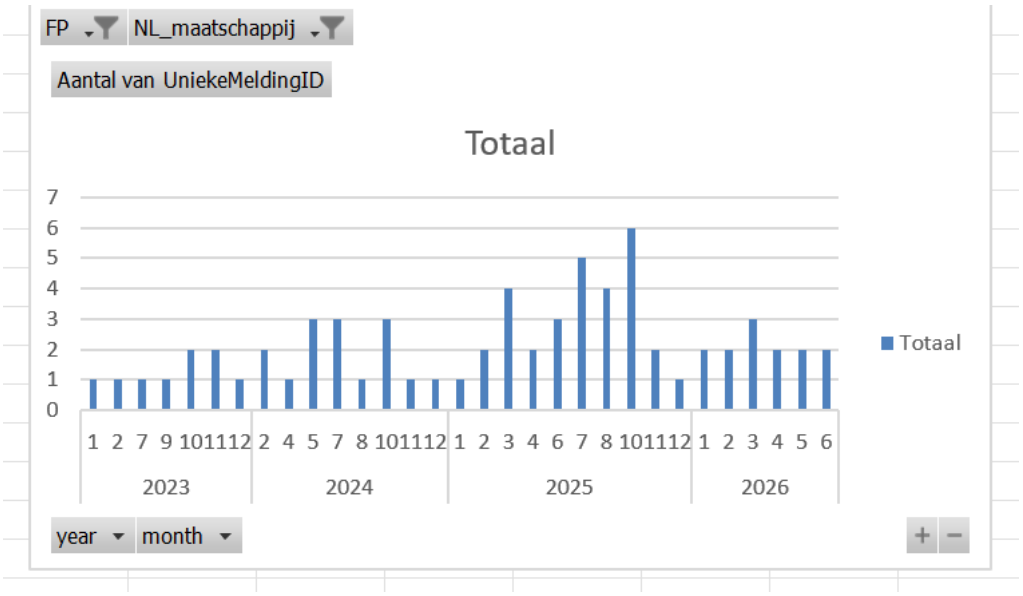
Vraag 112
Kan de minister aangeven hoeveel incidenten met powerbanks of andere losse lithiumbatterijen in 2023, 2024, 2025 en tot dusver in 2026 zijn gemeld bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord
Sinds 2023 zijn 334 voorvallen gemeld die verband houden met lithiumbatterijen. Hiervan zijn 59 voorvallen geïdentificeerd die betrekking hebben op powerbanks of andere losse lithiumbatterijen in de cabine.

Er is voor deze afbakening gekozen omdat voorvallen in de cabine het meest relevant worden geacht en bovendien de grootste veiligheidsrisico's met zich meebrengen in vergelijking met batterijgerelateerde voorvallen op andere locaties. Om die reden zijn de onderstaande categorieën voorvallen niet meegenomen in de analyse:

- Belading issues excluded (bv undeclared batteries)
- Onduidelijkheden m.b.t. inname aan boord van batterijen wheelchair/steps
- Lithium batterijen in the checked baggage van passagiers
- Issues met batterijen bij de gate
- Onjuiste of ontoereikende instructies aan passagiers bij de gate m.b.t. Lithium batterijen

Met inachtneming van deze afbakening zijn in totaal 59 voorvallen geïdentificeerd die betrekking hebben op incidenten met powerbanks en andere lithiumbatterijen in de cabine. De verdeling van deze voorvallen is hieronder weergegeven.



Vraag 113
Hoeveel van deze incidenten betroffen oververhitting, rookontwikkeling, brand of een thermal runaway?

Antwoord
Sinds 2023 zijn 334 voorvallen gemeld die verband houden met lithiumbatterijen in de cabine. Hiervan zijn 59 voorvallen geïdentificeerd die betrekking hebben op powerbanks of andere losse lithiumbatterijen in de cabine.

Vraag 114
In hoeveel gevallen moest een vliegtuig vanwege een incident met een lithiumbatterij terugkeren of een tussenlanding maken?

Antwoord
Bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) zijn recent twee voorvallen met powerbanks gemeld. Bij het eerste voorval is een toestel teruggekeerd naar Nederland vanwege een in brand gevlogen powerbank.

Bij het tweede voorval is het vliegtuig, voordat het was opgestegen, teruggekeerd naar de stand. Een passagier had aangegeven dat zij twee powerbanks in haar ruimbagage had achtergelaten. Uit voorzorg is het vliegtuig teruggekeerd naar de stand, waarna de powerbanks uit de bagage zijn verwijderd.

Vraag 115
In hoeveel gevallen ontstond schade aan een vliegtuig? In hoeveel gevallen raakten passagiers of bemanningsleden gewond?

Antwoord
Er is geen voorval geweest waarbij schade aan een vliegtuig ontstond. Bij 1 voorgeval kreeg een passagier of bemanningslid last van ademhalingsproblemen.

De leden van de BBB-fractie vragen daarnaast hoe het veiligheidsrisico van powerbanks en andere lithiumbatterijen aan boord momenteel wordt beoordeeld. Een defecte lithium-ionbatterij kan zeer hoge temperaturen bereiken, rook produceren of in brand vliegen. Juist in een vliegtuigcabine kan een dergelijk incident grote gevolgen hebben.

Vraag 116

Hoe beoordeelt de minister het huidige veiligheidsrisico van powerbanks en andere lithiumbatterijen aan boord van passagiersvliegtuigen?

Antwoord
Het veiligheidsrisico van powerbanks en andere lithiumbatterijen aan boord van vliegtuigen is potentieel. Hoewel dit risico bij alle vervoersmodaliteiten aandacht vraagt, zijn de omstandigheden tijdens vervoer door de lucht van bijzondere aard. Een batterij of powerbank kan door beschadiging, externe verhitting of interne gebreken, bij laden en ontladen en ook tijdens niet-gebruik in een 'thermal runaway' raken. Dit is een proces waarbij interne warmteontwikkeling leidt tot verdere versnellende opwarming en reacties, waardoor de temperatuur ongecontroleerd stijgt. De gevolgen kunnen bestaan uit brand, intense rookontwikkeling, het vrijkomen van giftige en corrosieve gassen, en explosie van de cellen.

Vraag 117
Welke risico's ontstaan, wanneer een dergelijke batterijbrand plaatsvindt in een bagagevak boven de stoelen?

Antwoord
Een incident met een batterij is in principe door het cabinepersoneel goed op te lossen indien zij de signalen van kortsluiting vroegtijdig detecteert. Het grootste risico van een batterijbrand in een bagagevak boven de stoelen is dat de eerste signalen van kortsluiting zoals rookontwikkeling en/of geluid niet direct waarneembaar zijn, maar pas tijdens een verder gevorderd stadium. Een brand kan bovendien uitbreiden naar omliggende bagage die het incident binnen een korte tijd kan verergeren. Een bijkomend risico is dat de batterij vaak in een tas of koffer is verpakt, waardoor deze moeilijk bereikbaar is om tijdens een incident adequaat te handelen.

Vraag 118
Welke procedures gelden voor cabinepersoneel, wanneer een powerbank oververhit raakt of in brand vliegt?

Antwoord
De procedures verschillen per luchtvaartmaatschappij, maar sluiten aan op de reguliere procedures voor brandbestrijding bij lithiumbatterijen. Bij een lithiumbrand worden de vlammen eerst met een Halonblusser onderdrukt en wordt eventueel brandend materiaal rondom de batterij geblust. Vervolgens wordt de batterij intensief gekoeld, omdat door kortsluiting opnieuw brand kan ontstaan. Pas wanneer dit veilig kan, wordt de batterij met beschermingsmiddelen verplaatst naar een geschikte koelbak, waar zij verder wordt gekoeld en gemonitord.

De procedures voorzien onder meer in direct informeren van de cockpit, zo nodig verplaatsen van passagiers en gebruiken van beschikbare en geschikte beschermings- en bestrijdingsmiddelen.

Vraag 119
Wordt bijgehouden hoe vaak deze procedures daadwerkelijk moeten worden toegepast?

Antwoord
De procedures worden door de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zelf bijgehouden. Deze registratie heet een ASR, een Air Safety Report. Dit is een verplichte registratie (rapportage) van voorvallen tijdens de vluchtuitvoering. Dit kan van alles zijn, variërend van brand, unruly passengers, reanimatie, bevallingen, EHBO etc. De Nederlandse cabin crew is op dit gebied getraind conform EASA regelgeving (initial en recurrent trainingen). De ILT-Luchtvaartautoriteit ziet toe op deze trainingen.

Vraag 120
Hoe wordt toegezien op naleving van de regels rond het gebruik en opladen van powerbanks tijdens de vlucht?

Antwoord
In de praktijk ligt het directe toezicht op naleving aan boord bij het cabinepersoneel, onder verantwoordelijkheid van respectievelijk de gezagvoerder en de luchtvaartmaatschappij. Het cabinepersoneel houdt tijdens de werkzaamheden in de cabine toezicht en spreekt passagiers aan wanneer verboden gebruik of opladen wordt geconstateerd. Passagiers moeten de veiligheidsinstructies van de bemanning opvolgen.

Het toezicht van de ILT op dit onderwerp vindt vooral op de grond plaats, onder meer door inspecties van de informatievoorziening aan passagiers en de controle op naleving bij het inchecken en boarden.

Vraag 121
Beschikt de minister over cijfers over overtredingen van deze regels?

Antwoord
Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) ontvangt meldingen van incidenten met powerbanks en andere lithiumbatterijen aan boord voor zover deze worden gemeld. "Overtreding" lijkt een breed en verschillend geïnterpreteerd begrip. Het ABL ontvangt meldingen van voorvallen die mogelijk van invloed zijn op de vliegveiligheid. Niet alle meldingen kwalificeren als overtredingen en bovendien worden niet alle overtredingen of incidenten gemeld. Om die reden is het niet mogelijk om op basis van de ontvangen meldingen een volledig beeld van alle overtredingen te geven.

Vraag 122
Op welke wijze worden reizigers voorafgaand aan de vlucht geïnformeerd over deze regels?

Antwoord
Passagiers moeten bij de aanschaf van hun ticket worden geïnformeerd over de soorten

gevaarlijke stoffen die verboden zijn aan boord. Daarnaast moeten passagiers geïnformeerd worden welke gevaarlijke stoffen, zoals powerbanks, zijn toegestaan in respectievelijk ruim- en handbagage. Opvolgend dient er een actieve bevestiging van de passagier plaats te vinden dat deze informatie is aangeboden. Daarnaast worden er tijdens de inname van ruimbagage en bij het boarden van passagiers vragen gesteld door grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappij over de aanwezigheid van batterij en/of accu aangedreven apparatuur. Tot slot informeert het cabinepersoneel passagiers over de toepasselijke beperkingen vóór vertrek.

Vraag 123
Ziet het ministerie naar aanleiding van recente incidenten aanleiding om de huidige regels of de handhaving daarvan opnieuw te beoordelen?

Antwoord
De regels voor het vervoer en gebruik van powerbanks en andere lithiumbatterijen zijn recent in internationaal verband (ICAO) aangescherpt. De risico's van lithiumbatterijen aan boord worden daarbij nauwlettend gevolgd aan de hand van incidenten en andere veiligheidsinformatie. Indien daaruit blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn, kan dit aanleiding zijn om de internationale regels verder aan te passen.

Over de betekenis van het recente incident voor de huidige regels kan op dit moment nog geen conclusie worden getrokken. Daarvoor moet eerst duidelijkheid bestaan over de toedracht van het incident en moeten de uitkomsten van het onderzoek worden afgewacht. Het incident zal worden ingebracht in de relevante internationale gremia, zodat eventuele lessen kunnen worden betrokken bij de verdere beoordeling van de regelgeving.

Tot slot vragen de leden van de BBB-fractie aandacht voor vermoeidheid onder vliegend personeel. Vermoeidheid kan ontstaan door zware roosters, lange werkdagen, nachtvluchten, tijdzoneverschillen of onvoldoende hersteltijd. Een rooster kan formeel voldoen aan de wettelijke limieten, terwijl in de praktijk toch sprake kan zijn van operationele vermoeidheid. Deze leden achten het daarom van belang dat niet alleen naar formele vlieg- en rusttijden wordt gekeken, maar ook naar de feitelijke belasting van personeel.

Vraag 124
Op welke wijze houdt de ILT momenteel toezicht op vermoeidheidsrisico's bij vliegend personeel?

Antwoord
De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt toezicht op Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en hoe deze roosters maken die voldoen aan de regelgeving en omgaan met vermoeidheid (fatigue risk management). Dit toezicht vindt plaats via audits, inspecties en maatschappij-overleggen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt daarbij enerzijds toezicht op het voldoen aan de nationale en Europese regelgeving. Anderzijds kijkt de ILT-Luchtvaartautoriteit of met de gebruikte procedures het gewenste effect wordt bereikt: zorgen de roosters ervoor dat vliegers voldoende vrij blijven van vermoeidheid, en zijn de roosters uitvoerbaar?

De ILT-Luchtvaartautoriteit voert verder, conform Europese afspraken, inspecties uit bij bezoekende buitenlandse vliegtuigen (SAFA inspecties). Daar is beperkt ruimte om te kijken naar vermoeidheid. Als er sprake is van overduidelijke oververmoeidheid of overschrijding van “on duty time”, bijvoorbeeld bij vertraging, dan kan de ILT handhavend optreden.

De ILT-Luchtvaartautoriteit onderhoudt regelmatig contact met EASA en andere lidstaten over vermoeidheid, vermoeidheidsrisico’s en fatigue risk management.

Vraag 125
Beoordeelt de ILT daarbij ook de feitelijk gevlogen roosters? Hoe worden vermoeidheidsmeldingen betrokken bij het toezicht?

Antwoord
Het is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen om een systeem in te richten dat borgt dat dienst- en rustperioden volgens wet- en regelgeving worden gepland en uitgevoerd en waarmee vermoeidheidsrisico’s in beeld worden gehouden en bewaakt. De ILT-Luchtvaartautoriteit beoordeelt in principe geen individuele roosters. De ILT-Luchtvaartautoriteit kan wel steekproeven nemen van vliegroosters tijdens de inspecties en audits.

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert hoe de luchtvaartmaatschappij bij de planning van de diensten rekening houdt met het verband tussen de frequentie en het patroon van de dienst- en rustperioden en met de cumulatieve effecten van lange diensten gecombineerd met minimale rustperioden.

De luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht in hun systeem de vermoeidheidsrisico’s in beeld te brengen en te monitoren. Het verplicht, vrijwillig en anoniem, melden van vermoeidheid door bemanningsleden is één van de onderdelen van dat systeem. De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt toezicht op de kwaliteit van dit systeem.

Als er naar aanleiding van de meldingen bij een luchtvaartmaatschappij een afwijkend beeld is, of er meerdere meldingen zijn dat de maximale werktijd wordt overschreden of minimale rust niet genoten is, dan kan dit voor de ILT-Luchtvaartautoriteit aanleiding zijn om de luchtvaartmaatschappij extra te bevragen in het kader van haar toezicht rol.

Vraag 126
Op welke wijze toetst de ILT de werking van fatigue Risk Management Systems van luchtvaartmaatschappijen?

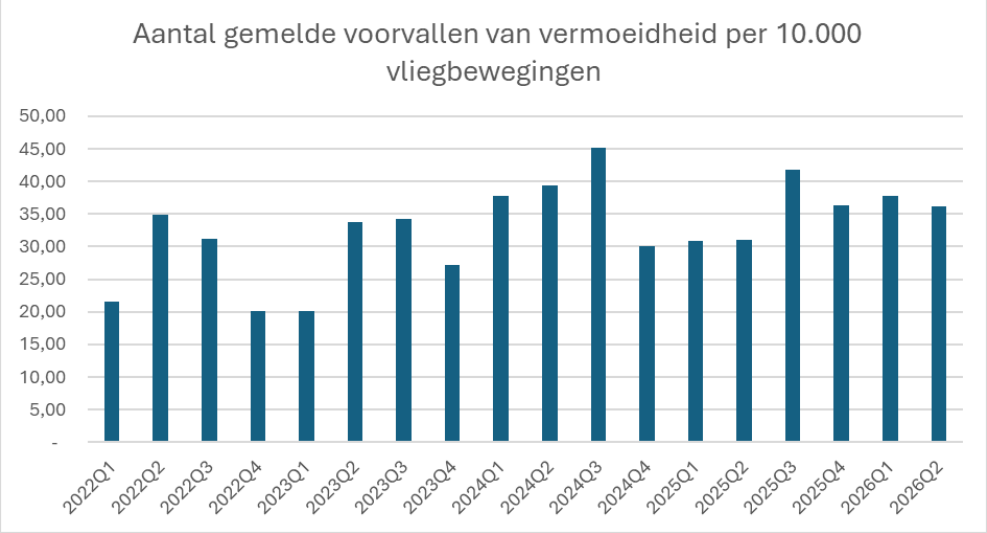
Antwoord
De ILT-Luchtvaartautoriteit kan het fatigue risk management systeem beoordelen tijdens reguliere audits, tijdens vluchtinspecties, tijdens vliegtrainingsinspecties en in maatschappij-overleggen. Daarbij wordt gekeken naar de balans tussen werk- en rusttijd, de roostervastheid, de bijscholing van personeel over vermoeidheid, de wijze waarop wordt bevorderd dat vermoeidheidsmeldingen worden gedaan, welke informatie (meldingen en analyses) verzameld wordt door de luchtvaartmaatschappijen en hoe dit terugkeert in hun fatigue risk management systeem.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2026/187786

Vraag 127 en 128
Beschikt de minister over cijfers over het aantal vermoeidheidsmeldingen bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in de afgelopen vijf jaar? Welke ontwikkeling is in deze cijfers zichtbaar?

Antwoord
De onderstaande grafiek laat zien hoeveel voorvallen van vermoeidheid worden gemeld bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT-Luchtvaartautoriteit per 10.000 vliegbewegingen. Het CBS registreert hierbij het aantal vliegbewegingen van het commerciële handelsverkeer op de Nederlandse luchthavens van nationaal belang (Schiphol Airport, Eindhoven, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde). De aantallen vliegbewegingen zijn alle vliegbewegingen op deze luchthavens, ook die van buitenlandse maatschappijen. Een belangrijke nuance hierbij is dat buitenlandse maatschappijen niet bij het ABL melden.



Uit de cijfers blijkt een duidelijke stijging na Q1 2023. Vanaf 2024 komt geen kwartaal nog onder de 25 gemelde voorvallen per 10,000 vliegbewegingen en zit het niveau meestal tussen om en nabij 30 en 45. Wat opvalt zijn niet zozeer de hoge pieken, maar het wegvallen van de rustige periodes. Een deel van het jaar waarin vermoeidheid eerder weinig gemeld werd, is niet meer te zien. ILT-Luchtvaartautoriteit heeft hier geen specifieke verklaring voor.

Bij de meldingen over vermoeidheid onderscheidt het ABL een aantal mogelijke oorzaken die worden gegeven door de melders.

- Vluchtschema's: Luchtvaartmaatschappijen plannen vluchtschema's volgens wettelijke werktijden en rusttijden. Desondanks kan vliegpersoneel in de praktijk vermoeidheid opbouwen als zij ondanks geplande rustperiodes geen of onvoldoende hersteltijd ervaren voor de volgende vluchtuitvoering.
- Verstoringen en vertragingen: Door vertragingen kunnen diensten langer duren dan waar het vluchtschema op heeft geanticipeerd.

- Slechte nachtrust: Bijvoorbeeld door omstandigheden rondom het hotel of persoonlijke omstandigheden.
- Hoge werkdruk tijdens vluchtuitvoering: Bijvoorbeeld agressieve passagiers of medische noodgevallen aan boord, die fysieke en mentale inspanningen vragen van de crew.

Uit de meldingen die het ABL ontvangt blijkt dat in 2022 en 2023 nog ongeveer een kwart tot een derde van de gemelde voorvallen verwees naar het vluchtrooster, in de recente kwartalen is dat toegenomen tot bijna de helft.
ILT-Luchtvaartautoriteit betrekt deze cijfers en ontwikkelingen in haar toezicht en contacten met luchtvaartmaatschappijen.

Vermoeidheid tijdens de vlucht kan leiden tot een verminderde alertheid, concentratieproblemen en een verhoogd risico op fouten tijdens de vluchtuitvoering. Een bemanningslid heeft te allen tijde de mogelijkheid een vlucht niet aan te treden als de vermoeidheid gevolgen heeft voor het veilig uitvoeren van een vlucht. In ruim 20% van de vermoeidheidsmeldingen bij het ABL wordt benoemd dat vermoeidheid ook de reden was om van een vlucht af te stappen. Dit gebeurt vaak op korte vluchten van minder dan 1500 kilometer, wat de meeste vluchten vanaf luchthavens van nationale betekenis omvat.

Vragen en opmerkingen van de leden van Partij voor de Dieren

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat de geluidswinst in de nacht in 2025 sterk is achtergebleven in vergelijking met overdag

Vraag 129
Waarom kiest de minister voor een gefaseerde en minimale reductie van nachtvluchten naar 27.000?

Antwoord
In het Actieplan Geluid 2024-2029 is een geluidsdoel voor Schiphol vastgelegd. Om maatregelen te kunnen treffen om de eerste fase van het geluidsdoel te behalen is de Europees voorgeschreven balanced approach-procedure doorlopen. Bij deze procedure is het uitgangspunt het realiseren van geluidsreductie met maatregelen aan de hand en in volgorde van vier categorieën: 1) maatregelen aan de bron; 2) maatregelen in de ruimtelijke ordening; 3) procedurele/operationele maatregelen en 4) exploitatiebeperkingen. Uit de afgeronde balanced approach-procedure is een maatregelenpakket voortgekomen dat het geluidsdoel haalt.

De reductie naar 27.000 bewegingen is onderdeel van dat maatregelenpakket. Een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht is een exploitatiebeperking en valt dus in de laatste categorie maatregelen. Het betreft een reductie van 5.000 vliegtuigbewegingen ten opzichte van wat eerder was toegestaan. Het aantal van 27.000 in de nacht geldt sinds november 2025 en is in één keer ingevoerd.

Vraag 130
Is de minister bereid te kiezen voor een volledige en directe sluiting van Schiphol tijdens de nacht (tussen 23:00 en 07:00 uur) ter bescherming van mens en dier?

Antwoord
In het coalitieakkoord heeft het kabinet afgesproken dat er een hinderreductie in de nacht van 50% moet zijn in 2030. Op korte termijn wordt de Kamer conform toezegging geïnformeerd over de tijdlijn over de invulling van deze afspraak.

Vraag 131
Kan de minister toelichten waarom hij een plafond van 478.000 vliegbewegingen passend acht

Antwoord
In het Actieplan Geluid 2024-2029 is een geluidsdoel voor Schiphol vastgelegd. Om maatregelen te kunnen treffen om de eerste fase van het geluidsdoel te behalen is de Europees voorgeschreven balanced approach-procedure doorlopen. Bij deze procedure is het uitgangspunt het realiseren van geluidsreductie met maatregelen aan de hand en in volgorde van vier categorieën: 1) maatregelen aan de bron; 2) maatregelen in de ruimtelijke ordening; 3) procedurele/operationele maatregelen en 4) exploitatiebeperkingen. Uit de afgeronde balanced approach-procedure is een maatregelenpakket voortgekomen dat het geluidsdoel haalt. De reductie naar 478.000 bewegingen is onderdeel van dat maatregelenpakket. Een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen is een exploitatiebeperking en valt dus in de laatste categorie maatregelen. Het betreft het slotstuk om het geluidsdoel in te vullen. Dit is ook uitgebreid besproken in het debat van 29 september jl.

Vraag 132
Hoe ziet de minister dit in het licht van wetenschappelijk onderzoek dat laat zien dat een veel verdere krimp noodzakelijk is om de wettelijke klimaat- en natuurdoelen te halen?

Antwoord
Met de maximale capaciteit van 478.000 vliegtuigbewegingen wordt invulling gegeven aan het geluidsdoel van -15%. Deze capaciteit is het slotstuk van balanced approach-procedure en betreft een forse stap als er gekeken wordt naar de internationale steeds groeiende luchtvaartmarkt. Met het Luchthavenverkeerbesluit, dat op 1 november 2026 in werking is getreden, is een forse stap gezet in het beschermen van de brede omgeving van de luchthaven en geldt er weer een wettelijke basis voor Schiphol. Verdere reductie is bovendien niet mogelijk zonder het opnieuw doorlopen van een balanced approach-procedure. Tegelijkertijd wordt er wel toegewerkt naar de in vraag 130 aangehaalde ambitie om een hinderreductie van 50% te realiseren in de nacht.

Vraag 133
Welke concrete stappen gaat de minister zetten ten aanzien van de overvliegfrequentie en piekgeluiden om daadwerkelijk rust voor omwonenden en dieren in nabijgelegen natuurgebieden, af te dwingen?

Antwoord
Piekgeluid en overvliegfrequentie zijn voorbeelden van aanvullende hinderindicatoren. Hiermee zou meer tegemoet kunnen worden gekomen aan hinderbeleving en aan specifieke hinderproblematiek. Het voornemen is om in het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid de inzet van een aanvullende hinderindicator mogelijk te maken. Concreet ben ik in overleg met omwonenden en sectorpartijen om in beeld te brengen welke indicator effectief en uitvoerbaar zou kunnen zijn. Ik heb eerder toegezegd de Kamer voor het einde van het jaar te informeren over de inhoudelijke contouren van het nieuwe stelsel.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie maken zich grote zorgen over de benadering van vogels rondom luchthavens.

Vraag 134
Kan de minister garanderen dat in het nieuwe maatregelenpakket voor 2027 voornamelijk gaat worden ingezet op diervriendelijke preventie en habitat-aanpassing rond luchthavens en niet op het afschieten en de vernietiging van vogelpopulaties?

Antwoord
In het nog vast te stellen maatregelenpakket wordt ingezet op een samenhangend pakket van maatregelen om het risico op vogelaanvaringen rond Schiphol te beperken. Daarbij is meer dan voorheen aandacht voor maatregelen die de aantrekkelijkheid van het gebied verminderen. Het minder aantrekkelijk maken van het gebied voor ganzen vraagt echter tijd en biedt niet in alle situaties voldoende effect. Populatiebeheer vormt daarom het sluitstuk van de aanpak en blijft, waar noodzakelijk, onderdeel van het maatregelenpakket om de vliegveiligheid te bevorderen.

Vraag 135
Hoe verhoudt de aanwezigheid en uitbreiding van intensieve luchtvaartactiviteiten zich volgens de minister tot de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden, waar vogels en andere dieren ernstige verstoring ondervinden?

Antwoord
Voor de wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit is een MER uitgevoerd[8]. Hierin is ook aandacht besteed aan de gevolgen voor de aanwezige fauna. Het MER geeft een uitgebreide beschrijving van de effecten van de voorgenomen activiteit op Natura 2000-gebieden, en de effecten van de mitigerende maat regelen om negatieve gevolgen te voorkomen. Uit het MER volgt dat de nominale situatie van de voorgenomen activiteit, met de inzet van mitigerende maatregelen, geen significant negatieve gevolgen heeft in Natura 2000-gebieden. Daarbij is gekeken naar de stikstofdepositie, maar ook naar mogelijke verstoringen door geluid, de mogelijke optische verstoringen en mogelijke verstoringen door aanvaringsrisico's.

[8] https://www.eerstekamer.nl/overig/20260914/mer_schiphol_202_hoofdrapport_met/document

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren met verbazing dat vlootvernieuwing leidt tot een stijging van de uitstoot van stikstof.

Vraag 136
Hoe legt de minister uit dat investeringen in modernere toestellen per saldo juist schadelijker zijn voor de lokale stikstofdepositie in al overbelaste natuurgebieden?

Antwoord
Modernere toestellen gebruiken efficiëntere vliegtuigmotoren. Dit leidt tot een lager brandstofgebruik en daarmee lagere CO_2-emissies. Tegelijkertijd kunnen deze efficiëntere motoren onder bepaalde omstandigheden meer stikstofoxiden (NO_X) uitstoten als gevolg van hogere verbrandingstemperaturen. Of dit ook daadwerkelijk effect heeft op de stikstofdepositie is afhankelijk van de typen vliegtuigen die worden ingezet. Daarom wordt in de emissieramingen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), de monitoring van de lokale luchtkwaliteit en de ontwikkeling van de stikstofdepositie op natuurgebieden door het RIVM, rekening gehouden met de uitstoot van verschillende vliegtuigtypen.

De stikstofdepositie als gevolg van luchtvaart is overigens een combinatie van de uitstoot van vliegtuigen gedurende het landen en stijgen en de emissies van grondgebonden activiteiten. De NO_X-emissies van de grondgebonden activiteiten nemen duidelijk af. Deze daling is voornamelijk te danken aan de elektrificatie van het platformverkeer.

Vraag 137
Waarom wordt er gewacht op het advies van de Gezondheidsraad, voordat er concrete en bindende normen opgesteld worden voor de totale uitstoot van ultrafijnstof en zwavel in kerosine?

Antwoord
Op dit moment geldt voor Schiphol en de overige luchthavens van nationale betekenis dat de luchthaven(verkeer)besluiten die zijn vastgesteld (Groningen Eelde Airport) of in voorhang zijn (Schiphol en Rotterdam) per saldo resulteren in gelijkblijvende of minder emissies van schadelijke stoffen, waaronder ultrafijnstof en zwaveldioxide. Het juridisch vastleggen van het versneld ontzwavelen van kerosine en het stellen van een emissieplafond voor ultrafijnstof zijn complexe, langdurige trajecten. Voor zwavel geldt op dit moment dat kerosine in Nederland via internationale pijpleidingen en opslagterminals gemengd wordt tot één gezamenlijke brandstofstroom. Hierdoor kan niet gegarandeerd worden dat eventueel in Nederland ontzwavelde kerosine niet vermengd wordt met niet-ontzwavelde kerosine.[9] Voor wat betreft ultrafijnstof geldt dat er nog geen gezondheidskundige normen beschikbaar zijn. Dit zijn dus maatregelen die zorgvuldig moeten worden overwogen. Het advies van de Gezondheidsraad wordt gebruikt om richting te geven aan eventueel toekomstig beleid voor luchtvaartemissies. Dit kan betrekking hebben op zwavel en ultrafijnstof. Ondertussen verbreedt het

[9] Kamerstukken II 2022/23, Aanhangsel nr. 3603

ministerie de kennisbasis over zwavel en ultrafijnstof, zodat maatregelen eventueel vlot genomen kunnen worden, mocht het advies van de Gezondheidsraad en de daaropvolgende belangenafweging daar aanleiding toe geven.

Vraag 138
Welke directe handhavende maatregelen neemt de minister tot die tijd om de blootstelling van omwonenden en natuur aan deze giftige stoffen te minimaliseren?

Antwoord
In de luchthaven(verkeer)besluiten zijn en worden regels opgenomen om het gebruik van de hulpmotor (APU) te beperken en het taxiën op minder motoren te stimuleren. Daar bovenop zijn in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol grenswaarden opgenomen die onder andere de uitstoot van stikstof beperken. De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert op de naleving van deze normen en regels en treedt zo nodig handhavend op.

Vraag 139
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe het toenemend gebruik van drones zich verhoudt tot de bescherming van rust- en broedgebieden van dieren.

Antwoord
In de Natura2000 beheerplannen en provinciale omgevingsverordeningen kunnen voorwaarden worden gesteld aan het gebruik van onbemande luchtvaarttuigen. Om meer uniformiteit in de toepassing hiervan te bevorderen heeft het ministerie in 2024 samen met betrokken instanties de *Handreiking dronevliegen in N2000-gebieden* opgesteld. Deze handreiking bevat standaardteksten die beheerders van N2000-gebieden kunnen gebruiken.

Vraag 140
Is de minister bereid om bij de aangekondigde "geografische zonering" alle Natura 2000-gebieden en ecologische hoofdstructuren standaard aan te wijzen als strikte no-flyzones voor alle typen drones?

Antwoord
Nee, het standaard aanwijzen van alle Natura 2000-gebieden en ecologische hoofdstructuren als strikte no flyzone voor alle typen onbemande luchtvaartuigen wordt niet proportioneel geacht. Zoals in het antwoord op vraag 139 is aangegeven, kunnen in Natura 2000 beheerplannen aanvullende voorwaarden of beperkingen aan het gebruik van onbemande luchtvaartuigen worden gesteld. Een generiek verbod zou bovendien ook maatschappelijke toepassingen raken zoals bijvoorbeeld natuurmonitoring, inspecties, toezicht en beheerwerkzaamheden. Onbemande luchtvaarttuigen worden juist ook voor dergelijke toepassingen ingezet en kunnen daarbij in bepaalde gevallen minder verstoring veroorzaken dan traditionele methoden.

Vraag 141
Hoe wordt geborgd dat dronegebruik niet leidt tot continue verstoring van dieren op leefniveau?

Antwoord
De bescherming van dieren tegen verstoring wordt geborgd door de geldende natuur- en luchtvaartregelgeving. Voor droneoperaties die mogelijk significante gevolgen hebben voor dieren gelden beperkingen, voorwaarden of vergunningvereisten, waarbij rekening wordt gehouden met aspecten zoals vlieghoogte, vliegroutes en specifieke perioden zoals rust- en broedseizoenen.

Vraag 142
De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen tot slot over de grondafhandelaren welke aanvullende eisen en voorwaarden de minister stelt aan de arbeidsomstandigheden en veiligheid van luchthavenmedewerkers op het gebied van blootstelling aan ultra-fijnstof en uitlaatgassen van (taxiënde) vliegtuigen en apparatuur.

Antwoord
Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is verantwoordelijk voor het arbeidsomstandighedenstelsel. Over dit onderwerp is de Kamer geïnformeerd door het ministerie van SZW. De minister van Werk en Participatie heeft recent een schriftelijke Kamervraag van het lid Dijk beantwoord over het werken met gevaarlijke stoffen op Schiphol.[10] Vanuit het ministerie van SZW is in de antwoorden aangegeven dat Schiphol en de werkgevers op het luchthaventerrein verantwoordelijk zijn voor een gezonde en veilige werkomgeving. Op grond van de Arbeidsomstandighedenwet- en regelgeving moeten zij beroepsmatige blootstelling aan uitlaatgassen van vliegtuigen en apparatuur (zoals kerosinemotoruitstoot (KME), dieselmotoruitstoot (DME) en de ultra-fijnstof afkomstig uit KME en DME) zo snel mogelijk minimaliseren, voor zover dit technisch mogelijk is. De luchtvaartsector heeft een plan van aanpak opgesteld met maatregelen hiervoor, waaronder het elektrificeren van het grondmaterieel en vliegtuigvoorzieningen, het minimaliseren van het gebruik van de hulpmotor (APU) en het stimuleren van duurzamer taxiën. De Nederlandse Arbeidsinspectie houdt toezicht op de uitvoering hiervan.

[10] Kamerstukken II 2025/2026, nr. 2686