

Vergaderjaar 2024-2025

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op ... 2025

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de verscheidene brieven inzake vliegveiligheid, te weten de achtste voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 476), de brief inzake de rapportage vermoeidheid onder piloten (Kamerstuk 24804, nr.199), de brief inzake de stand van zaken brandveiligheidseisen kleine regionale luchthavens (Kamerstuk 31936, nr. 1148), de beleidsreactie op de Staat van de Luchtvaart 2023 (Kamerstuk 31936, nr. 1152), de brief inzake de stand van zaken opvolging aanbevelingen Onderzoeksraad voor Veiligheid 10 jaar na het neerhalen van vlucht MH17 (Kamerstuk 33997, nr.185), de brief inzake de wijziging van het Besluit toestemming archiefstukken Bijlmervliegramp (Kamerstuk 22861, nr. 49), het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid (Kamerstuk 31936, nr. 1182), de brief inzake reflectie van zonnepanelen bij Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 534), de brief inzake de actie van Extinction Rebellion in beveiligd gebied van Schiphol (Kamerstuk 24804, nr. 200), de brief inzake de uitvoering van de vierde aanbeveling uit het ACOI-rapport 'Geen afgesloten hoofdstuk, Advies om de openbaarheid van het archief over de Bijlmervliegramp' (Kamerstuk 22861, nr. 50), de verzamelbrief Luchtvaart (1e kwartaal 2025) (Kamerstuk 31936, nr. 1225), de beleidsreactie op de Staat van de luchtvaart 2025 (Kamerstuk 31936, nr. 1230), de brief inzake het convenant Reduceren vogelaanvaringen Schiphol 2025-2031 (Kamerstuk 29665, nr. 576), de brief inzake het zonnepark nabij de Polderbaan (Kamerstuk 29665, nr. 575), en de beleidsreactie van het ACOI-rapport over aanbeveling 3 (Kamerstuk 22861, nr. 51).

De vragen en opmerkingen zijn op 4 september 2025 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hem beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
PVV-fractie	2
GroenLinks-PvdA-fractie	3
NSC-fractie	4
BBB-fractie	6

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor dit schriftelijk overleg en hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben de stukken gelezen en hebben nog enkele vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben naar aanleiding hiervan nog enkele vragen. Ook danken zij de minister voor de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Postma en Omtzigt over de veiligheidswaarschuwingen boven Oekraïne vóór het neerhalen van MH17 en spreken tevens hun waardering uit voor het feit dat de betreffende stukken inmiddels vertrouwelijk ter inzage aan de Kamer zijn gelegd.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de verschillende stukken inzake vliegveiligheid. Deze leden hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen wat nu de stand van zaken is met betrekking tot overlastgevende passagiers op Nederlandse luchthavens. Zij vragen wat nu de stand van zaken is met betrekking tot de onderlinge gegevensuitwisseling tussen luchtvaartmaatschappijen.

De leden van de PVV-fractie lezen in de antwoorden op gestelde vragen dat het kabinet de portemonnee trekt om op de overlastgevende zonnepanelen folie te bevestigen. Zij vragen of dit voorgeschoten bedrag uiteindelijk verhaald gaat worden op de veroorzaker van dit vliegveiligheidsprobleem. Deze leden vragen de minister of deze tot nu toe genomen maatregelen (het verwijderen van een aantal zonnepanelen en het plakken van folie op zonnepanelen) voldoende is om de vliegveiligheid rondom Schiphol te garanderen.

De leden van de PVV-fractie zijn positief over de tot nu toe gezette stappen rondom openheid van zaken rondom de Bijlmervliegramp. Echter vragen deze leden of er nu, gezien het openbaar maken, voldoende aandacht is besteed aan het behouden van de rechtvaardige cultuur ('just culture') en de hierbij behorende kernprincipes in de luchtvaart in het kader van vliegveiligheid.

De leden van de PVV-fractie vragen in het kader van vliegveiligheid, gezien aanhoudende acties op Schiphol, of de minister bereid is om de extreemlinkse milieu-activistische organisatie genaamd Extinction Rebellion (XR) toe te voegen aan de lijst van terroristische organisaties. Zo nee, waarom niet?

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken uit de stukken op dat de lange lijst met te nemen maatregelen die de veiligheid rond Schiphol moet verbeteren, gestaag wordt afgewerkt. Tegelijk zorgen technische innovaties en nieuwe procedures voor veiligere vliegtuigen en betere ondersteuning van piloten. Toch schrijft het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) dat de actualisaties laten zien dat de risico's op dodelijke slachtoffers in de omgeving van de luchthaven slechts beperkt kleiner zijn geworden. Kan de minister uitleggen hoe het kan dat de luchtvaart aan alle kanten veiliger zou zijn geworden, maar de risico's voor omwonenden amper afnemen? Wat is volgens de minister nodig om die risico's wel fors te laten afnemen? Hoe groot is het risico voor een omwonende van Schiphol, vergeleken met een omwonende van bijvoorbeeld een chemisch complex, een goederenspoorlijn of een munitieopslag van Defensie? Hoeveel groter zijn de risico's van omwonenden van Schiphol vergeleken met de gemiddelde Nederlander en om hoeveel mensen gaat het?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen over een tweede punt, namelijk het personeelsgebrek in grote delen van de sector. Deze leden hebben eerder schriftelijke vragen gesteld over het onderhoud dat maatschappijen laten uitvoeren bij niet-gecertificeerde onderhoudsbedrijven in verre landen en het tijdelijk registreren van vliegtuigen in landen als San Marino die geen vliegveld hebben, daarom geen lid zijn van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en buiten alle regels vallen. De vergoelijkende antwoorden en laissez-fairehouding van het ministerie ten opzichte van dergelijke praktijken is zeer zorgelijk. De reden voor maatschappijen is uiteraard altijd de kosten, maar ook een tekort aan technisch personeel. De minister schrijft zelf dat personeelstekorten kunnen leiden tot fouten door hoge werkdruk of het niet juist/volledig volgen van procedures. De minister beschrijft vervolgens allerlei initiatieven om het personeelstekort in de sector, voor de sector, te bestrijden. Maar is het aan ons om dit probleem voor de sector op te lossen? Moet de luchtvaart dat niet zelf doen? Moeten we niet de omvang van de luchtvaart aanpassen aan wat we kunnen dragen? Qua werk en veiligheid, maar ook milieu en klimaat? En is het niet zo dat vrijwel alle sectoren tekorten hebben aan technisch geschoold personeel? Is er een onderzoek dat laat zien dat de inzet van schaars technisch talent het grootste maatschappelijke rendement oplevert als ze terechtkomen in de

luchtvaartsector? Of zouden we die talenten niet moeten aanmoedigen om juist in andere sectoren aan het werk te gaan?

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie vragen naar de archivering van de meldingen vóór het neerhalen van MH17. De minister heeft aangegeven dat de meldingen in het MH17-hotspotarchief zijn opgenomen. Op welke wijze krijgen nabestaanden en onderzoekers in de toekomst toegang tot dit archief, en is de toegankelijkheid vergelijkbaar met andere MH17-stukken die in archieven zijn opgenomen?

De leden van de NSC-fractie merken op dat de minister verwijst naar de European Union Aviation Safety Agency (EASA) als toezichthouder op de toepassing van de meldingen. Acht de minister het voldoende dat toezicht uitsluitend via een Europese instantie plaatsvindt? Hoe wordt de Kamer betrokken bij de evaluatie van dit toezicht, zodat de parlementaire controle daadwerkelijk geborgd is?

De leden van de NSC-fractie vragen daarnaast hoe de informatievoorziening aan luchtvaartmaatschappijen op dit moment is geregeld bij escalaties in risicogebieden. Zij wijzen op de recente onrust in het Midden-Oosten, met onder meer militaire spanningen in Iran, Israël en Libanon. Hoe wordt gewaarborgd dat luchtvaartmaatschappijen tijdig en volledig de juiste informatie ontvangen? Worden hiervoor uitsluitend internationale Notices to Airmen (NOTAM's) en EASA-bulletins gebruikt, of deelt de Nederlandse overheid via de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid (NCTV) en de Expertgroep Dreigingsinformatie ook vertrouwelijke inlichtingen met maatschappijen? Kan de minister aangeven hoe deze expertgroep in de praktijk functioneert, hoe vaak zij bijeenkomt en hoe wordt geborgd dat ook kleinere luchtvaartmaatschappijen van deze informatie profiteren?

De leden van de NSC-fractie vragen verder of de minister overweegt een bindend instrumentarium te creëren om vliegen boven bepaalde conflictgebieden te verbieden, zoals eerder in moties is bepleit. Kan de minister uiteenzetten hoe hij de balans ziet tussen de verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen zelf en het toezicht van de overheid, mede in het licht van de nieuwe pilot van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) die risicobeoordelingen achteraf controleert? Wanneer wordt deze pilot geëvalueerd en kan de Kamer een tussenrapportage ontvangen?

De leden van de NSC-fractie vragen ook hoe de minister borgt dat internationale kennis en best practices, zoals voortkomend uit het Safer Skies-initiatief, structureel worden teruggekoppeld naar de nationale procedures. Welke lessen uit recente internationale conferenties en ICAO-afspraken zijn inmiddels verwerkt in het Nederlandse beleid?

De leden van de NSC-fractie merken op dat het aantal incidenten met orde verstorende passagiers blijft toenemen. Zij vragen de minister op welke onderzoeken de stelling is gebaseerd dat een nationale zwarte lijst juridisch niet mogelijk is en of deze onderzoeken met de Kamer kunnen worden gedeeld. Hoe verhoudt deze conclusie zich tot bestaande instrumenten zoals TankAlert, de collectieve horecaontzegging en het Extern Verwijzingsregister? Is de Autoriteit Persoonsgegevens gevraagd om een toets van een conceptprotocol en, zo nee, waarom niet? Kan de minister daarnaast toelichten hoe het onderzoek naar een Europese lijst vordert, en welke rol Nederland binnen een EU-coalitie, zoals de #NotOnMyFlight-campagne, bereid is te nemen?

De leden van de NSC-fractie wijzen op de rapportages van de ILT en de Europese onderzoeken naar vermoeidheid onder piloten, waaruit onder meer blijkt dat een aanzienlijk deel van de piloten ervaart dat vermoeidheid slecht wordt gemanaged en regelmatig boven de wettelijke limieten wordt gevlogen. Hoe beoordeelt de minister deze signalen, mede in het licht van de veiligheidscultuur bij maatschappijen? Is de minister bereid datalevering door maatschappijen aan de evaluatie van de Flight and Duty Time Limitations (FTL) verplicht te stellen in plaats van vrijwillig te laten? Hoe beoordeelt de minister de toenemende inzet van Commander's Discretion, en is hij bereid dit bij de Europese Commissie te agenderen met het oog op aanscherping van de criteria? Zal de minister zich er bovendien voor inzetten dat EASA vermoeidheidsrapportagesystemen verplicht stelt?

De leden van de NSC-fractie constateren dat vermoeidheid en een zwakke veiligheidscultuur vaak samenhangen met de opkomst van atypische contracten voor piloten, die de druk op de cockpit vergroten. Zij vragen hoe de minister zich inzet voor een gelijk Europees speelveld op arbeidsnormen, en of hij bereid is maatregelen in de herziening van Verordening 1008/2008 op te nemen die sociale normen koppelen aan veiligheid. Is de minister tevens bereid zich in te zetten voor een Europees verbod op zelfstandige contracten voor vliegend personeel, om te voorkomen dat piloten zich door contractuele druk gedwongen voelen om onveilige beslissingen te nemen?

De leden van de NSC-fractie wijzen ten slotte op de toenemende ongelijkheid in normen tussen Europese maatschappijen en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, met lagere eisen op het gebied van werktijden, veiligheid en duurzaamheid. Hoe beoordeelt de minister het risico dat hierdoor een tweedeling ontstaat binnen de luchtvaartmarkt? Is de minister bereid zich er in Brussel voor in te zetten dat in luchtvaartverdragen bindende en afdwingbare afspraken worden opgenomen, waaronder gelijkwaardige FTL, gebaseerd op wetenschappelijke standaarden, en dat naleving voorafgaand aan markttoegang wordt getoetst?

De leden van de NSC-fractie merken op dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in juni 2025 heeft vastgesteld dat de geadviseerde aanpassingen aan het landingssysteem van de Oostbaan, noodzakelijk om te verzekeren dat widebody-toestellen de minimale drempelhoogte halen, nog niet zijn uitgevoerd. De OVV waarschuwt dat gebruik van deze baan tot verhoogde operationele risico's blijft leiden. Deze leden vragen of de minister bereid is toe te lichten welke concrete maatregelen tot nu toe zijn genomen en waarom uitvoering uitblijft. Kan de minister aangeven binnen welk tijdpad deze aanpassingen wél zijn gepland? En hoe borgt hij dat baanonderhoud of infrastructuurplanning nooit ten koste gaat van vliegveiligheid?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie constateren dat het zonnepark nabij de Polderbaan ernstige vliegveiligheidsrisico's heeft opgeleverd door lichtschittering. Deze leden vragen hoe het kan dat een zonnepark van deze omvang is vergund zonder harde toets op vliegveiligheid. Hoe wordt geborgd dat dit in de toekomst niet opnieuw gebeurt, zowel bij Schiphol als bij andere luchthavens? Daarnaast vragen deze leden waarom de Staat 6,84 miljoen euro bijdraagt aan de oplossing, terwijl dit in de eerste plaats het gevolg is van keuzes van de exploitant en de gemeente Haarlemmermeer. Welke waarborgen zijn er dat dit geen precedent vormt?

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het convenant om vogelaanvaringen te reduceren. Deze leden vragen de minister toe te lichten hoe deze afspraken in de praktijk gaan uitwerken voor de boeren en grondeigenaren in de omgeving van Schiphol. Wordt er bijvoorbeeld opnieuw gestuurd op verjaging of reductie van populaties ganzen en andere vogels en, zo ja, wie draagt de lasten daarvan? Ook vragen deze leden welke garantie er is dat de uitvoering van dit convenant niet leidt tot nieuwe verplichtingen of lasten voor boeren. Vindt er goed overleg plaats met de sector?

De leden van de BBB-fractie hebben gelezen dat de actualisaties van het NLR laten zien dat externeveiligheidsrisico's rond luchthavens beperkt kleiner zijn geworden. Kan de minister aangeven hoe deze risico's zich verhouden tot de geplande woningbouw in de nabijheid van luchthavens? Daarnaast vragen deze leden naar de inzet van de minister bij de EASA rond de Extended Minimum Crew Operations (eMCO). Kan de minister bevestigen dat Nederland blijft vasthouden aan het principe van twee piloten in de cockpit, zolang de veiligheid van alternatieven niet onomstotelijk vaststaat?

De leden van de BBB-fractie hebben thans kennisgenomen van de acties van Extinction Rebellion in het beveiligde gebied van Schiphol. Deze leden vragen hoe het mogelijk is dat actievoerders met ongeldige instapkaarten het beveiligde

gebied hebben kunnen betreden en welke structurele maatregelen Schiphol neemt om dit te voorkomen. Ook vragen deze leden of de minister erkent dat dergelijke acties onaanvaardbare risico's voor de vliegveiligheid en de openbare orde met zich meebrengen en of wordt overwogen de strafmaat hiervoor te verzwaren.

De leden van de BBB-fractie zijn benieuwd naar de laatste stand van zaken wat betreft het aerotoxic syndrome. Deze leden hebben hier in het verleden meermaals aandacht voor gevraagd en zijn benieuwd hoe het proces van erkenning dat het een bedrijfsziekte is, ervoor staat.

II Reactie van de bewindspersoon