

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1824

Vragen van het lid **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «AIVD blokkeert terugkeer tientallen Nederlandse piloten»* (ingezonden 10 januari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Defensie (ontvangen 26 februari 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 1636.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «AIVD blokkeert terugkeer tientallen Nederlandse piloten»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat Nederlandse piloten met een Nederlands paspoort en een Nederlands diploma van een Nederlandse vliegopleiding niet aan de slag kunnen in Nederland als piloot wanneer zij langer dan vier jaar in een land hebben gewerkt dat geen samenwerkingsverband heeft met de AIVD? Zou uw antwoord kunnen toelichten?

Antwoord 2

De Minister van Justitie en Veiligheid heeft de functie van piloot, als onderdeel van de bemanning van een Nederlands luchtvaartuig, aangewezen als vertrouwensfunctie als bedoeld in de Wet veiligheidsonderzoeken (Wvo). Dit betekent dat iedere piloot van een Nederlands luchtvaartuig – ongeacht nationaliteit of opleiding – voor aanvang van de werkzaamheden in het bezit moet zijn van een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB). De Unit Veiligheidsonderzoeken (UVO), een gezamenlijk werkverband tussen de AIVD en de MIVD voor (de uitvoering van) veiligheidsonderzoeken, geeft geen VGB af als uit een veiligheidsonderzoek blijkt dat er onvoldoende waarborgen zijn dat een kandidaat-vertrouwensfunctionaris onder alle omstandigheden de uit de vertrouwensfunctie voortvloeiende plichten getrouwelijk zal volbrengen. Om dit te beoordelen, moeten de diensten een zo compleet mogelijk beeld krijgen

¹ Website NRC, 5 januari 2020 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/01/05/aivd-blokkeert-terugkeer-tientallen-nederlandse-piloten-a3985795>)

van het verleden van betrokkene. De Wvo schrijft voor dat de diensten uitsluitend gegevens als bedoeld in artikel 7, tweede lid, meewegen in hun oordeel. Hieronder vallen onder meer politieke en justitiële gegevens. In zijn algemeenheid geldt dat het verkrijgen van deze gegevens niet mogelijk is wanneer betrokkene langere tijd in het buitenland heeft verbleven en er geen daartoe geëigende samenwerking is met de inlichtingendienst van het betreffende land. Dit geldt uiteraard voor alle kandidaat-vertrouwensfunctionarissen, niet alleen voor piloten.

Om aansluiting te zoeken bij de praktijk waarin personen in het kader van werk, studie of toerisme steeds vaker voor een langere periode in het buitenland verblijven, hebben de diensten in 2018 het buitenlandbeleid voor veiligheidsonderzoeken aangepast. In dit kader is ook gesproken met partijen in de burgerluchtvaartsector, waaronder de VNV. In het aangepaste beleid blijft het uitgangspunt dat de gehele beoordelingsperiode in het kader van de bescherming van de nationale veiligheid voor de diensten inzichtelijk moet zijn. Indien over de beoordelingsperiode geen informatie voorhanden is, is afgifte van een VGB geen optie. Wel kan in een beperkt aantal gevallen rekening worden gehouden met de omstandigheden van het verblijf in het buitenland.

Voor piloten betekent dit dat betrokkene of diens partner ten minste gedurende de helft van de beoordelingsperiode moet hebben verbleven in Nederland of een land waarmee de diensten een daartoe geëigende samenwerkingsrelatie onderhouden. Hierdoor kunnen de diensten inzicht verkrijgen in de beoordelingsperiode en invulling geven aan de wettelijke eis onderzoek te doen naar de gegevens als bedoeld in artikel 7, tweede lid, van de Wvo. Bij de voor piloten geldende beoordelingsperiode van acht jaar gaat het dus om een periode van minimaal vier jaar. Voor het overige gedeelte van de beoordelingsperiode geldt dat betrokkene verifieerbare informatie over het verblijf in het buitenland dient aan te leveren. Bij deze situaties wordt geen afbreuk gedaan aan de bescherming voor de nationale veiligheid die de wet beoogt.

Hoewel het aangepaste beleid voor veel veiligheidsonderzoeken reeds grotere flexibiliteit biedt, houdt de UVO het beleid al enige tijd tegen het licht om te onderzoeken hoe binnen de huidige Wvo nog meer maatwerk geboden kan worden. Ook in de toekomst zal echter geen afbreuk gedaan kunnen worden aan de bescherming van de nationale veiligheid. De Minister van Defensie, tevens Minister voor de AIVD, zal uw Kamer voor het einde van het eerste kwartaal van 2020 nader informeren over de beleidsvoornemens.

Vraag 3

Beschouwt u Nederlandse piloten die langer dan vier jaar in een land hebben gewerkt dat geen samenwerkingsverband heeft met de AIVD, zoals Turkije of Indonesië, als een risico voor de nationale veiligheid?

Antwoord 3

Als de beoordelingsperiode onvoldoende inzichtelijk is, kan de UVO niet beoordelen of betrokkene een risico vormt voor de nationale veiligheid. In dat geval prevaleert het belang van de nationale veiligheid boven het belang van betrokkene. Hoewel het voor betrokkene anders kan voelen, is dit een wezenlijk andere conclusie dan dat betrokkene als een risico voor de nationale veiligheid moet worden gezien.

Vraag 4

Kunt u toelichten waarom er door de AIVD is gekozen voor een termijn van vier jaar waarbinnen Nederlandse piloten, werkzaam in het buitenland, zelf bewijs voor goed gedrag mogen aanleveren en waarom dat niet meer mag na vier jaar?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Klopt het dat de AIVD onvoldoende capaciteit heeft om onderzoek te doen naar terugkerende Nederlandse piloten en daardoor geen verklaring van geen bezwaar (vgb) kan afgeven aan Nederlandse piloten die weer in Nederland willen werken?

Antwoord 5

Nee, de AIVD heeft voldoende capaciteit om veiligheidsonderzoeken uit te voeren naar terugkerende Nederlandse piloten.

Vraag 6

Deelt u de mening van de vragensteller dat Nederlandse piloten die nu in dienst van een Indonesische luchtvaartmaatschappij mogen landen en opstijgen van Schiphol dat ook moeten kunnen doen voor een Nederlandse luchtvaartmaatschappij op Schiphol?

Antwoord 6

Omdat de functie van piloot, als onderdeel van de bemanning van een Nederlands luchtvaartuig, is aangewezen als vertrouwensfunctie, is het ondergaan van een veiligheidsonderzoek een wettelijke voorwaarde om voor een Nederlandse luchtvaartmaatschappij te vliegen. Hiermee geeft Nederland invulling aan internationale verplichtingen die zien op de veiligheid van de luchtvaart.

Vraag 7

Deelt u de mening van de vragensteller dat het onwenselijk is dat er in Nederland de facto sprake is van een beroepsverbod voor Nederlandse piloten die langer dan vier jaar in een land hebben gewerkt dat geen samenwerkingsverband heeft met de AIVD?

Antwoord 7

Er is geen sprake van een de facto beroepsverbod. Volgens artikel 19, derde lid, van de Grondwet heeft iedere Nederlander recht op vrije arbeidskeuze, behoudens beperkingen bij of krachtens de wet gesteld. In dit geval stellen de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten 2017 (Wiv 2017) en de Wvo beperkingen aan het recht op vrije arbeidskeuze in het kader van de nationale veiligheid. Dit geldt niet alleen voor piloten, maar voor iedere kandidaat-vertrouwensfunctionaris.

Bovendien is het niet zo dat de VGB van iedere piloot die in het buitenland heeft verbleven automatisch wordt geweigerd. In veel gevallen levert het veiligheidsonderzoek wel voldoende waarborgen op en geeft de AIVD een VGB af. In 2018 voerden de AIVD en de MIVD in totaal ca. 62.000 veiligheids-onderzoeken uit. In 339 gevallen werd een VGB geweigerd of ingetrokken op grond van onvoldoende gegevens. Bij de 285 weigeringen of intrekkingen binnen de burgerluchtvaart betrof het in verreweg de meeste gevallen grondpersoneel.

Vraag 8

Bent u bereid om samen met de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), de AIVD en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te kijken hoe er een effectiever vgb-beleid gevoerd kan worden en wanneer nodig de termijn van vier jaar te schrappen?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 9

Bent u bereid om samen met de VNV, de AIVD en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te kijken of de getroffen Nederlandse piloten alsnog in aanmerking kunnen komen voor een vgb en daarmee aan de slag kunnen bij een Nederlandse luchtvaartmaatschappij?

Antwoord 9

De UVO levert in ieder veiligheidsonderzoek maatwerk om binnen de kaders van de wet- en regelgeving VGB's te verstrekken. Daarom ziet de dienst geen mogelijkheid om terug te komen op reeds genomen besluiten. Als betrokkene het niet eens is met de beschikking, kan hij of zij uiteraard bezwaar aantekenen of in beroep gaan bij de bestuursrechter.

Vraag 10

Hoe kan in de toekomst voorkomen worden dat werken in een land waar de AIVD geen samenwerkingsverband mee heeft aanleiding is voor de AIVD om een vgb te weigeren?

Antwoord 10

De Wvo dient ter bescherming van de nationale veiligheid. Hierdoor kan nooit op voorhand worden uitgesloten dat het ontbreken van voldoende informatie uit het buitenland zal leiden tot een weigering van een VGB. Als een veiligheidsonderzoek onvoldoende waarborgen oplevert dat een kandidaat-vertrouwensfunctionaris onder alle omstandigheden de uit de vertrouwensfunctie voortvloeiende plichten getrouwelijk zal volbrengen, prevaleert het belang van de nationale veiligheid boven het persoonlijk belang van betrokkene. Zoals eerder gesteld, is het voornemen het beleid, waar mogelijk, aan te passen.