

Vergaderjaar 2016–2017

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 362**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2016

In aanloop naar het Algemeen Overleg Luchtvaart op 30 november 2016, informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- Screening personeel op luchthavens;
- Cabelucht;
- Ordeverstoringen passagiers;
- Leefbaarheidsfonds Eindhoven Airport;
- Vermindering geluidshinder Eijsden
- Voortgang ontwikkelingen Germanwings.

### **Screening personeel op luchthavens**

Naar aanleiding van de vraag van de heer Graus (PVV) in het debat op 7 juli jl. heb ik uw Kamer een brief toegezegd waarin ik de regels rondom de screening door de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) van personeel op Schiphol nader zou toelichten. Naar aanleiding van een signaal van de heer Van Raak (SP), ondersteund door de heer Recourt (PvdA), in het spoeddebat<sup>1</sup> op 12 oktober jl. over eventuele problematiek die ziet op de bagageafhandeling heeft de Minister van Veiligheid en Justitie toegezegd een brief over dat onderwerp aan de Kamer te sturen. Met deze verzamelbrief wordt mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie voldaan aan beide toezeggingen.

Iedereen die in het beveiligd gebied van de luchthaven Schiphol werkt, vervult een vertrouwensfunctie<sup>2</sup>. Een vertrouwensfunctie is een functie waarbij het mogelijk is dat misbruik wordt gemaakt van kennis of bevoegdheden waardoor de nationale veiligheid of andere gewichtige belangen van de staat ernstig bedreigd worden.

<sup>1</sup> Debat over bericht dat Schiphol mogelijk doelwit was van een terroristische aanslag, (Handelingen II 2016/17, nr. 11, item 6)

<sup>2</sup> Dit geldt ook voor de andere grote Nederlandse luchthavens: Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport

Op grond van de Wet veiligheidsonderzoeken worden vertrouwensfuncties aangewezen door de vakminister, in overeenstemming met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In dit geval is de vakminister de Minister van Veiligheid en Justitie.

Voor het vervullen van een vertrouwensfunctie is een «verklaring van geen bezwaar» (VGB) nodig. Hiervoor voert de AIVD een veiligheidsonderzoek uit. Het veiligheidsonderzoek is toegesneden op de functie waarvoor het onderzoek wordt uitgevoerd. Een ieder die in het beveiligd gebied van de luchthaven, inclusief de bagagekelder, wil werken, moet een VGB hebben. De VGB is ook verplicht voor het verkrijgen van een luchthavenpas die toegang geeft tot het beveiligde gebied.

Op grond van Europese regelgeving moet het veiligheidsonderzoek ten minste om de vijf jaar worden herhaald; dat betekent dat de VGB elke vijf jaar opnieuw moet worden aangevraagd. De luchthavenpas is om die reden maximaal 5 jaar geldig. Bij verlenging van de luchthavenpas controleert de luchthaven of betrokkene in het bezit is van een nieuwe VGB. Indien dat niet het geval is, wordt de luchthavenpas niet verlengd en mag betrokkene niet langer werken in het beveiligd gebied van de luchthaven. Voor nadere informatie over vertrouwensfuncties en veiligheidsonderzoeken verwijs ik u naar de website van de AIVD.

Het signaal dat de heer Van Raak, ondersteund door de heer Recourt, gaf in het spoeddebat op 12 oktober jl., namelijk dat er problematiek zou zijn die ziet op de bagageafhandeling op Schiphol, herkent de Minister van Veiligheid en Justitie niet. Zoals hierboven is toegelicht moet iedere werknemer in de bagagekelder een veiligheidsonderzoek door de AIVD ondergaan. Dit verplichte veiligheidsonderzoek maakt onderdeel uit van een breder pakket aan beveiligingsmaatregelen op Nederlandse luchthavens, waarvoor de Minister van Veiligheid en Justitie verantwoordelijk is. De Koninklijke Marechaussee houdt namens de Minister van Veiligheid en Justitie toezicht op de naleving van de beveiligingsmaatregelen, en treedt handhavend op indien de maatregelen niet goed worden uitgevoerd.

### **Cabinelucht**

In mijn brief van 23 mei jl.<sup>3</sup> heb ik u voor het laatste geïnformeerd over de kwaliteit van de cabinelucht. Eind 2015 is een voorbereidend onderzoek door EASA opgestart om de kwaliteit van cabinelucht in vliegtuigen te beoordelen. Het doel van het onderzoek was het in kaart brengen van de chemische stoffen die mogelijk vrijkomen in de cabine bij verhitte en verbranding van vliegtuigolie. Daarnaast heeft men ook onderzocht of dit mengsel van chemische stoffen schadelijk is voor het zenuwstelsel. Het voorbereidende onderzoek is inmiddels afgerond en op basis hiervan is een goed overzicht verkregen van alle verschillende chemische stoffen in de olie en oliedampen die bij verhitte vrijkomen. Een direct schadelijk effect van de oliedampen of een mengsel daarvan op gekweekte zenuwcellen was echter niet te zien. Wel waren er aanwijzingen dat bij langere blootstelling (>48 uur) zenuwcellen anders kunnen functioneren. Nadere onderzoek is echter nodig om dit te bevestigen.

In het voorbereidende onderzoek zijn ook de gerapporteerde gezondheidsklachten bij piloten en cabinepersoneel betrokken en hoe dit zich verhoudt tot blootstelling aan chemische stoffen en andere stressoren zoals werkdruk. Door de vele chemische stoffen, de grote variatie in klachten en de vele mogelijke stressoren blijft het echter onduidelijk wat de oorzaak is van de klachten. Een belangrijke eerste stap om hier meer duidelijkheid

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 338

over te krijgen, is het definiëren van het «aerotoxic syndroom». Zodra het EASA rapport openbaar is gemaakt zal ik de Kamer een afschrift toesturen. De uitkomsten van dit voorbereidende onderzoek zal ik ook voorleggen aan de Nationale adviesgroep Cabinelucht (NAC) met het verzoek of zij de uitkomsten kunnen onderschrijven.

Mede gebaseerd op de uitkomsten van dit onderzoek zal nu een groot-schalig vervolgonderzoek van 3 jaar worden uitgevoerd in opdracht van DG MOVE<sup>4</sup>. Dit onderzoek zal begin 2017 beginnen. Het vervolgonderzoek zal zich mede richten op het nabootsen van een zogeheten «fume event», waarbij de cabinelucht vervuild wordt met bijvoorbeeld oliedampen, en de mogelijke gezondheidseffecten hiervan. Ook zal het zich richten op de ontwikkeling van een aanpak om de risico's beter in kaart te brengen en zo nodig te kunnen verminderen.

Met betrekking tot dit vervolgonderzoek door het Europese Agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) naar de kwaliteit van cabinelucht zal ik op advies van de NAC, zoals eerder toegezegd in mijn brief van 23 mei 2016, aandacht vragen voor zorgvuldigheid in de analyse, alleen alternatieven te verplichten als het probleem is aangetoond en het zorg dragen voor kennisopbouw bij de verschillende onderzoeken.

### **Ordeverstorende passagiers**

Naar aanleiding van het incident met een ordeverstorende passagier op 3 juni 2016 in een Boeing 787 van reisorganisatie TUI zijn door uw Kamer mondelinge vragen gesteld. Hierbij is toegezegd dat ik via mijn reguliere contacten bij de luchtvaartmaatschappijen zal informeren of er bij de Nederlandse luchtvaart-maatschappijen behoefte bestaat aan meer mogelijkheden om dergelijke incidenten adequaat te kunnen adresseren.

Op 21 juni 2016 is er gesproken met het zogenoemde platform «unruly passengers», waarin zowel luchtvaartmaatschappijen (KLM, Transavia en TUI), vakbonden, de Ministeries van VenJ en IenM en het OM participeren. Er is verzocht aan te geven of het huidige wettelijke kader en de bestaande instrumenten als voldoende worden ervaren om de problematiek van ordeverstorende passagiers goed te kunnen adresseren.

Door de luchtvaartmaatschappijen is aangegeven dat de bestaande mogelijkheden in beginsel toereikend zijn en er momenteel geen aanleiding bestaat voor nadere aanvullende regelgeving. Daarbij is wel gewezen op het feit dat het internationale Verdrag van Tokio is aangepast (Protocol van Tokio). De verdragswijziging is erop gericht meer middelen en maatregelen mogelijk te maken voor de aanpak van passagiers die de orde en veiligheid aan boord van luchtvaartuigen verstoren. In dat kader is door de luchtvaartmaatschappijen aangedrongen op een spoedige ratificatie van het Protocol van Tokio door Nederland. Bovendien zal ratificatie door Nederland bijdragen aan snellere inwerkingtreding van het verdrag. Minimaal 22 landen dienen het verdrag te ratificeren alvorens het gewijzigde verdrag van Tokio van kracht wordt. Op dit moment zijn acht landen toegetreden tot het gewijzigde verdrag. Ik kan u berichten dat er inmiddels is begonnen met de voorbereidingen van de ratificatie en dat ik mij ook zal inzetten voor een spoedig verloop van dit ratificatieproces.

---

<sup>4</sup> Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (MOVE). Dit directoraat-generaal ontwikkelt het EU-beleid inzake vervoer en mobiliteit

## **Leefbaarheidsfonds Eindhoven Airport**

In de motie Hachchi/Van Helvert<sup>5</sup> wordt de regering verzocht om minimaal € 200.000,- bij te dragen aan het op te richten Leefbaarheidsfonds Eindhoven Airport om zo de combinatie wonen en vliegen rondom Eindhoven Airport voor mens en milieu acceptabel te houden. Op dit moment leg ik de laatste hand aan de beschikking om de toegezegde bijdrage vanuit het Rijk nog dit jaar ter beschikking te kunnen stellen aan de in oprichting zijnde Stichting Leefbaarheid Eindhoven Airport.

Hiermee kunnen projecten worden gerealiseerd die gericht zijn op het verbeteren van het woon- en leefklimaat in de omgeving van Eindhoven Airport. Om voor financiering in aanmerking te komen moeten de projecten wel aan vooraf door de Stichting vastgestelde voorwaarden voldoen. Naast een bijdrage van het Rijk hebben ook de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport toegezegd in het leefbaarheidsfonds te participeren. Daarnaast zullen de boetes die luchtvaartmaatschappijen moeten betalen bij overschrijding van de openingstijden in het fonds worden gestort.

## **Vermindering geluidshinder Eijsden**

In de verzamelbrief luchtvaart van 11 maart 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de geluidshinder in Zuid-Limburg bij Eijsden ten gevolge van luchtverkeer richting Luik-Bierset (Kamerstuk 31 936, nr. 326).

Mijn ministerie zet zich al geruime tijd in voor een oplossing waarbij het luchtverkeer veilig afgehandeld kan worden met zo min mogelijk hinder voor de regio. In mijn eerdere brief van 7 oktober jl. heb ik u geïnformeerd over de serie maatregelen die tot maart 2016 op verzoek van mijn ministerie door de Belgische luchtverkeersleiding (Belgocontrol) waren geïmplementeerd. In juni heeft mijn ministerie bij Belgocontrol en de Belgische overheid opnieuw aangedrongen op aanvullende maatregelen.

Belgocontrol heeft vervolgens een zogeheten Environment Cell ingericht om de implementatie van de afspraken blijvend te borgen. Mijn ministerie monitort hiertoe welke vluchten in de nadering over Eijsden komen en meldt de vluchten die binnen de kaders van de gemaakte afspraken niet goed verklaarbaar zijn aan de Environment Cell. De Environment Cell analyseert de vluchten op individuele basis en rapporteert hierover aan de directie van Belgocontrol, de verkeersleiding van Luik en mijn ministerie. Op basis van de analyse van de oorzaken worden verbeteracties ingezet.

Uit de permanente monitoring door mijn ministerie blijkt dat de genomen maatregelen weliswaar tot een verbetering hebben geleid maar dat de gewenste verbetering daarbij nog niet is bereikt. De monitoring laat bovendien fluctuaties zien. Zo laat de maand september een lichte verslechtering zien ten opzichte van de maanden daarvoor. Ik constateer dat de in juni ingevoerde verbeteracties op dit moment nog niet geleid hebben tot de beoogde significante, stabiele en bestendige vermindering van de geluidshinder.

Met de Belgische counterparts is afgesproken om het effect van de nieuwe maatregelen te evalueren na een periode die nodig is voor implementatie en nadere verbeteringen. Na de jaarwisseling zal de balans worden opgemaakt en zal ik beoordelen of alle inspanningen tot voldoende en stabiel effect leiden. Op dat moment zal ik ook opnieuw het gesprek met het gemeentebestuur aangaan.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 319

## Voortgang ontwikkelingen Germanwings

In het afgelopen jaar is er zowel Europees als nationaal gewerkt om invulling te geven aan de Europese aanbevelingen naar aanleiding van het Germanwings ongeval.

Door de implementatie van de EU regelgeving en de nationale maatregelen wordt invulling gegeven aan de Kamermotie Nr. 282 van 23 juni 2015 om de psychologische gesteldheid van piloten onderdeel uit te laten maken van de Anti Skid Groep (ASG) en dat alle luchtvaartmaatschappijen deel uit gaan maken van de samenwerking. De Stichting Anti Skid Groep (ASG) is opgericht om het vliegend personeel te helpen bij het oplossen van problematisch gebruik van medicijnen, alcohol en drugs.

In lijn met de Europese aanbevelingen zijn door het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA) voorstellen gedaan om op het gebied van medische keuringen en operationele procedures maatregelen te nemen die van belang zijn om toekomstige ongevallen en incidenten moeten voorkomen. Bij de totstandkoming is met name rekening gehouden met proportionaliteit, risico's en administratieve lasten.

In de voorstellen van EASA worden nadere Europese eisen opgesteld op de volgende gebieden:

- 1) *Psychologisch onderzoek voor piloten voor indiensttreding bij de luchtvaartmaatschappij.* Het wordt verplicht dat piloten voor indiensttreding psychologisch onderzocht worden. In Nederland worden aspirant piloten door de luchtvaartmaatschappijen al onderworpen aan een uitgebreid psychologisch onderzoek. Vervolgens zal bij de maatschappijen reguliere monitoring plaatsvinden op basis van medische herkeuring en beschikbare data.
- 2) *Eisen voor het uitvoeren van alcohol controles.* In Nederland is er reeds regelgeving op het gebied van alcoholcontroles. Handhaving in Nederland wordt uitgevoerd door de luchtvaartpolitie. Op Nederlandse luchthavens worden meerdere keren per jaar alcoholcontroles gehouden.
- 3) *Maatregelen die het gebruik van stimulerende middelen moet voorkomen* De luchtvaartmaatschappijen dienen maatregelen te nemen die het gebruik van stimulerende middelen moet voorkomen en vermijden. De Nederlandse maatschappijen treden door middel van zelfregulering op tegen het misbruik van alcohol, drugs en medicijnen door vliegend personeel. Samen met de sector is in 2011 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een protocol opgesteld met preventieve maatregelen. Het protocol is in Nederland door alle luchtvaartmaatschappijen ondertekend.
- 4) *Implementatie van een pilotenhulpprogramma.* Het wordt een Europese verplichting om een pilotenhulpprogramma te implementeren en te koppelen aan het veiligheidsmanagementsysteem bij de luchtvaartmaatschappijen. Uit ervaringen is gebleken dat een pilotenhulpprogramma essentieel is om betrokken piloten en cabinepersoneel te helpen om de carrière te vervolgen.
- 5) *Het opstellen van een Europese luchtvaartmedische database.* Er wordt momenteel gewerkt aan de inrichting van een Europese luchtvaartmedische database om uitwisseling van gegevens tussen lidstaten en medische keuringsinstanties binnen de Europese Unie mogelijk te maken. Vertrouwelijkheid van de gegevens en privacy bescherming staan hierbij voorop.
- 6) *Aanbeveling-«Twee personen in de cockpit».* Na het ongeval met Germanwings is er door EASA een maatregel ingesteld dat er altijd twee personen in de cockpit aanwezig moeten zijn. Dit betekende dat op het moment dat één van de vliegers de cockpit verlaat een derde piloot of een lid van de cabinebemanning deze plaats moest

innemen. De maatregel leidden al snel tot discussie en had geen veiligheid verhogend effect. Naar aanleiding van een consultatie van EASA bij luchtvaartmaatschappijen en autoriteiten is de maatregel versoepeld. De maatschappijen mogen nu op basis van een risicoanalyse bepalen welke mitigerende maatregelen er genomen moeten worden. Deze aanpassing past tevens in de Europese benadering om regelgeving te introduceren die proportionaliteit en flexibiliteit biedt aan de bedrijven om maatregelen te nemen gerelateerd aan de risico's. Met de versoepeling van deze maatregel is er geen verhoging van het veiligheidsrisico geïntroduceerd.

Naar verwachting zullen de voorgestelde regels in 2017 worden vastgesteld en geïmplementeerd worden in de Europese lidstaten. Op basis van bovenstaande kan de conclusie worden getrokken dat Nederland al een groot deel van de voorstellen geïmplementeerd heeft en daarbij voorloopt op Europese lidstaten.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft tevens in december 2015 een werkgroep «Fit to Fly» ingericht waarbij de luchtvaartmaatschappijen, vakorganisaties, de Anti Skid Groep en het Onafhankelijk Vertrouwensteam Burgerluchtvaart samenwerken aan de beperking van het veiligheidsrisico dat mogelijk gekoppeld is aan piloten met psychische problemen. De werkgroep «Fit to Fly» dient tevens als klankbord voor de Nederlandse inzet bij de uitwerking van het Europees regelgeving.

Met deze mix van Europese regels en nationale initiatieven kan een ieder binnen zijn eigen verantwoordelijkheid een bijdrage leveren en invulling geven aan de randvoorwaarden om de vliegveiligheid te vergroten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema