

4

Vragenuur

Vragenuur

Vragen Vedder

Vragen van het lid Vedder aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Bedreigen, slaan, spugen, bijten: aantal strafzaken tegen vliegtuig-aso's neemt flink toe; aanpak van vlieg-aso's in stroomversnelling"**.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan mevrouw Vedder van de fractie van het CDA, die vragen heeft aan dezelfde minister. Het woord is aan haar.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik wil inderdaad enkele vragen aan de minister stellen naar aanleiding van een nieuwsbericht gister over vlieg-aso's. Om mijn collega Stoffer gerust te stellen: ik heb het dan niet over huilende baby's, maar over een veel ergere categorie. Het gaat vaak om mensen onder invloed van alcohol of drugs die bijten, schoppen, slaan, schreeuwen, spugen, bedreigen. Het aantal zaken van aso's in vliegtuigen neemt toe. Wat ons betreft pakken we dit in een fatsoenlijk land keihard aan en doen we er alles aan om het niet alleen aan te pakken, maar ook te voorkomen. Ik heb het zelf gelukkig nog nooit meegemaakt, maar ik denk dat het vergelijkbaar is met bepaalde situaties in de trein. En dát heb ik helaas al wel een paar keer meegemaakt. Het is een verschrikkelijk gevoel om vast te zitten in een metalen buis met iemand die zich agressief gedraagt, wetende dat je niet kan uitstappen. Dat maakt dit gedrag in een vliegtuig juist zo schrijnend.

Voorzitter. Welke acties onderneemt de minister om crimineel, asociaal en onfatsoenlijk gedrag in het vliegtuig tegen te gaan? En welke acties gaat de minister opstarten om niet alleen het aanpakken maar ook de preventie ervan beter mogelijk te maken? En zowel bij het nemen van de acties als bij de preventie: hoe trekt hij daarin op met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en reizigersorganisaties?

Voorzitter. Als ik google op voorvallen in het afgelopen jaar, dan kom ik er meerdere tegen. En die lijken altijd allemaal op een soort MacGyver-achtige manier te worden opgelost: met ducttape, tiewraps of broekriemen. Er zijn ook anekdotes van reizigers die vertellen dat het aan die reizigers zelf was om zo'n situatie op te lossen, omdat het personeel op hun vlucht aangaf eigenlijk niks te kunnen en niks te mogen. Ik vind dat een heel zorgwekkend beeld. Ik moet er niet aan denken dat ik zelf in zo'n situatie zou zitten! Minister, wat zouden de vaste hulpmiddelen voor een crew moeten of kunnen zijn om dit soort aso's beter aan te pakken? Wat kunnen we doen, zodat we het niet met MacGyver-middelen hoeven te doen en reizigers voordat ze in het vliegtuig stappen, weten dat het niet aan hen is om de veiligheid op hun vlucht te bewaken en dat er naar hen om wordt gekeken?

Voorzitter. We moeten wat ons betreft ook kijken naar juridische mogelijkheden om dit soort asociaal gedrag beter aan te pakken. Mijn vragen daarover: welke mogelijkheden

zijn er op dit moment om mensen een vliegverbod op te leggen? Welke mogelijkheden zijn er voor gebiedsverboden rondom luchthavens? En zou de minister willen laten onderzoeken of strafverzwaring tot de mogelijkheden behoort in het geval van dronkenschap of het onder invloed zijn van drugs?

De voorzitter:

Heel goed. Het woord is aan de minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ook uit de indringendheid waarmee mevrouw Vedder de vraag stelt, blijkt wel hoe ernstig dit soort gebeurtenissen zijn. Hoewel vliegen een van de veiligste vormen van transport is — dat willen we ook zo houden — hebben we te maken met een groeiend aantal meldingen van ordeverstoringen van passagiers, vlieg-aso's, unruly passengers in de luchtvaart. Mevrouw Vedder zegt bovendien terecht dat al helemaal het gevoel dat je met elkaar in die ene buis boven in de lucht zit het zo beklemmend maakt.

Op dit moment hebben we in Nederland te maken met zo'n 75 tot 100 zogenaamde vlieg-aso's per maand, dus zo'n twee à drie passagiers per dag. Mede naar aanleiding van debatten in de Kamer en vanwege de indringendheid van dit probleem — ik hoor het ook van de luchtvaartmaatschappijen — zijn we het afgelopen jaar al aan de slag gegaan om dit soort ordeverstoring gedrag tegen te gaan. Dat heeft ertoe geleid dat we in december een samenwerkingsverband hebben ondertekend met alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, Schiphol, de Koninklijke Marechaussee, het OM en het ministerie. Daarin staan allerlei afspraken om deze kwesties aan te pakken. Er is ook een aparte officier van justitie aangesteld, die dedicated bezig is met dit dossier.

Eerlijk gezegd, de berichtgeving gisteren in de krant was indringend, maar bevatte natuurlijk ook het signaal dat het door die aparte officier aan te stellen dus lukt om meer aangiften te krijgen. Dat lukt ook omdat we het doen van aangifte veel makkelijker hebben gemaakt. De crew kan dat nu gewoon per iPad vanuit het vliegtuig doen, zonder dat daar een tijdrovende aangifteprocedure voor nodig is. Gelukkig zijn nu alle partijen in de luchtvaart aan de slag gegaan om te proberen dit verschijnsel de kop in te drukken.

Je kunt het overigens natuurlijk nooit helemaal uitbannen. Een van de medewerkers van KLM zei op de bijeenkomst waarop we allemaal onze handtekening zetten, dat in haar ogen geen enkele passagiers 's ochtends de deur uitgaat op weg naar de luchthaven met het voornemen om die dag vlieg-aso te worden. Naast dronkenschap zijn er overigens ook nog andere redenen, bijvoorbeeld extreme vlieg angst en medicijngebruik. Maar helaas komt dronkenschap aan boord voor.

Daar maken alle afspraken deel van uit. Ik noemde al het eenvoudiger maken van het doen van aangifte. Daarnaast delen KLM en Transavia reeds hun zwarte lijsten van vlieg-aso's. Andere luchtvaartmaatschappijen willen hun zwarte lijsten ook delen en daarom wordt nu uitgezocht op welke wijze dat kan. Het leek er lang op dat de AVG dat in de weg stond, maar ik laat me ook inspireren door wat ik gisteren

zag over de winkeliers op Hoog Catharijne, want die kunnen blijkbaar ook gegevens uitwisselen. Ook wij gaan verder het gesprek aan met de airlines over hoe zij hun systemen op elkaar kunnen afstemmen om al die gegevens bij te houden.

Wie daarbij ook betrokken is, is bijvoorbeeld de horeca op Schiphol. Als zij signalen hebben over mensen die daar zitten te wachten en dronken zijn, kunnen zij daar melding van maken en kan de Koninklijke Marechaussee ook al ingeschakeld worden. Heel belangrijk is hierbij het verder instrueren en trainen van zowel de medewerkers van de grondafhandeling alsook het cabinepersoneel. Dit maakt standaard deel uit van de trainingen van het cabinepersoneel. Omdat je in een gesloten ruimte zit, zijn communicatieve vaardigheden en de-escalatie heel erg belangrijk. Maar juist omdat je in een gesloten ruimte zit en je ook niet voor het geval dat het halve vliegtuig kunt inrichten als cel, is het belangrijk dat je middelen hebt om de bewegingsvrijheid te verminderen, zoals hier heel netjes staat. Ja, dat is inderdaad op wat voor manier vastbinden aan een stoel. Bemanningsleden zijn daarop getraind, maar je hoopt natuurlijk dat het zover niet komt en dat we de preventieve kant nog veel sterker met elkaar kunnen gaan uitwerken.

Er zijn veel vragen gesteld. Tot slot vroeg mevrouw Vedder ook naar zwaardere straffen. Natuurlijk speelt de vraag naar vliegverboden, die we al hebben, naar gebiedsverboden en naar zwaardere straffen. Dat is een juridisch vraagstuk waar ik hier niet een-twee-drie alle antwoorden op heb. Maar dat bespreken we ook samen met JenV en we hebben nu met het Platform Unruly Passengers periodiek besprekingen. We kijken bijvoorbeeld ook hoe procedures aan de kant van het OM nog eenvoudiger kunnen. Ik zal ook de vraag naar de strafmaat en of die in lijn is met wat er bestraft zou moeten worden, daar aan de orde stellen, zeg ik u toe.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, ook zeker voor die laatste toezegging. Ik zou daar ook heel graag een terugkoppeling van horen, vraag ik aan de minister. Ik snap inderdaad dat we een vliegtuig niet voor de helft kunnen inrichten als cel, maar toch zou ik heel graag zien dat het niet meer nodig is om mensen met ducttape vast te plakken. Daar moeten slimmere oplossingen voor zijn, lijkt mij. Ik hoop dus dat de minister dat punt ook wil meenemen in zijn vergaderingen met dat samenwerkingsverband.

Ik ben overigens heel blij om dat te horen, want er is hier in december 2022 een motie aangenomen van mijn voorganger Van der Molen en het lid Koerhuis, die ook al vroeg naar zo'n samenwerkingsverband en vooral om het delen van die zwarte lijsten mogelijk te maken. Het is goed om te horen dat er nu twee luchtvaartmaatschappijen zijn die dat gaan doen, maar we vroegen anderhalf jaar geleden al om een tijdpad om het mogelijk te maken dat dit bij alle luchtvaartmaatschappijen zou kunnen. Ik zou die vraag hier dus graag willen herhalen: wanneer kunnen we verwachten dat die fatsoenslijsten gewoon tussen alle luchtvaartmaatschappijen gedeeld kunnen worden? Ik denk namelijk dat dat de meest effectieve manier is om te voorkomen dat vlieg-aso's überhaupt aan boord kunnen stappen.

Minister Harbers:

Ik zeg daarbij: het lijkt er in de praktijk niet op dat er heel veel recidive is. Maar tegelijkertijd wil je dat iemand die zich zo misdragen heeft, ook de gevolgen voelt. Dat KLM en Transavia de gegevens delen, komt doordat ze uiteindelijk onderdeel zijn van een en hetzelfde concern. Dan is het met het oog op de AVG net iets makkelijker te regelen, maar ik vind ook niet dat die AVG ons in de weg moet staan. Ik weet overigens dat er verder nog wel een aantal praktische belemmeringen zijn, omdat iedere luchtvaartmaatschappij niet alleen een eigen systeem heeft voor het vastleggen van passagiers op zwarte lijsten, maar soms ook andere criteria hanteert. Daar zal dus nog een slag verder voor nodig zijn. Juist daarom ben ik blij dat het gelukt is om alle airlines in Nederland in december hun handtekening te laten zetten onder de afspraak dat zij willen gaan delen. De kwestie is dus niet meer óf ze dat willen maar hóé we dat gaan doen. Het precieze tijdpad kan ik u niet zeggen, maar ik zeg u in ieder geval toe dat ik de Kamer in het tweede kwartaal een voortgangsbrief stuur. Daarin zal ik ook meenemen hoe we met deze maatregel bezig zijn en ook dat andere punt.

De heer Peter de Groot (VVD):

Vlieg-aso's moeten wat de VVD betreft keihard aangepakt worden. Daarom is het ook goed te horen dat de minister hard aan de slag is met onder andere vliegtuigmaatschappijen om dit aan te pakken. U heeft in uw beantwoording aangegeven dat u met twee categorieën bezig bent. Heel goed, die zwarte lijsten en het delen daarvan, en ook het aanpakken ervan via het OM en langs juridische weg. Maar één element noemt u niet.

De voorzitter:

Eén element noemt de minister niet.

De heer Peter de Groot (VVD):

Nee. Dat is het element schadevergoeding. De luchtvaartmaatschappijen zouden eventueel zelf een schadevergoeding kunnen opleggen aan de overlastgever, bijvoorbeeld bij vertraging of als het vliegtuig moet terugkeren naar het vliegveld. Hoe kijkt de minister ertegen aan om de overlastgever, de vlieg-aso, een schadevergoeding op te leggen, zoals nu ook in winkels wordt gedaan?

Minister Harbers:

Er zijn mogelijkheden om een schadevergoeding te laten betalen bij vertraging en bij overlast. Er zijn twee mogelijkheden bij wet. Een is de civiele zaak. Die kan de airline op zichzelf veel geld kosten. Daarnaast is het de vraag of de passagier in staat is om de schadevergoeding te betalen. Ik denk dat er daarom in de praktijk weinig gebruik van wordt gemaakt. Daarnaast kan er een strafrechtelijk proces komen wanneer er aangifte wordt gedaan door de crew. In dat geval kan er ook een schadevergoeding geclaimd worden. Ik weet dat airlines daar weleens gebruik van maken. Ik weet niet in welke mate dat gebeurt. Dat zal ik in de volgende voortgangsrapportage aan de Kamer melden. Uiteindelijk is de hamvraag hier ook nog als volgt. Het gaat waarschijnlijk enorm in de papieren lopen. Ik denk dus niet dat je alle schadevergoedingen makkelijk geïnd krijgt, maar ik vind het als signaal wel belangrijk dat die mogelijkheden worden benut. Het is namelijk nogal wat als je moet terugkeren of voortijdig moet landen.

De heer **Boutkan** (PVV):

De vraag die bij ons nog openstaat, is waarom deze vliegaso's niet harder worden aangepakt bij de gate als ze bijvoorbeeld symptomen vertonen van drugsgebruik of dronkenschap en het risico op aso-gedrag in het vliegtuig aanwezig is. Wij hebben namelijk begrepen dat er signalen zijn dat het heel lastig is om dat bij de gate aan te pakken.

Minister **Harbers**:

Ook het grondafhandelingspersoneel en het cabinepersoneel worden erop getraind om te kijken of mensen bij het betreden van het vliegtuig al zo ver heen zijn dat ze niet meer aan boord zouden moeten komen. Wie je aan boord van het vliegtuig toelaat en wie niet, blijft uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het cabinepersoneel. Dit hebben we mede onder de aandacht gebracht bij de nieuwe samenwerking die we in december gestart zijn, in de zin dat dit standaard nog veel meer in de trainingsprogramma's moet worden opgenomen, omdat daar uiteindelijk de verantwoordelijkheid ligt. Het is niet zo dat het niet mogelijk is om dat te doen. De Koninklijke Marechaussee werkt op heel Schiphol. Iedereen van Schiphol of een luchtvaartmaatschappij die melding maakt van een overtreding of overlast, kan terstond de Koninklijke Marechaussee inroepen. Dat is mede de reden dat we bijvoorbeeld ook de horeca op Schiphol betrokken hebben in dit hele proces, zodat ze ook daar alert zijn op signalen van dronkenschap. Daarbij kijken we niet alleen naar Nederland, maar ook internationaal. We werken samen met het Europese luchtvaartagentschap. Nederland loopt met Ierland en Noorwegen voorop in het aanpakken van dit probleem en het uitwisselen van kennis en expertise op dit gebied.

De **voorzitter**:

Dank aan de minister voor zijn aanwezigheid en het beantwoorden van deze twee blokjes uit het vragenuurtje.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.