2026D45895

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

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 zijn brief inzake de ICAO-audit Nederland (Kamerstuk 31 936, nr. 1296), de brief inzake opvolging van de aanbevelingen uit het OVV-rapport Near mid-air collision between F-16 and Tecnam (Kamerstuk 29 665, nr. 589), de brief inzake alternatieve maatregelen voor de aanpak van ordeverstorende passagiers (Kamerstuk 31 936, nr. 1303), de brief met het OVV-rapport «Near mid-air collision between F-16 and Tecnam» (Kamerstuk 31 936, nr. 1249), de brief over het rapport Versnellingsnetwerk Weerbaarheid Fysieke Leefomgeving (Kamerstuk 30 821, nr. 340) en de brief inzake de beleidsreactie op de Staat van de luchtvaart 2026 (Kamerstuk 31 936, nr. 1293).

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
D66-fractie
VVD-fractie
PRO-fractie
CDA-fractie
JA21-fractie
BBB-fractie
Partij voor de Dieren-fractie

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken voor het schriftelijk overleg Vliegveiligheid. Zij hebben hierover een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken over vliegveiligheid. Zij vinden het van groot belang dat de Nederlandse luchtvaart veilig is en dat de overheid haar basistaken op orde heeft. Naar aanleiding van de stukken hebben deze leden nog enkele vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier nog enkele vragen bij.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de onderliggende stukken voor het schriftelijk overleg Vliegveiligheid en hebben daarover enkele vragen.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de stukken betreffende de vliegveiligheid en zouden graag enige vragen voorleggen aan de Minister.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de stukken. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben met grote belangstelling kennisgenomen van de beleidsreactie op de Staat van de luchtvaart 2026. Zij constateren echter met zorg dat de leefomgeving, dierenwelzijn, natuur en gezondheid van onder andere omwonenden nog steeds ondergeschikt worden gemaakt aan de belangen van de luchtvaart. Deze leden hebben de volgende vragen.

D66-fractie

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. Kan de Minister uitleggen waarom Nederland op 74,47 procent uitkomt? Op welke punten gaat het nog niet goed? Welke stappen zet de Minister om deze tekortkomingen op te

lossen? En wanneer verwacht de Minister dat Nederland weer aansluit bij de eigen ambitie om tot de best presterende landen te behoren?

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. Hoe weegt de Minister veiligheid, gezondheid, leefomgeving en innovatie mee bij keuzes over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart? 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?

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. Kan de Minister aangeven wat er sinds het instellen van het verscherpte toezicht is verbeterd? Wanneer verwacht de Minister dat het verscherpte toezicht kan worden beëindigd?

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. Zijn de aanbevelingen van de OVV inmiddels volledig uitgevoerd? Zo nee, welke aanbevelingen nog niet en waarom niet? Wanneer worden deze wel uitgevoerd? En welke concrete maatregelen zijn sinds de bijna-botsing genomen om te voorkomen dat zoiets opnieuw gebeurt?

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. Hoe bepaalt de Minister waar binnen zijn ministerie de aandacht en capaciteit naartoe gaan? Welke plek krijgt vliegveiligheid daarin? Heeft de ILT volgens de Minister voldoende mensen en middelen om goed toezicht te houden op de vliegveiligheid? En geldt dat ook voor de andere organisaties die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in ons luchtruim?

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. Welke concrete extra stappen gaat de Minister zetten om deze punten op te lossen?

VVD-fractie

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.

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. Kan hij daarbij onderscheid maken tussen eerste brevetten en wijzigingen of uitbreidingen? Is de toezegging om uiterlijk aan het einde van de zomer weer binnen de wettelijke termijn te werken gehaald? Zo nee, wanneer is de achterstand volledig weggewerkt en worden nieuwe aanvragen weer structureel binnen acht weken afgehandeld?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de tijdelijke verlenging van de temporary permission van acht naar zestien weken inmiddels is beëindigd. Hoeveel piloten die wachten op een wijziging of uitbreiding van hun brevet kunnen hierdoor tijdelijk niet vliegen of hun werkzaamheden niet volledig uitvoeren? Ziet de Minister aanleiding opnieuw een tijdelijke voorziening te treffen, zolang de ILT de wettelijke termijn nog niet structureel haalt? 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?

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

Ordeverstorende passagiers

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. Welke maatregelen uit de roadmap zijn inmiddels daadwerkelijk uitgevoerd? Liggen de afspraken over financiering, verantwoordelijkheden en capaciteit inmiddels vast? Verwacht de Minister dat de aangekondigde planning wordt gehaald?

De leden van de VVD-fractie merken op dat een belangrijk onderdeel het delen van zwarte lijsten tussen luchtvaartmaatschappijen is. Wat is de actuele stand van het overleg met de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) en van de Europese samenwerking? Wanneer verwacht de Minister duidelijkheid te kunnen geven over de juridische en praktische haalbaarheid van bredere gegevensdeling?

De leden van de VVD-fractie merken op dat ook een SODA-aanpak wordt verkend, waarmee civielrechtelijk kosten kunnen worden verhaald op ordeverstorende passagiers. Wat is de stand van deze verkenning en wanneer verwacht de Minister hierover duidelijkheid te kunnen geven? 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?

Functioneren ILT-Luchtvaartautoriteit

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

PRO-fractie

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

De leden van de PRO-fractie lazen dat de ILT in januari, in reactie op het ontwerpLVB, 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. 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?

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. Hoe verhoudt zich dit met de bezuinigingen op de ILT? En wat gaat dit betekenen voor de aangekondigde capaciteitsanalyse?

CDA-fractie

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. 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? 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?

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 powerbanks 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. 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. Wordt daarbij ook gekeken naar aanvullende maatregelen, zoals strengere eisen? 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. Indien een instructie van het cabinepersoneel om de powerbank niet te gebruiken is genegeerd, welke juridische consequenties kan dat hebben voor de passagier? In hoeverre ziet de Minister in dit incident een aanleiding om de positie en bevoegdheden van cabinepersoneel bij het handhaven van veiligheidsinstructies te versterken?

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. 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?

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

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. 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.

Het is de leden van de CDA-fractie daarnaast ook niet geheel duidelijk welke delen van het Nederlandse luchtruim in deze risicobeoordeling zijn meegenomen. Gaat het om het gehele Nederlandse luchtruim of vooral om luchtruimklasse E, waar het incident plaatsvond? Ook in luchtruim-klasse 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?

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. 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?

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. 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?

JA21-fractie

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

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. Het OVV-rapport adviseert namelijk de Minister van IenW en de Minister van Defensie om te evalueren. Het kabinet heeft de risico's dan ook laten onderzoeken, en de resultaten hadden er in het tweede kwartaal moeten zijn. Deze leden horen dan ook graag van de Minister welk gevolg hieraan gegeven gaat worden.

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. Wat kan de Minister deze leden vertellen over het aantal illegale dronevluchten in de jaren sindsdien? 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?

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. 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?

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

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

BBB-fractie

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.[1] De beantwoording van deze vragen is op het moment van schrijven nog niet ontvangen.

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. Deze leden vragen de Minister daarom wie verantwoordelijk is indien een aanvaring plaatsvindt tussen ganzen en een vliegtuig. Ligt deze verantwoordelijkheid bij Schiphol, de provincie Noord-Holland, het Rijk of bij meerdere partijen? Wie draagt binnen deze verdeling uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor het beheersen van het veiligheidsrisico dat ganzen rondom Schiphol vormen?

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. Kan de Minister aangeven in hoeverre deze doelstelling op dit moment op koers ligt? Kan de Minister de Kamer na afloop van september informeren over de daadwerkelijk behaalde resultaten? 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?

De leden van de BBB-fractie hebben tevens kennisgenomen van de resultaten van de ICAO-audit van het Nederlandse luchtvaartveiligheids-systeem. 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

[1] Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2026–2027, 2026Z18193

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. Wanneer wordt deze capaciteitsanalyse afgerond? Kan de Minister aangeven wanneer de Kamer de resultaten ontvangt? Kan de Minister tevens aangeven welke concrete termijnen worden gehanteerd voor het uitvoeren van de verbetermaatregelen naar aanleiding van de ICAO-audit?

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.
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? Op welke wijze worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersdienstverleners gewaarschuwd voor actuele GNSS-verstoringen? In hoeverre blijven voldoende grondgebonden navigatievoorzieningen beschikbaar als terugvalmogelijkheid, wanneer satellietnavigatie onbetrouwbaar of niet beschikbaar is? Wordt periodiek geoefend met situaties waarin GNSS-navigatie geheel of gedeeltelijk uitvalt?

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. Kan de Minister actuele cijfers geven over het aantal gemelde dronevoorvallen in 2024, 2025 en tot dusver in 2026? Hoeveel van deze voorvallen vonden plaats in de directe omgeving van Nederlandse luchthavens? In hoeveel gevallen leidde een dronewaarneming tot operationele beperkingen van het vliegverkeer? Beschikt Nederland op dit moment over één landelijk handelingsprotocol voor dronewaarnemingen rondom luchthavens? Hoe vaak wordt dit protocol met de betrokken partijen geoefend? Kan de Minister aangeven of de huidige middelen voor detectie, identificatie en lokalisatie van drones op Nederlandse luchthavens voldoende op elkaar aansluiten?

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. Wat is op dit moment het Nederlandse standpunt binnen EASA en ICAO ten aanzien van Extended Minimum Crew Operations en Single Pilot Operations? Welke veiligheidseisen hanteert Nederland bij de beoordeling van

dergelijke vormen van reduced crew operations? Is onafhankelijk aangetoonde veiligheidswinst voor Nederland een voorwaarde, voordat met minder dan twee bevoegde piloten kan worden gevlogen? Op welke wijze worden Nederlandse verkeersvliegers betrokken bij beleidsvorming, onderzoek of praktijktesten rondom reduced crew operations?

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. Kan de Minister aangeven welke van deze maatregelen inmiddels volgens planning zijn afgerond? 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? Wanneer verwacht de Minister duidelijkheid over de juridische mogelijkheden voor het delen van vliegontzeggingen tussen luchtvaartmaatschappijen? Wanneer verwacht de Minister de verkenning naar civielrechtelijk kostenverhaal af te ronden? Welke kosten zouden op basis van de huidige juridische mogelijkheden op een ordeverstorende passagier kunnen worden verhaald?

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. Hoe beoordeelt de Minister de huidige wettelijke positie van cabinepersoneel bij de uitvoering van veiligheidstaken? Welke eisen gelden momenteel voor de certificering en vakbekwaamheid van cabinepersoneel? Ziet de Minister knelpunten in de huidige positie van cabinepersoneel bij het melden en rapporteren van veiligheidsincidenten? Wordt de positie van cabinepersoneel meegenomen bij de verdere uitwerking van civielrechtelijke maatregelen tegen ordeverstorende passagiers?

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.
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? Hoeveel van deze incidenten betroffen oververhitting, rookontwikkeling, brand of een thermal runaway? In hoeveel gevallen moest een vliegtuig vanwege een incident met een lithiumbatterij terugkeren of een tussenlanding maken? In hoeveel gevallen ontstond schade aan een vliegtuig? In hoeveel gevallen raakten passagiers of bemanningsleden gewond?

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. Hoe beoordeelt de Minister het huidige veiligheidsrisico van powerbanks en andere lithiumbatterijen aan boord van passagiersvliegtuigen? Welke risico's ontstaan, wanneer een dergelijke batterijbrand plaatsvindt in een bagagevak boven de stoelen? Welke procedures gelden voor cabinepersoneel, wanneer een powerbank oververhit raakt of in brand vliegt? Wordt bijgehouden hoe vaak deze procedures daadwerkelijk moeten worden toegepast? Hoe wordt toegezien op naleving van de regels rond het gebruik en opladen van powerbanks tijdens de vlucht? Beschikt de Minister over cijfers over overtredingen van deze regels? Op welke wijze worden reizigers voorafgaand aan de vlucht geïnformeerd over deze regels? Ziet de Minister naar aanleiding van recente incidenten aanleiding om de huidige regels of de handhaving daarvan opnieuw te beoordelen?

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.
Op welke wijze houdt de ILT momenteel toezicht op vermoeidheidsrisico's bij vliegend personeel? Beoordeelt de ILT daarbij ook de feitelijk gevlogen roosters? Hoe worden vermoeidheidsmeldingen betrokken bij het toezicht? Op welke wijze toetst de ILT de werking van Fatigue Risk Management Systems van luchtvaartmaatschappijen? Beschikt de Minister over cijfers over het aantal vermoeidheidsmeldingen bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in de afgelopen vijf jaar? Welke ontwikkeling is in deze cijfers zichtbaar?

Partij voor de Dieren-fractie

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. Waarom kiest de Minister voor een gefaseerde en minimale reductie van nachtvluchten naar 27.000? 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? Kan de Minister toelichten waarom hij een plafond van 478.000 vliegbewegingen passend acht? 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? 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?

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

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren met verbazing dat vlootvernieuwing leidt tot een stijging van de uitstoot van stikstof. Hoe legt de Minister uit dat investeringen in modernere toestellen per saldo

juist schadelijker zijn voor de lokale stikstofdepositie in al overbelaste natuurgebieden? 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? Welke directe handhavende maatregelen neemt de Minister tot die tijd om de blootstelling van omwonenden en natuur aan deze giftige stoffen te minimaliseren?

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

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.