

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1246

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 19 september 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brieven inzake vliegveiligheid, te weten de achtste voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 476), de brief inzake de rapportage vermoeidheid onder piloten (Kamerstuk 24 804, nr. 199), de brief inzake de stand van zaken brandveiligheidseisen kleine regionale luchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 1148), de beleidsreactie op de Staat van de Luchtvaart 2023 (Kamerstuk 31 936, nr. 1152), de brief inzake de stand van zaken opvolging aanbevelingen Onderzoeksraad voor Veiligheid 10 jaar na het neerhalen van vlucht MH17 (Kamerstuk 33 997, nr. 185), de brief inzake de wijziging van het Besluit toestemming archiefstukken Bijlmervliegramp (Kamerstuk 22 861, nr. 49), het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid (Kamerstuk 31 936, nr. 1182), de brief inzake reflectie van zonnepanelen bij Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 534), de brief inzake de actie van Extinction Rebellion in beveiligd gebied van Schiphol (Kamerstuk 24 804, nr. 200), de brief inzake de uitvoering van de vierde aanbeveling uit het ACOL-rapport «Geen afgesloten hoofdstuk, Advies om de openbaarheid van het archief over de Bijlmervliegramp» (Kamerstuk 22 861, nr. 50), de verzamelbrief Luchtvaart (1e kwartaal 2025) (Kamerstuk 31 936, nr. 1225), de beleidsreactie op de Staat van de luchtvaart 2025 (Kamerstuk 31 936, nr. 1230), de brief inzake het convenant Reduceren vogelaanvaringen Schiphol 2025–2031 (Kamerstuk 29 665, nr. 576), de brief inzake het zonnepark nabij de Polderbaan (Kamerstuk 29 665, nr. 575), en de beleidsreactie van het ACOL-rapport over aanbeveling 3 (Kamerstuk 22 861, nr. 51).

De vragen en opmerkingen zijn op 4 september 2025 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 19 september 2025 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen van de PVV-fractie

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

Elke overlastgevende passagier is er wat het Ministerie van IenW betreft één te veel. De vorige Minister van IenW is in Brussel het gesprek aangegaan over de Europese privacyregelgeving in relatie tot het delen van zwarte lijsten in de luchtvaart. Brussel verkent of een aanpassing van de regelgeving nodig is, maar het is niet te zeggen hoe zich dit in de EU gaat ontwikkelen en in welk tempo. Daarnaast vraagt de aanpassing bijvoorbeeld om goedkeuring van de Europese toezichthouder. Het doorlopen van een dergelijk traject vergt tijd.

Daarom is het belangrijk dat alle betrokken partijen in Nederland gezamenlijk stevig inzetten op alternatieve maatregelen om het aantal ordeverstoringen terug te dringen. Ondanks dat KLM en Transavia onderling zwarte lijsten delen, blijft het aantal ordeverstoringen passagiers toenemen. Het ministerie werkt op nationaal niveau met het Openbaar Ministerie, de Koninklijke Marechaussee (KMar), de luchtvaartsector en de bonden aan een roadmap waarin de noodzakelijke maatregelen worden benoemd die kunnen bijdragen aan het terugbrengen van het aantal ordeverstoringen passagiers in het gehele ketenproces van vlucht- en passagiersafhandeling. Het ministerie vervult hierin een faciliterende rol. De Kamer wordt hierover in het eerste kwartaal van 2026 geïnformeerd.

Verder is Nederland vertegenwoordigd in de Europese taskforce voor de aanpak van dit probleem, voor kennisdeling en delen van best practices. Zo sluit Nederland zich aan bij een voorlichtingscampagne van het European Union Aviation Safety Agency (EASA) in 2026, waarmee passagiers bewust worden gemaakt van de gevolgen als je je misdraagt aan boord.

In het commissiedebat Luchtvaart van 10 september heeft het lid Boutkan een aanvullende vraag gesteld over de aanpak van ordeverstoringen passagiers, namelijk waarom gegevensuitwisseling wel kan plaatsvinden bij verkeersovertredingen via kentekenregistratie in het kader van de verkeersveiligheid, maar niet in het kader van vliegveiligheid?

Het kentekenregister is een wettelijk aangewezen basisregister waarvoor de RDW is aangewezen als beheerder en verwerkingsverantwoordelijke. Het maakt deel uit van het stelsel van basisregistraties. Deze zijn voor de overheid van groot belang om te kunnen beschikken over adequate gegevens bij de uitvoering van haar taken zoals handhaving. In geval van verkeersovertredingen vindt gegevensuitwisseling bijvoorbeeld plaats tussen overheidsinstanties zoals de Nationale Politie, CJIB en de RDW. Luchtvaartmaatschappijen zijn private entiteiten. Hiervoor gelden andere vereisten. Zie nader de antwoorden op de vragen van de NSC-fractie over dit onderwerp.

De leden van de PVV-fractie lezen vervolgens in de antwoorden op de 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.

De bijdrage van het Ministerie van IenW wordt niet verhaald. Vanuit de Staat wordt financieel bijgedragen aan de oplossing, omdat de effecten van deze complexe en bijzondere situatie een breder maatschappelijk belang raken. De veiligheid van de luchtvaart staat voorop. Indien de Polderbaan weer langdurig gesloten zou moeten worden om de gevaarzetting door schittering te mitigeren, zou dit grote effecten hebben op de operatie van Schiphol, de internationale verbondenheid en de geluids-overlast voor omwonenden. Als de betrokken partijen hier onderling niet uit waren gekomen, zouden de financiële gevolgen en de impact van de situatie op de maatschappelijke belangen die het ministerie borgt alleen maar groter worden. Daarom heeft de Staat gekozen om met een financiële bijdrage (in de vorm van een decentralisatieuitkering aan de gemeente Haarlemmermeer) mee te helpen aan een oplossing van dit probleem.

Verder vragen de leden van de PVV-fractie of deze tot nu toe genomen maatregelen (het verwijderen van een aantal zonnepanelen en het plakken van folie op zonnepanelen) voldoende zijn om de vliegveiligheid rondom Schiphol te garanderen.

Door de zonnepanelen te demonteren wordt voorkomen dat Schiphol in het najaar voor een langere periode bij zonnig weer een baan moet sluiten. Dit heeft zeer ongewenste gevolgen. Met het aanbrengen van het speciale folie dat de reflectie reduceert, is de verwachting dat het probleem van de schittering is opgelost. Het zonnepark kan dan vanaf september 2026 weer operationeel zijn zonder dat de vliegveiligheid in gevaar wordt gebracht. De betrokken partijen hebben hiertoe afspraken gemaakt in de vaststellingsovereenkomst. Onderdeel van deze afspraken tussen Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer en de exploitant van het zonnepanelenpark is een monitoringsprogramma om dit goed in de gaten te houden.

In het commissiedebat Luchtvaart van 10 september heeft lid Boutkan van de PVV-fractie een aanvullende vraag gesteld over de aanpak van zonnepanelenparken, namelijk of wordt voorkomen dat de vliegveiligheid in gevaar komt in verband met de andere voorziene zonnepanelenparken in de omgeving van Schiphol (met een totale oppervlakte van 185ha).

Over de andere zonnepanelenparken in de omgeving van Schiphol is intensief contact tussen de gemeente Haarlemmermeer, de initiatiefnemers en het Integral Safety Management System (ISMS) Schiphol, waarin alle partijen in de sector zijn vertegenwoordigd. De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna ILT-Luchtvaartautoriteit) heeft een informatieblad gepubliceerd met aandachtspunten voor belanghebbende partijen dat kan dienen als hulpmiddel bij het voorbereiden en behandelen van een aanvraag van een vergunning voor een zonnepark in de nabijheid van luchthavens. Tevens is bij EASA aangedrongen op het vaststellen van kaders. Hiermee kan voorkomen worden dat de situatie zich herhaalt.

De leden van de PVV-fractie geven verder aan positief te zijn over de tot nu toe gezette stappen rondom openheid van zaken rondom de Bijlmer-vliegcrash. 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.

Het Ministerie van IenW heeft grote stappen gezet om de openbaarheid en toegankelijkheid van het archief van de Bijlmer-vliegcrash te vergroten, in lijn met het rapport van het Adviescollege Openbaarheid en Overheidsin-

formatie (ACOI) «Geen afgesloten hoofdstuk». Met een tweetal besluiten zijn stukken uit de Bijlmervliegcrash archieven openbaar geworden die eerder niet openbaar waren omdat die als vertrouwelijk golden.¹ Daarnaast is het ministerie in de beleidsreactie aan de Kamer van 29 augustus jl. ingegaan op het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van ACOI-aanbeveling 3.² In aanbeveling 3 wordt voorgesteld om verzoeken tot inzage in vertrouwelijke stukken over de Bijlmervliegcrash door een onafhankelijke commissie te laten beoordelen.

Bij de hiervoor bedoelde stappen is het belangrijk te benadrukken dat het ministerie zeer hecht aan het beginsel van «just culture» en de daarbij behorende kernprincipes die erop zijn gericht de luchtvaartveiligheid te borgen. Bij de genomen en nog te zetten stappen wordt daarmee zorgvuldig rekening gehouden. Dit geldt ook voor de overweging om de advisering over de uitvoering van de balancing test voor alle verzoeken van inzage en openbaarmaking van onderzoeksinformatie over de Bijlmervliegcrash en andere (oude) luchtvaartongevallen niet te laten uitvoeren door een (permanente) commissie zoals voorgesteld door het ACOI, maar door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). De afweging om dit bij de OVV te beleggen houdt rekening met de eisen die de internationale regelgeving stelt aan de vertrouwelijkheid van gegevens om de veiligheid in de luchtvaart te borgen en draagt bij aan het vergroten van transparantie en de onafhankelijke weging van alle belangen. Uit het onderzoek bij aanbeveling 3 is gebleken dat alle partijen in de burgerluchtvaart deze nog te nemen stappen onderschrijven.

Als laatste vragen de leden van de PVV-fractie of de Minister van IenW, in het kader van vliegveiligheid en gezien aanhoudende acties op Schiphol, bereid is de extreemlinkse milieu-activistische organisatie genaamd Extinction Rebellion toe te voegen aan de lijst van terroristische organisaties. Zo nee, waarom niet?

Het Ministerie van IenW is erop tegen als er moedwillig buiten de kaders van de wet om acties worden gevoerd op beveiligd gebied van Schiphol. Het kabinet wil sneller, effectiever en gericht optreden tegen ontwrichtende acties waarbij doelbewust de grenzen van de wet worden overtreden. Wat hiervoor nodig is, wordt momenteel onder regie van de Ministers van Justitie en Veiligheid (JenV) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) onderzocht. Het is niet aan het kabinet maar aan het Openbaar Ministerie en uiteindelijk de rechter om te bepalen of Extinction Rebellion als terroristische organisatie aan te merken is. Tevens is het aan het Openbaar Ministerie om te bezien of er redenen zijn waarom een organisatie verboden moet worden, en zo ja, om aan de rechtbank een verzoek te doen om deze organisatie te verbieden en te ontbinden.

Vragen en opmerkingen van de 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

¹ Besluit van de Minister van IenW van 28 augustus 2024, nr. IENW/BSK-2024/22783 toestemming inzage archiefbescheiden Bijlmerramp (Stcrt. 2024, nr. 28136) en besluit van de Minister van IenW van 11 december 2024, nr. IENW/BSK-2024/332758, houdende wijziging van het Besluit toestemming inzage archiefbescheiden Bijlmerramp (Stcrt. 2024, nr. 40252).

² Kamerstuk 22 861, nr. 51.

dodelijke slachtoffers in de omgeving van de luchthaven slechts beperkt kleiner zijn geworden. De leden vragen vervolgens of de Minister kan uitleggen hoe het kan dat de luchtvaart aan alle kanten veiliger zou zijn geworden, maar de risico's voor omwonenden amper afnemen? Verder vragen de leden wat er volgens de Minister nodig is om die risico's wel fors te laten afnemen?

Het externe veiligheids (EV)-risico rondom een luchthaven wordt bepaald door drie onderdelen: de kans op een vliegtuigongeval, de locatie waar het mogelijke ongeval plaatsvindt en de gevolgen van het ongeval in termen van het impactgebied waarin sprake is van dodelijke slachtoffers. De actualisaties van de EV-modelonderdelen door het NLR laten zien dat de veranderingen op deze drie onderdelen klein zijn waardoor de risico's op dodelijke slachtoffers in de omgeving van de luchthaven beperkt kleiner zijn geworden. Doordat het niveau van veiligheid in Nederland hoog is, geven de wijzigingen maar een beperkte daling in het risico.

De leden van de fractie van GroenLinks-PvdA vragen verder hoe groot het risico is voor een omwonende van Schiphol, vergeleken met een omwonende van bijvoorbeeld een chemisch complex, een goederenspoorlijn of een munitieopslag van Defensie? Met betrekking tot dit onderwerp vragen deze leden ten slotte hoeveel groter de risico's van omwonenden van Schiphol zijn vergeleken met de gemiddelde Nederlander en om hoeveel mensen het gaat?

In het gebied rond Schiphol waar de kans op een dodelijk ongeval één op honderdduizend is, mogen op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol geen nieuwe woningen worden gebouwd. Bestaand gebruik moet middels aanpassing van bestemmingsplannen uitgefaseerd worden. In gebieden waar het EV-risico één op een miljoen is, mogen ook geen nieuwe woningen worden gerealiseerd. Bestaande bouw mag wel bewoond blijven. Op aanvraag van de gemeente kan in sommige gevallen een uitzondering worden gemaakt op dit woningbouwverbod, middels een verklaring van geen bezwaar van de ILT-Luchtvaartautoriteit. De gemeente moet dan zorgvuldig afwegen en onderbouwen of de toevoeging van nieuwe woningen opweegt tegen het risico op dodelijke slachtoffers door een vliegtuigongeval.

Wanneer het gaat om andere sectoren (zoals de chemische industrie en bij het vervoer van gevaarlijke stoffen) is het beschermingsregime vergelijkbaar: er mag in het gebied waarbij de kans bestaat op een ongeval met dodelijke afloop van één op een miljoen geen woningbouw zijn (behoudens bestaand gebruik). Voor munitieopslag van Defensie wordt gewerkt met effectafstanden die per geval berekend worden.

Het aantal personen dat binnen een EV-risicocontour woont, wordt onderzocht in het kader van een milieu-effectrapportage, ter onderbouwing van een aanvraag voor een vergunning (bijvoorbeeld een luchthavenbesluit of het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol).

Ten tweede maken de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zich zorgen over 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 vergoelkende antwoorden en laissez-fairehouding van het ministerie ten opzichte van dergelijke praktijken vinden de leden 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. De leden vragen of het aan het kabinet is om het probleem rondom personeelstekort in de luchtvaartsector op te lossen en of de luchtvaart dit niet zelf moet doen.

Het Ministerie van lenW herkent zich niet in het geschetste beeld dat zij een laissez-fairehouding aanneemt over het onderhoud van vliegtuigen in het buitenland. Het ministerie heeft de luchtvaartmaatschappijen actief aangesproken op de keuzes die zij maken met betrekking tot het onderhoud. Ook de ILT-Luchtvaartautoriteit is hierover met de luchtvaartmaatschappijen in gesprek gegaan. De Kamer is eerder geïnformeerd dat de ILT-Luchtvaartautoriteit een uitgebreide toets uitvoert op de aanvraag van het bewijs van luchtwaardigheid en op de controle die al door de luchtvaartmaatschappij zelf is gedaan, voor alle luchtvaartuigen met onderhoudsgeschiedenis in het buitenland die in Nederland worden ingeschreven.³ Het Ministerie van lenW blijft de ontwikkelingen hierin nauwgezet volgen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit vraagt in de Staat van de Luchtvaart 2025 aandacht voor het tekort aan luchtvaarttechnici. Het Ministerie van lenW ziet het tekort aan gekwalificeerd personeel als een breder maatschappelijk probleem waar ook andere (technische) sectoren last van hebben. Het ministerie vindt het primair aan de luchtvaartsector om het voortouw te nemen in de aanpak van het tekort aan personeel. Verschillende sectorpartijen zetten al diverse initiatieven en campagnes op om de arbeidsmarktkrapte tegen te gaan en jongeren te enthousiasmeren voor luchtvaarttechniek. Het ministerie vraagt ook aandacht voor het onderwerp, zoals op de Netwerkdag Luchtvaartveiligheid waar de luchtvaartsector, overheid en studenten met elkaar in dialoog kunnen gaan over actuele onderwerpen. Daarnaast is Human Capital voor vele groeifondsprogramma's een belangrijk punt van aandacht. Zo wordt bijvoorbeeld bij het Nationaal Groeifonds-programma Luchtvaart in Transitie een Human Capital Agenda uitgewerkt met als doel voldoende en adequaat personeel te hebben voor de energietransitie in de luchtvaart.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen vervolgens of de omvang van de luchtvaart aangepast zou moeten worden aan wat we kunnen dragen; qua werk en veiligheid, maar ook milieu en klimaat.

Er zijn veel ontwikkelingen in de luchtvaart. Het Ministerie van lenW werkt aan een veilige luchtvaart waar internationale bereikbaarheid en economische belangen en leefomgeving met elkaar in balans zijn. Op het gebied van duurzaamheid moeten belangrijke stappen worden gezet. Veiligheid is bij alle ontwikkelingen een randvoorwaarde.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen voorts of niet 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 luchtvaart?

Het Ministerie van lenW ziet het tekort aan gekwalificeerd personeel als een maatschappelijk probleem waar ook andere (technische) sectoren last

³ Kamerstuk 36 180, nr. 143 en Aangangsels Handelingen II 2024/25, nr. 2033.

van hebben. Er wordt niet voorzien dat het ministerie een dergelijk onderzoek inzet.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen ten slotte of talenten niet aangemoedigd zouden moeten worden om juist in andere sectoren aan het werk te gaan.

De veiligheid in de burgerluchtvaart is belangrijk voor passagiers, omwonenden van luchthavens en vliegroutes en voor de mensen die in de luchtvaart werken. Het Ministerie van IenW streeft naar een continue verbetering van de veiligheid in de luchtvaart, zodat er geen ongelukken meer gebeuren. Een oproep om mogelijke toekomstige luchtvaarttechnici aan te moedigen om in andere sectoren aan de slag te gaan draagt volgens het ministerie niet bij aan die doelstelling.

Vragen en opmerkingen van de 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 gearchiveerde meldingen in het MH17-hotspotarchief vallen onder het regime van EU Verordening 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart. Het MH17-hotspotarchief bevat ook stukken die niet onder deze verordening vallen en hiervoor kunnen andere toegankelijkheidsvereisten gelden. De Raad van State heeft bepaald dat meldingen zoals bedoeld in de verordening niet openbaar zijn. Daarmee zijn deze niet toegankelijk voor een ieder. De Raad van State heeft over het openbaar maken van deze meldingen uitspraak gedaan op 12 februari 2025.⁴ De Raad van State heeft daaraan voorafgaand aan het Europese Hof prejudiciële vragen gesteld. Naar het oordeel van het Europese Hof is de vertrouwelijkheid van informatie over gemelde incidenten en voorvallen een belangrijk onderdeel van het stelsel van toezicht en controle om de luchtvaartveiligheid te verbeteren. Volgens het Hof geldt een strikte vertrouwelijkheid voor alle informatie die nationale autoriteiten daarvoor verzamelen of opstellen. De Raad van State volgt in zijn uitspraak het Europese Hof. De Europese verordening en de rechtspraak gaan dus uit van een strikt vertrouwelijkheidsregime. Wel kent de verordening de mogelijkheid om gemelde informatie op te laten vragen door belanghebbenden. Het gaat daarbij echter om een zeer beperkte groep personen en instanties die met name een bijdrage leveren aan de bescherming van de luchtvaartveiligheid.

In de bijlage II bij de verordening is een lijst van belanghebbenden opgenomen die op grond van artikel 11 van de verordening kunnen verzoeken om gemelde informatie die in het Europees centraal register is opgenomen. De bijlage verwijst niet naar nabestaanden. Wel zijn onderzoekers (publieke of particuliere onderzoekslaboratoria, -centra of -organisaties; of universiteiten die zich bezighouden met luchtvaartveiligheidsonderzoek of -studies) in de bijlage aangeduid als belanghebbenden.

De leden van de NSC-fractie merken vervolgens op dat de Minister verwijst naar de 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

⁴ ECLI:NL: RVS: 2025:541.

evaluatie van dit toezicht, zodat de parlementaire controle daadwerkelijk geborgd is?

De regelgeving voor het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart om de luchtvaartveiligheid te verbeteren valt primair onder de bevoegdheid van de Europese Commissie. In het kader van die bevoegdheid heeft EASA krachtens de Europese Verordening 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart een cruciale rol bij het toezicht op de uitvoering van die verordening. Zo ondersteunt het agentschap de Europese Commissie bij het monitoren van de juiste toepassing van deze verordening. In de verordening zijn diverse voorzieningen opgenomen voor de waarborging van het functioneren van het ECCAIRS-systeem door middel van zogenaamde «common aviation safety requirements». EASA houdt door middel van audits toezicht op de werking van het ECCAIRS-systeem bij de lidstaten, waaronder in Nederland. De Kamer kan uiteraard op de hoogte worden gehouden van de uitkomsten van dat toezicht.

In de hoedanigheid van systeemverantwoordelijke voor de veiligheid van de burgerluchtvaart in Nederland en als EU-lidstaat neemt het Ministerie van IenW deel aan de vergaderingen van de EASA management board. In de EASA management board vergaderingen kunnen de EU-lidstaten het functioneren van het toezicht door EASA beoordelen en indien nodig voorstellen doen voor verbeteringen. Dat laatste is ook van toepassing voor het functioneren van EASA ten aanzien van het functioneren van het centrale platform voor de uitwisseling van dreigingsinformatie voor de EU-lidstaten en hun luchtvaartmaatschappijen, als ook het publiceren van Conflict Zone Information Bulletins (CZIBs) en Information Notes.

Daarnaast vragen de leden van de NSC-fractie 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 Terrorismebestrijding 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?

Sinds het neerhalen van vlucht MH17 zijn op internationaal, Europees en nationaal niveau belangrijke stappen gezet op het gebied van luchtruimbeheer, het delen van informatie en de besluitvorming over vliegroutes. Deze stappen zijn mede het antwoord op de aanbevelingen van de onderzoeksrapporten van de OVV inzake het neerhalen van MH17 en vliegen over conflictgebieden:

- *Internationaal: Door ICAO zijn de regels voor het vliegen over en nabij conflictgebieden uitgebreid en aangescherpt. De verplichtingen voor Staten om informatie te delen met hun stakeholders is aangescherpt en er zijn nieuwe verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersdienstverleners voor het uitvoeren van een risicoanalyse. Er is een nieuwe handleiding met best practices gepubliceerd voor het vliegen over en nabij conflictgebieden waarin het voorzorgsprincipe is opgenomen en criteria voor het sluiten van het luchtruim bij een conflict zijn uitgewerkt. Daarnaast is de handleiding voor samenwerking van civiel-militaire luchtverkeersdienstverleners verbeterd.*

- *Europees: In 2016 is de Europese Integrated Risk Assessment Group (IRAG) ingesteld onder leiding van DGMOVE en DGHOMÉ waaraan alle lidstaten deelnemen. Op basis van de gezamenlijke assessments worden door EASA CZIBs en Information Notes opgesteld. EASA beheert ook het Europese platform voor het delen van verzamelde dreigingsinformatie en samenwerking dat in 2021 is ingesteld.*
- *Nationaal: In 2016 is het convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart ondertekend door Nederlandse overheidspartijen, Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers.⁵ De doelstelling van het convenant is het nationaal borgen van het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zodat luchtvaartmaatschappijen, mede gebaseerd op deze informatie, een goede risicoanalyse kunnen maken voor een veilige vluchtuitvoering buiten het Nederlandse luchtruim. Uitgangspunt daarbij is dat de soevereine Staten primair verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in hun luchtruim en dat luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk zijn voor hun vluchtuitvoering en de keuze welke route wordt gevlogen door opengesteld luchtruim. Het convenant is in 2022 verlengd en is voor onbepaalde tijd aangegaan.⁶*

Door bovenstaande acties heeft de risicobeheersing met betrekking tot vliegen over en nabij conflictgebieden een concrete plek gekregen in het veiligheidsdenken in de volle breedte van de luchtvaartsector. Staten, internationale luchtvaartorganisaties, luchtvaartmaatschappijen, verkeersvliegers, luchtverkeersdienstverleners en luchtverkeersleiders zijn zich meer bewust van de risico's van vliegroutes over en nabij conflictgebieden. Mede als gevolg hiervan is na het neerhalen van vlucht MH17 het aantal publieke en commerciële informatiebronnen voor het verkrijgen van dreigingsinformatie en risicoanalyses voor luchtvaartmaatschappijen flink uitgebreid.⁷ Daarnaast vindt informatiedeling plaats via internationale contactgroepen en informatieplatforms, of op ad hoc basis over snel escalerende conflictsituaties. Voor uitgebreide informatie over de stand van zaken op internationaal, Europees en nationaal niveau wordt verwezen naar eerdere brieven waarin de Kamer is geïnformeerd.⁸

Met betrekking tot de vragen over de informatievoorziening aan luchtvaartmaatschappijen en welke instrumenten daarvoor worden gebruikt het navolgende. De luchtvaartmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van risicoanalyses. De hiervoor noodzakelijke dreigingsinformatie wordt beschikbaar gesteld door diverse publieke en private bronnen. Daarnaast wordt ook veelvuldig informatie tussen luchtvaartmaatschappijen onderling uitgewisseld. De informatie die wordt gedeeld in de expertgroep deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart kan ook vertrouwelijke informatie bevatten en stelt de luchtvaartmaatschappijen in staat hun risicoanalyses verder aan te scherpen voor de keuze van veilige vliegroutes. In de expertgroep wordt, naast de nationaal beschikbare informatie, ook de informatie gedeeld die verkregen wordt in de Europese IRAG bijeenkomsten. Over de vertrouwelijkheid van de informatie, de wijze van informatiedeling, de geheimhouding en de verantwoordelijkheid voor de volledigheid van de informatie en het gebruik daarvan zijn afspraken vastgelegd in het convenant.

⁵ Aan het convenant nemen deel de overheidspartijen van JenV (NCTV), IenW, BZK, Defensie en Buitenlandse Zaken, de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen KLM, TUIfly en Corendon en ook de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers.

⁶ Stcrt. 2022, nr. 24292 van 15 september 2022.

⁷ Waaronder OSINT, Dragonfly, Osprey Flight Solutions, Safe Airspace.

⁸ Kamerstuk 24 804, nr. 186 van 26 november 2021 en Kamerstuk 33 997, nr. 185 van 16 september 2024.

Met betrekking tot de vraag over het functioneren van de expertgroep in de praktijk het navolgende. De expertgroep deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart hanteert een vast vergaderrooster, maar kan op verzoek van een van de leden ad hoc bij elkaar komen indien een (escalerende) conflictsituatie hierom vraagt. Door de goede publiek-private samenwerking kan hieraan op zeer korte termijn gehoor worden gegeven. Naar aanleiding van de militaire spanningen in Iran, Israël en Libanon zijn ook enkele ad hoc overleggen geweest, zowel op nationaal als Europees niveau. Het vergaderrooster van de expertgroep is afgestemd op de vergaderingen van de Europese IRAG. Naast de expertgroep deling dreigingsinformatie is ook een loketfunctie ingericht bij de Nederlandse veiligheidsdiensten waar de kleinere luchtvaartmaatschappijen informatie met betrekking tot conflictgebieden kunnen verkrijgen ten behoeve van hun risicoanalyses.

Verder vragen de leden van de NSC-fractie 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 ILT die risicobeoordelingen achteraf controleert? Wanneer wordt deze pilot geëvalueerd en kan de Kamer een tussenrapportage ontvangen?

Het kabinet houdt vast aan de huidige verantwoordelijkheidsverdeling voor het vliegen over en nabij conflictgebieden. Zoals in de Kamerbrieven uit 2021 en 2024 aangegeven werkt het Nederlandse systeem van informatiedeling tussen de overheid en luchtvaartmaatschappijen goed en snel.⁹ De intensieve samenwerking tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen onder het convenant, is gestoeld op wederzijds vertrouwen en respect. Deze publiek-private samenwerking tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen is uniek in de wereld en maakt dat partijen meer dan in veel andere landen goed inzicht hebben in elkaars processen, waardoor er snel kan worden gehandeld. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat dit systeem verder zal verbeteren als de overheid de mogelijkheid heeft tot het geven van een advies of het opleggen van een verbod aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Het creëren van de mogelijkheid om op nationaal niveau een advies of verbod af te geven aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen stuit bovendien op zowel juridische, als praktische bezwaren. Daarbij heeft een Europese aanpak de sterke voorkeur, vanwege het effect en bereik van de CZIBs van EASA.

Met betrekking tot de vraag over de balans tussen de verantwoordelijkheden het volgende. De risicoanalyse die een luchtvaartmaatschappij uitvoert, maakt onderdeel uit van het veiligheidsmanagementsysteem dat elke luchtvaartmaatschappij dient te hebben op grond van de normen van ICAO. De Nederlandse Staat houdt hierop toezicht. Het risicobeleid van luchtvaartmaatschappijen maakt onderdeel uit van het veiligheidsmanagementsysteem. De ILT-Luchtvaartautoriteit is hiervoor in Nederland de aangewezen toezichthouder. Indien de ILT-Luchtvaartautoriteit constateert dat het veiligheidsmanagementsysteem niet of niet geheel conform de regels wordt toegepast, kan de ILT-Luchtvaartautoriteit beperkingen opleggen aan de operatie. Uit de in 2020 door ILT-Luchtvaartautoriteit onderzochte luchtvaartmaatschappijen bleek dat deze het overvliegen van conflictgebieden zeer serieus nemen en de werking van hun veiligheidsmanagementsystemen procedureel op orde hebben en dat de besluit-

⁹ Kamerstuk 24 804, nr. 186 van 26 november 2021 en Kamerstuk 33 997, nr. 185 van 16 september 2024.

vorming hierover bij allen zorgvuldig plaatsvindt met doorlopende afweging van de veiligheidsrisico's.¹⁰

In 2023 is het toezicht door de ILT-Luchtvaartautoriteit op de correcte uitvoering van het veiligheidsmanagementsysteem van de nationale luchtvaartmaatschappijen, ten aanzien van hun risicobeheer inzake vliegen over en nabij conflictgebieden, nader vormgegeven. De ILT-Luchtvaartautoriteit beoordeelt hierbij achteraf of de door de luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde risicoanalyses ten aanzien van vliegroutes procesmatig zorgvuldig zijn uitgevoerd. De ILT-Luchtvaartautoriteit beoordeelt in haar toezicht bij de luchtvaartmaatschappijen het proces tot besluitvorming om te vliegen over conflictgebieden. Het gaat dus om toezicht achteraf. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft geen rol in het besluitvormingsproces van de luchtvaartmaatschappijen. De risicoanalyse is primair een verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen die informatie ontvangen om deze beslissingen te kunnen nemen. Voor dit extra toezicht in relatie tot het risicobeheer van vliegen over conflictgebieden heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit gelijktijdig kennis opgebouwd. De ontwikkelfase betrof twee jaar met een evaluatie.¹¹

Met betrekking tot de evaluatie van de ontwikkelfase het navolgende. De inzichten die tijdens de ontwikkelfase zijn opgedaan, zijn (intern ILT-Luchtvaartautoriteit) continu geëvalueerd en direct opgenomen in het reguliere toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit. Daarmee is de ontwikkelfase afgesloten. Hierdoor is een (externe) eindevaluatie niet meer aan de orde. De uitkomsten van de toezichtactiviteiten worden, zoals gebruikelijk, met de betreffende luchtvaartmaatschappijen besproken en daarnaast teruggekoppeld in de stuurgroep van het convenant deling dreigingsinformatie burgerluchtvaart. De stuurgroep houdt toezicht op het op de juiste wijze functioneren van het convenant.

Ten slotte vragen de leden van de NSC-fractie met betrekking tot dit onderwerp 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?

Nederland heeft zich ervoor ingezet dat in de verbeterde ICAO-handleiding over het risicobeheer vliegen over en nabij conflictgebieden ook het voorzorgsbeginsel is opgenomen en criteria zijn ontwikkeld voor het sluiten van luchtruim bij conflicten, zoals is aanbevolen door de OVV. De introductie van het voorzorgsbeginsel heeft ertoe geleid dat op nationaal niveau bij twijfel vaker door luchtvaartmaatschappijen (tijdelijk) niet meer boven conflictgebieden wordt gevlogen. Met de doorontwikkelde procedures en de zogenaamde best practices beschreven in de handleiding is meer en tijdige informatiedeling en samenwerking inzake risicobeheer van het vliegen over en nabij conflictgebieden mogelijk op wereldschaal. Daarbij wordt informatie over conflictgebieden uitgewisseld in de contactgroep van het Safer Skies Consultative Committee dat met de expertgroep deling dreigingsinformatie wordt gedeeld. Het Nederlandse systeem is ook als een best practice opgenomen in het handboek, waardoor het de aandacht heeft van diverse geïnteresseerde landen.

De leden van de NSC-fractie merken op dat het aantal incidenten met ordeverstoringe passagiers blijft toenemen. Zij vragen de Minister op welke onderzoeken de stelling is gebaseerd dat een nationale zwarte lijst

¹⁰ Kamerstuk 24 804, nr. 151 en bijlage rapport ILT Overvliegen Conflictgebieden.

¹¹ Kamerstuk 33 997, nr. 185.

juridisch niet mogelijk is en of deze onderzoeken met de Kamer kunnen worden gedeeld.

Ordeverstoring gedrag aan boord van een vliegtuig is onacceptabel. Het kan de veiligheid van een vlucht in gevaar brengen. Wereldwijd groeit het aantal ordeverstoringende passagiers. Omdat dit een internationaal probleem is, vraagt dit om internationale samenwerking. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben in samenwerking met het Openbaar Ministerie, de Nederlandse luchthavens en de KMar onderzoek uitgevoerd naar het delen van zwarte lijsten. Dit onderzoek is niet in opdracht van het Ministerie van IenW uitgevoerd. Het ministerie heeft wel kennis genomen van de uitkomst van het onderzoek en deze met de Kamer gedeeld bij Kamerbrief van 12 december 2024.¹²

Het is juridisch gezien mogelijk om zwarte lijsten te delen binnen het eigen concern. Voor het delen van informatie buiten het eigen concern tussen in Nederland gevestigde ondernemingen moet een vergunning bij de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) worden aangevraagd. Bij de toetsing geldt, conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming, een aantal vereisten. Zo moet de aanvrager van de vergunning een gerechtvaardigd belang hebben, moet het doel niet op een andere manier zijn te bereiken, en moet het belang van de aanvrager zwaarder wegen dan het belang van de persoon diens gegevens worden gedeeld. Zeker in het geval van reizen is een zorgvuldige weging daarbij van belang. Immers kan de consequentie van plaatsing op een gedeelde zwarte lijst van meerdere luchtvaartmaatschappijen tot gevolg hebben dat voor de betrokkenen vervoer naar (verre) bestemmingen niet meer mogelijk is. Dat is een ingrijpende inperking van de grondrechten van de betrokkenen.

Er zijn verkennende gesprekken gevoerd met de AP over het delen van zwarte lijsten. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen opereren internationaal en hebben zich te verhouden tot wet- en regelgeving in het buitenland. Een aantal Nederlandse luchtvaartmaatschappijen heeft ook (dochter)ondernemingen over de grens. Daardoor is het voor luchtvaartmaatschappijen lastig om informatie over passagiers met elkaar te delen. Dit is eerder ook door de ILT-Luchtvaartautoriteit geconstateerd.

Ook de AP wijst op dit internationale karakter van de luchtvaart en de verantwoordelijkheid van de Europese privacy toezichthouder op basis van de Algemene Verordening Gegevensbescherming, de Europese privacywetgeving, in deze. De nationale autoriteiten binnen de EU die toezicht houden op persoonsgegevens zouden in gezamenlijkheid tot een algemeen oordeel moeten komen of er binnen de luchtvaart o.a. een gerechtvaardigd belang («legitimate interest») is om internationaal gegevens te delen en of dit zwaarder weegt dan de belangen van de betrokkenen die op een zwarte lijst worden geplaatst.

De vorige Minister van IenW is hiervoor in Brussel het gesprek aangegaan. Een meer uniforme benadering bij de beoordeling van de mogelijkheden voor het hanteren van zwarte lijsten zou het delen onderling mogelijk kunnen maken. Brussel verkent of een aanpassing van de regelgeving nodig is, maar het is niet te zeggen hoe en in welk tempo dit zich gaat ontwikkelen in de EU. Het is dus belangrijk dat de betrokken partijen in Nederland daarnaast gezamenlijk stevig inzetten op alternatieve maatregelen. Voor die maatregelen wordt samen met alle betrokken partijen een roadmap ontwikkeld waarover de Kamer in het eerste kwartaal van 2026 wordt geïnformeerd. Zie ook de antwoorden op de vragen van de PVV-fractie over dit onderwerp.

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 1181.

Ook vragen de leden van de NSC-fractie hoe deze conclusie zich verhoudt tot bestaande instrumenten zoals TankAlert, de collectieve horecaontzegging en het Extern Verwijzingsregister?

Het hanteren van een nationale zwarte lijst is onder zware randvoorwaarden mogelijk (zie het antwoord bij de vorige vraag). In diverse sectoren heeft de AP een vergunning voor het hanteren van een zwarte lijst verleend, onder andere aan TankAlert.

Er is door de betrokken partijen bij het platform unruly passengers onderzoek gedaan naar andere sectoren die zwarte lijsten delen, om te zien of hun ervaring en kennis kan worden toegepast in de luchtvaart. Het platform bestaat uit de luchtvaartsector, het Openbaar Ministerie, de KMar, het Ministerie van IenW en de vakbonden (FNV, VNC en VNV). Er is onder andere gekeken naar het voorbeeld van Hoog Catharijne in Utrecht en er is door KLM gekeken naar de ervaringen die voetbalorganisatie UEFA hierin heeft.

Dergelijke voorbeelden zijn niet één op één toepasbaar op de luchtvaart en de privacyregelgeving moet in specifieke gevallen worden gezien. Zoals onder de vorige vraag uiteengezet, opereert de luchtvaart internationaal en heeft zij zich ook te verhouden tot wet- en regelgeving in andere landen. Daarnaast is het in de detailhandel, zoals bij winkeldiefstal, logischer om zwarte lijsten onderling te delen, omdat daar vaak sprake is van recidive. En die lijsten mogen ook pas gedeeld worden nadat recidive heeft plaatsgevonden. Dit geldt eveneens voor de organisaties die betrokken zijn bijvoorbeeld bij TankAlert. In de luchtvaart is dat wezenlijk anders: de kans op recidive is volgens de cijfers van het Openbaar Ministerie vrijwel nihil.

Vervolgens vragen de leden van de NSC-fractie of de AP is gevraagd om een toets van een conceptprotocol en, zo nee, waarom niet?

Nee, er zijn verkennende gesprekken gevoerd met de AP en zoals in antwoord 19 uiteengezet wijst de AP op het internationale karakter van de luchtvaart en de verantwoordelijkheid van de Europese toezichthouder in dezen. Dit vraagt om een internationale aanpak en voorgenoemde inzet van de vorige Minister van IenW.

Daarnaast vragen de leden of de Minister kan 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?

Zoals eerder toegelicht is de vorige Minister van IenW in Brussel het gesprek aangegaan over uniformering bij het verdergaan (buiten het eigen concern) delen van zwarte lijsten. Brussel verkent of een aanpassing van de regelgeving nodig is, maar het is niet te zeggen hoe zich dit in de EU gaat ontwikkelen en in welk tempo. Zo vraagt de aanpassing bijvoorbeeld om goedkeuring van de Europese toezichthouder. Het doorlopen van een dergelijk traject vergt tijd.

Nederland is daarnaast vertegenwoordigd in de Europese taskforce voor de aanpak van dit probleem en heeft de oproep gedaan om samen met andere lidstaten en EASA dit probleem aan te kaarten bij de Europese Commissie. Verder is Nederland betrokken bij de voorlichtingscampagne in 2026, waarmee passagiers bewust worden gemaakt van de gevolgen als je je misdraagt aan boord.

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?

De veiligheid in de luchtvaart staat voorop. Het is belangrijk dat piloten voldoende uitgerust hun werkzaamheden kunnen uitvoeren. Het vliegen boven de wettelijke limieten die gelden voor werk- en rusttijden van piloten is onacceptabel. De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt toezicht op de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en kijkt daarbij ook hoe zij omgaan met «fatigue management». Daarnaast houdt de ILT-Luchtvaartautoriteit toezicht op de wettelijke normen van de flight time limitations (FTL) en treedt zij op wanneer zij dit noodzakelijk acht.

De resultaten van de EASA evaluatie van de FTL-regelgeving zijn vlak voor de zomer bekend geworden. Dit evaluatieonderzoek is uitgevoerd door een consortium van wetenschappelijke instellingen waaronder het NLR. Het NLR heeft ervaring op dit gebied en gebruikt wetenschappelijke onderzoeksinstrumenten om vermoeidheid te onderzoeken. De eerste indruk is dat de vigerende FTL-regelgeving voor het vliegend personeel niet direct hoeft te worden aangepast. Echter, er zijn wel patronen van (over)vermoeidheid te herkennen op bepaalde vluchten. Lidstaten, de Europese Commissie en stakeholders buigen zich momenteel over de uitkomsten om te bezien op welke punten een ander, of aangescherpt beleid, nodig zal zijn.

De leden van de NSC-fractie vragen verder of de Minister bereid is datalevering door maatschappijen aan de evaluatie van de *Flight and Duty Time Limitations* verplicht te stellen in plaats van vrijwillig te laten?

De evaluatie van de FTL-regelgeving is in opdracht van EASA uitgevoerd. In de evaluatie is de verplichting tot het meewerken aan dataverzameling door luchtvaartmaatschappijen niet voldoende geborgd. De onderzoekers hebben aangegeven dat de resultaten hierdoor niet beïnvloed zijn. Desalniettemin zal het Ministerie van IenW dit punt bij de bespreking van de resultaten als aandachtspunt aan EASA meegeven.

Daarnaast vragen de leden van de NSC-fractie hoe de Minister de toenemende inzet van *Commander's Discretion* beoordeelt, en of hij bereid is dit bij de Europese Commissie te agenderen met het oog op aanscherping van de criteria?

*Om vraagstukken te agenderen in Europa is het noodzakelijk goed inzicht te hebben in de grootte van het vraagstuk. Het Analysebureau Luchtvaart-voorvallen van de ILT-Luchtvaartautoriteit heeft geen signalen dat in toenemende mate gebruik wordt gemaakt van de zogenoemde *Commander's Discretion*. Het Ministerie van IenW is hier eerder door de vertegenwoordiging van vliegers op geattendeerd, maar deze vermeende toename is niet terug te zien in de cijfers. Zonder concrete onderbouwing bijvoorbeeld door recente meldingen zal het lastig zijn dit te agenderen.*

Bovendien vragen de leden van de NSC-fractie of de Minister zich er voor wil inzetten dat EASA vermoeidheidsrapportagesystemen verplicht stelt?

Het verplicht stellen van een vermoeidheidsrapportagesysteem zal één van de toekomstige elementen zijn die zal worden ingebracht door Nederland bij de bespreking van de evaluatie van EASA van de FTL-regelgeving.

Vervolgens constateren de leden van de NSC-fractie 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 relatie tussen ontoereikende arbeidvoorwaarden (sociaal economische condities waaronder atypische arbeidsovereenkomsten) en vermoeidheid onder het vliegend personeel is eerder gelegd. Het is ook onderdeel van een studie die momenteel door EASA zal worden uitgevoerd op basis van artikel 89 van de Basic Regulation van EASA. Nederland volgt de uitkomsten van deze studie met grote belangstelling, deze worden in februari 2026 verwacht. In algemene zin is Nederland geen voorstander van ZZP constructies voor het vliegend personeel. Of een verbod op ZZP constructies noodzakelijk is, moet echter blijken uit de eerdergenoemde EASA studie over de relatie tussen arbeidvoorwaarden en (on)veilige situaties in de cockpit. Nederland wil daar niet op vooruitlopen.

Ten aanzien van Verordening 1008/2008 kan worden gemeld dat de Europese Commissie, vooruitlopend op een eventuele herziening, een open consultatie is gestart die dit najaar loopt. Het kabinet is voornemens hierop te reageren. Op de precieze reactie beraadt het kabinet zich nu. Conform afspraak wordt de Kamer geïnformeerd zodra het standpunt bepaald is. In algemene zin is Nederland voorstander van de opname van sociale clausules en ondersteunt de mogelijkheid om maatregelen in relatie tot sociale vraagstukken te onderzoeken.

De leden van de NSC-fractie wijzen ten aanzien van dit onderwerp als laatste 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?

Bij onderhandelingen is het doorgaans niet haalbaar om elkaar eenzijdig verplichtingen – die voortvloeien uit eigen EU- of nationale regelgeving – op te leggen. Zo is het vaak niet mogelijk om volledige naleving van EU-recht van andere landen te vereisen binnen hun grondgebied. Net als dat het voor derde landen ook niet mogelijk is om hun nationale regels en normen eenzijdig aan EU-lidstaten op te leggen.

Wel geldt er al een breed vastgesteld mondiaal systeem van ICAO-regels, normen en internationale standaarden waarbinnen de luchtvaart veilig opereert en aan verduurzaming werkt. De ICAO-verdragsstaten spannen zich in om deze standaarden volledig na te leven. Dit verklaart mede waarom het voor vele derde landen niet acceptabel blijkt wanneer de EU of een individuele Verdragsluitende Staat hen soms nog strengere eisen op bepaalde terreinen wil opleggen.

Wanneer niet Europese luchtvaartmaatschappijen zich op Europees grondgebied begeven gelden wel veel EU-regels, zoals eisen omtrent ReFuelEU en de FTL.

Met nieuwe standaarden en bepalingen voor luchtvaartverdragen is al een fundamenteel ander uitgangspunt gekozen dan in het verleden. Nederland zet zich bij het afsluiten van nieuwe luchtvaartverdragen in voor een verbetering op factoren als verduurzaming, eerlijke concurrentie en arbeidsomstandigheden. Dergelijke afspraken kunnen de luchtvaartmarkt verder gelijktrekken.

Ten slotte merken de leden van de NSC-fractie op dat de OVV in juni 2025 heeft vastgesteld dat de geadviseerde aanpassingen aan het landingsstelsel 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 tijdspad deze aanpassingen wél zijn gepland? En hoe borgt hij dat baanonderhoud of infrastructuurplanning nooit ten koste gaat van vliegveiligheid?

Op 12 januari 2023 raakte een Airbus A330-300 van Delta Air Lines bij de landing op de Oostbaan (baan 22) op 11 meter voor de baandrempel de grond met het landingsgestel. Het vliegtuig raakte licht beschadigd en niemand raakte gewond. De landingsbaan is kort, maar feitelijk geschikt voor de landing van een Airbus A330 en vergelijkbare vliegtuigen. De oorzaak was een samenspel van het ontwerp van het landingssysteem en operationele factoren. Door het landingssysteem kan een vliegtuig te laag boven de baandrempel komen en was het risico om aan het eind van de landingsbaan door te schieten door de bemanning hoger ingeschat dan het risico om te vroeg de landing in te zetten.

Naar aanleiding van het onderzoek van de OVV heeft Schiphol de informatie voor piloten over baan 22 aangepast. Het Aeronautical Information Publication (AIP) is hierop aangepast en er is meteen een waarschuwing gegeven met een Notice to Airmen (NOTAM).¹³ Deze aanpassingen gelden nog steeds. Piloten moeten deze informatie raadplegen voor de landing als onderdeel van hun normale werkwijze in hun voorbereiding op de vlucht om alle risico's door te nemen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft geconstateerd dat met de tijdelijke maatregelen die zijn genomen door Schiphol de operationele risico's zijn geborgd, waardoor grote vliegtuigen als de Airbus A330 (de zogenaamde widebody-vliegtuigen) veilig op baan 22 kunnen landen.

Schiphol heeft een risicoanalyse laten uitvoeren en op basis daarvan lange termijn maatregelen aangekondigd voor de aanpassing van het landingssysteem en de landingsbaan. Vanwege het geplande onderhoud aan de Buitenveldertbaan (baan 27) deze zomer, is het noodzakelijk om bij harde zuidwestenwind baan 22 te kunnen gebruiken voor widebody-vliegtuigen. Uit de risicoanalyse blijkt dat het niet gebruiken van baan 22 in zulke omstandigheden leidt tot grotere risico's bij gebruik van de andere landingsbanen. Uit de risicoanalyse blijkt verder dat blijvend gebruik van de Oostbaan tot 2028 veilig is, en dat het vermijden van het

¹³ Een NOTAM wordt door de luchtverkeersdienstverlener afgegeven wanneer er wijzigingen plaatsvinden in het luchtruim of op een luchthaven die plotseling zijn dan wel tijdelijk zijn waardoor publicatie van de wijzigingen in het AIP niet aan de orde is, maar waarvan het noodzakelijk is dat personen die betrokken zijn bij de vluchtvoorbereiding en -uitvoering tijdig kennisnemen.

gebruik van deze baan voor widebody-vliegtuigen ook op lange termijn tot extra risico's kan leiden. Schiphol heeft een structurele oplossing gepland tijdens de zogenaamde «Groot Onderhoudsperiode» van de landingsbaan in 2027. De OVV is door Schiphol geïnformeerd over de uitgevoerde risicoanalyse.

Voorafgaand aan onderhoudswerkzaamheden worden door Schiphol uitgebreide risicoanalyses uitgevoerd om te verzekeren dat de veiligheid van het vliegverkeer niet in gevaar komt. Hierbij worden alle werkzaamheden zorgvuldig afgestemd en gepland in overleg met de luchtverkeersleiding en de luchthavenbeheerder. Deze samenwerking zorgt ervoor dat onderhoud zo veel mogelijk buiten drukke operationele uren plaatsvindt, waardoor de impact op het vliegverkeer minimaal is en de veiligheid gewaarborgd blijft.

In Nederland wordt er door de ILT-Luchtvaartautoriteit toezicht gehouden op de naleving van de Europese regelgeving om te garanderen dat baanonderhoud en infrastructuurplanning niet ten koste gaan van de vliegveiligheid. Zo controleert de ILT-Luchtvaartautoriteit nauwgezet of de onderhoudsplanning voldoet aan alle veiligheidsnormen en dat er voldoende maatregelen zijn genomen om mogelijke risico's te beheersen.

Daarnaast is het op basis van de Europese Verordening (EU) 376/2014 verplicht dat alle veiligheidsincidenten en potentiële risico's systematisch worden gemeld en onderzocht, wat bijdraagt aan een voortdurende verbetering van de veiligheidsprocessen ook rondom baanonderhoud. Na elke onderhoudsperiode vinden er inspecties en/of audits plaats om te controleren of de procedures correct zijn gevolgd en de veiligheid daadwerkelijk is gewaarborgd. Bij baanonderhoud wordt het zogenoemde management of change proces gevolgd. Onderdeel van dat proces is het overleggen van een safety assessment door de luchthaven. Door deze combinatie van toezicht, grondige risicobeoordeling, samenwerking tussen alle betrokken partijen en naleving van de Europese regels en het toezicht daarop, zorgt Nederland ervoor dat vliegveiligheid nooit in het gedrang komt door onderhoudswerkzaamheden aan de banen.

Vragen en opmerkingen van de 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 en hoe wordt geborgd dat dit in de toekomst niet opnieuw gebeurt, zowel bij Schiphol als bij andere luchthavens?

Voor de vergunningverlening van het zonnepark van De Groene Energie Corridor (DGEC) en andere initiatiefnemers rondom de luchthaven Schiphol is het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer het bevoegd gezag.

Er is een aantal zonneparken in de nabijheid van luchthavens gerealiseerd en hierbij zijn geen meldingen van hinder door schittering van piloten gekomen. Het is dus niet zo dat ieder zonnepark in de nabijheid van luchthavens leidt tot de problematiek van schittering, zoals dat in het geval van DGEC is opgetreden. Om deze problematiek bij andere luchthavens in de toekomst te voorkomen heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een informatieblad opgesteld. Dit informatieblad bevat aandachtspunten voor belanghebbende partijen en kan dienen als hulpmiddel bij het voorbereiden en behandelen van een aanvraag van een vergunning voor een zonnepark in de nabijheid van luchthavens. Belangrijk aspect is dat

een initiatiefnemer tijdig contact opneemt met de exploitant van de luchthaven en de luchtverkeerleidingorganisatie. Het informatieblad is gepubliceerd en actief bekend gemaakt bij betrokken partijen, zoals gemeenten, omgevingsdiensten en Regionale Energie Strategie (RES)-regio's. Op internationaal niveau dringt Nederland aan op het vaststellen van kaders voor zonneparken in de nabijheid van luchthavens door EASA.

Daarnaast vragen de leden van de BBB-fractie 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.

Zoals reeds toegelicht in deze schriftelijke beantwoording, wordt vanuit de Staat financieel bijgedragen aan de oplossing, omdat de effecten van deze complexe en bijzondere situatie een breder maatschappelijk belang raken. De veiligheid van de luchtvaart staat voorop. Indien de Polderbaan weer langdurig gesloten zou moeten worden om de gevaarzetting door schittering te voorkomen, zou dit grote effecten hebben op de operatie van Schiphol, de internationale verbondenheid en de geluidsoverlast voor omwonenden. Als de betrokken partijen hier onderling niet uit zouden komen, zouden de financiële gevolgen en de impact van de situatie op de maatschappelijke belangen die het Ministerie van IenW borgt alleen maar groter worden. Daarom heeft de Staat gekozen om met een bijdrage (in de vorm van een decentralisatieuitkering aan de gemeente Haarlemmermeer) te voorzien in het oplossen van dit probleem.

De leden van de BBB-fractie vragen ten aanzien van dit onderwerp ten slotte welke waarborgen er zijn zodat dit geen precedent vormt?

De Staat heeft in dit unieke geval (omdat er sprake is van een gerealiseerd zonnepark dat voor gevaarzettende schittering zorgt met een grote maatschappelijke impact) ervoor gekozen om met een bijdrage tot een oplossing te komen. Wat betreft andere parken in de omgeving van Schiphol is er intensief contact tussen de gemeente Haarlemmermeer, de initiatiefnemers en het ISMS Schiphol, waarin alle partijen in de sector zijn vertegenwoordigd. Daarnaast is, zoals hiervoor gesteld, een informatieblad gepubliceerd met aandachtspunten voor belanghebbende partijen bij het voorbereiden en behandelen van een aanvraag van een vergunning voor een zonnepark in de nabijheid van luchthavens en is bij EASA aangedrongen op het vaststellen van kaders. Hiermee kan voorkomen worden dat de situatie zich herhaalt.

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. Deze leden vragen of er bijvoorbeeld opnieuw wordt 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?

Om het aantal vogelaanvaringen verder naar beneden te brengen, richt het nieuwe convenant zich op een ruimtelijk programma, een populatieprogramma en een monitorings- en onderzoeksprogramma. Het opstellen van de programma's in het convenant gebeurt in overleg met de boeren en grondeigenaren in het gebied. In het ruimtelijk programma gaat het om maatregelen die ervoor zorgen dat het gebied rond Schiphol op risicovolle plekken minder aantrekkelijk wordt voor vogels (en ganzen in het bijzonder). Het Rijk, de provincie Noord-Holland en gemeenten kunnen bijvoorbeeld stimuleren dat rondom Schiphol gewassen geteeld worden

die niet aantrekkelijk zijn voor ganzen. Schiphol doet dat al op de eigen gronden in de omgeving van het luchthaventerrein. Waar nodig wordt ingezet op het verjagen of in het uiterste geval doden van ganzen. Voor deze maatregelen wordt aangesloten bij het Faunabeheerplan 2025–2031 van de provincie Noord-Holland. De provincie Noord-Holland heeft over de financiering hiervan een bestuurlijke agenda opgesteld. Via de begroting van het Ministerie van IenW zijn voor ruivangsten en verjaging middelen beschikbaar gesteld.

Bij de uitwerking van de programma's en de maatregelen werken de convenantpartijen intensief samen met alle betrokken partijen, zoals de verkeersvliegers, natuur- en milieuorganisaties en de Land- en Tuinbouworganisatie (LTO).

De leden van de BBB-fractie hebben gelezen dat de actualisaties van het NLR laten zien dat externe veiligheidsrisico's rond luchthavens beperkt kleiner zijn geworden. Deze leden vragen of de Minister kan aangeven hoe deze risico's zich verhouden tot de geplande woningbouw in de nabijheid van luchthavens?

Zoals ook toegelicht in de beantwoording van vraag 9, is de kans op een dodelijk ongeval één op honderdduizend in het gebied rond Schiphol. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol mogen er geen nieuwe woningen worden gebouwd. Bestaand gebruik moet middels aanpassing van bestemmingsplannen uitgefaseerd worden. In gebieden waar het externe veiligheidsrisico één op een miljoen is, mogen ook geen nieuwe woningen worden gerealiseerd. Bestaande bouw mag bewoond blijven. Op aanvraag van de gemeente kan in sommige gevallen een uitzondering worden gemaakt op dit woningbouwverbod, via een verklaring van geen bezwaar van de ILT-Luchtvaartautoriteit. De gemeente moet dan zorgvuldig afwegen en onderbouwen of de toevoeging van nieuwe woningen het risico op dodelijke slachtoffers door een vliegtuigongeval verhoogt. Het zou ook niet (meteen) betekenen dat hiermee meer ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld woningbouw, omdat dit ook beïnvloed wordt door bijvoorbeeld de geluidregelgeving.

Daarnaast vragen de leden van de BBB-fractie 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?

EASA heeft in november 2024 bevestigd het eens te zijn met Nederland dat de doelstelling van het eMCO-concept vliegen met één piloot minimaal veiligheid verhogend moet zijn. Inmiddels zijn de eindresultaten van het onderzoek door EASA gepubliceerd. Daaruit blijkt dat op dit moment niet kan worden aangetoond dat het eMCO even veilig is als de operatie met minimaal twee piloten. EASA heeft aangegeven dat het regelgevingstraject nu geen opvolging krijgt. Nederland is voorstander van technologische ontwikkelingen die de veiligheid vergroten. Introductie van nieuwe technologieën mag er niet toe leiden dat vliegen minder veilig wordt. Zolang de veiligheid van dit concept niet vaststaat blijft Nederland dus ook vasthouden aan het principe van twee piloten in de cockpit.

De leden van de BBB-fractie hebben 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.

Om veiligheidsredenen en aangezien dit vraagstuk niet de primaire verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenW is, kan het ministerie niet nader ingaan op het eerste deel van de vraag. Voor wat betreft de vraag naar de maatregelen, kan worden gemeld dat Schiphol heeft aangegeven maatregelen te hebben getroffen om toegang met ongeldige instapkaarten tot beveiligde gebieden te beperken. Daarnaast wordt in opdracht van de Ministers van JenV en BZK een onderzoek uitgevoerd naar demonstratierecht. Hierin wordt ook gekeken hoe het handelingsperspectief versterkt kan worden voor het omgaan met ontwrichtende acties. De Kamer is daar op 10 januari jl. over geïnformeerd.¹⁴ De resultaten van dit onderzoek worden binnenkort verwacht. De Ministers van JenV en BZK pakken de opvolging daarvan op. Het Ministerie van IenW blijft in gesprek met Schiphol, de betrokken bewindspersonen en de Kamer. De veiligheid van de burgerluchtvaart heeft continu de gezamenlijke aandacht.

Ook vragen de leden van de BBB-fractie 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?

Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en is tevens de bevoegde autoriteit voor het vitale proces luchtvaart. Het Ministerie van JenV is verantwoordelijk voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Er zijn geen signalen dat de veiligheid van de vluchtuitvoering en de continuïteit van het vitale luchtvaartproces in het geding zijn geweest bij de demonstraties op 14 december 2024 en 8 maart 2025. Naast de algehele veiligheid is het ook voor de beveiliging van belang dat luchthavenprocessen in het beveiligde gebied ordentelijk en beheersbaar verlopen. Dergelijke acties in beveiligd gebied kunnen deze luchtvaartprocessen en de continuïteit van de luchthaven als vitaal object verstoren. Daarom keurt het Ministerie van IenW dergelijke acties in beveiligd gebied van Schiphol ten strengste af en vindt deze zeer onwenselijk.

Het lokale gezag, in het bijzonder de burgemeester, is verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en het faciliteren van demonstraties, wanneer deze buiten het beveiligde gebied plaatsvinden. In het beveiligde gebied is de luchthavenexploitant verantwoordelijk voor het toezicht op de veiligheid en voor het ordentelijk verlopen van luchthavenprocessen.

De KMar houdt toezicht op de beveiliging van de burgerluchtvaart en voert de politietaak uit op luchthavens. Het Openbaar Ministerie en de rechter beoordelen of na aanhouding vervolging op zijn plaats is en of er sprake is van strafbare feiten. Het verstoren van luchtvaartprocessen op luchthavens, alsmede het wederrechtelijk binnendringen van beveiligd gebied van luchthavens of wederrechtelijk aldaar verblijven, betreft een misdrijf.¹⁵ Voor de verdere beantwoording van deze vraag wordt de Kamer doorverwezen naar het Ministerie van JenV.

Tot slot vragen de leden van de BBB-fractie naar de laatste stand van zaken wat betreft het aerotoxisch syndroom en zijn benieuwd hoe het proces van erkenning dat het een bedrijfsziekte is, ervoor staat.

Het thema beroepsziekten is het beleidsterrein van het Ministerie van SZW, dat ook deelneemt aan de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC). Volgens Ministerie van SZW is een beroepsziekte een ziekte of

¹⁴ Kamerstuk 34 324, nr. 14.

¹⁵ Art. 162a WvSr, art 62a Lvw, art. 139, eerste lid, WvSr.

aandoening als gevolg van een belasting die in overwegende mate in arbeid of arbeidsomstandigheden heeft plaatsgevonden. Of sprake is van een beroepsziekte wordt in Nederland vastgesteld door de bedrijfsarts of door artsen in de arborol. Het Nederlands Centrum voor Beroepsziekten houdt een overzicht bij van gemelde beroepsziekten, en voor veelvoorkomende aandoeningen is een registratierichtlijn aanwezig. De oorzaak van de gezondheidsklachten rond cabinelucht is volgens de NAC niet duidelijk en dat is nodig voor een dergelijke registratierichtlijn. Volgens het Ministerie van SZW beschikt Nederland niet over een systeem voor erkenning van beroepsziekten waaraan, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk, een sociale zekerheidsuitkering is gekoppeld. Ongeacht de oorzaak van de ziekte bestaan er in Nederland regelingen ter financiële ondersteuning van mensen die door ziekte niet kunnen werken.

Op dit moment wordt door de NAC gewerkt aan een advies voor het opstellen van een medisch (onderzoeks-)protocol, te gebruiken bij vliegend personeel of voormalig vliegend personeel met bepaalde chronische gezondheidsklachten met een vermeende relatie met cabinelucht. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd in de volgende jaarrapportage van de NAC.