

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 487

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2018

In aanloop naar het Algemeen Overleg Luchtvaartveiligheid op 3 juli 2018, informeer ik in deze brief alvast over:

- EU-regelgeving na ongeval Germanwings;
- Voortgang van de aanbevelingen over MH17 en vliegen over conflict-gebieden;
- Voortgang aanpak verlagen aanvaringsrisico met ganzen;
- Blind spot en wolkenhoogtemeter.

EU-regelgeving na ongeval Germanwings

Kort geleden hebben de lidstaten en de Europese Commissie overeenstemming bereikt om, in lijn met de Europese aanbevelingen naar aanleiding van het ongeval van Germanwings, strengere regels te stellen op het gebied van medische keuringen en operationele procedures om toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen. In de Europese regelgeving worden de volgende eisen van kracht:

1) Psychologisch onderzoek piloten

Alle piloten zullen voor indiensttreding bij de luchtvaartmaatschappij een psychologische keuring moeten ondergaan. In Nederland worden aspirant piloten door de luchtvaartmaatschappijen al onderworpen aan een uitgebreid psychologisch onderzoek. Vervolgens zal bij de maatschappijen reguliere monitoring plaatsvinden op basis van medische herkeuring en beschikbare data.

2) Europese implementatie van pilotenhulpprogramma's

Het wordt een Europese verplichting om een pilotenhulpprogramma te implementeren en te koppelen aan het veiligheidsmanagementsysteem bij de luchtvaartmaatschappijen. In Nederland is een hulpprogramma voor boordpersoneel actief, de Stichting Anti Skid Groep (ASG). De ASG

helpt reeds vliegend personeel bij het oplossen van problematisch gebruik van medicijnen, alcohol en drugs en bevordert daarmee de vliegveiligheid. De Stichting ASG is een onafhankelijke stichting die wordt ondersteund door het onafhankelijk vertrouwensteam burgerluchtvaart, de vakorganisaties, luchtvaartmaatschappijen en het Ministerie van IenW. De psychologische gesteldheid van piloten zal in de toekomst ook onderdeel worden van de Anti Skid Groep (ASG). Het ministerie is bezig om samen met de luchtvaartmaatschappijen en de vakorganisaties hier verder vorm aan te geven. Uit ervaringen blijkt dat een pilotenhulpprogramma essentieel is om betrokken piloten en cabinepersoneel te helpen om de carrière te vervolgen. Door de implementatie van de EU-regelgeving wordt tevens invulling gegeven aan de motie van het lid Hachchi (D66) met Kamerstuk 31 936, nr. 282 van 23 juni 2015.

3) EU-eisen voor het uitvoeren van alcohol controles

In de nieuwe regelgeving zijn alle EU-lidstaten verplicht alcohol controles uit te voeren. In Nederland is er reeds regelgeving op het gebied van alcoholcontroles. Handhaving in Nederland wordt uitgevoerd door de luchtvaartpolitie. Op Nederlandse luchthavens worden meerdere keren per jaar alcoholcontroles gehouden. De testen worden uitgevoerd bij zowel cockpit- als cabinebemanning uit Nederland en het buitenland.

4) Eisen voor het uitvoeren van drugscontroles

In de EU regelgeving wordt de mogelijkheid geboden aan lidstaten om bij vliegend personeel drugstesten uit te voeren. Nederland zal hier voorlopig nog geen gebruik van maken. In Europees verband is, zowel bij autoriteiten, sectorpartijen en experts grote terughoudendheid over het uitvoeren van willekeurige drugstesten. Dit heeft te maken met de betrouwbaarheid van willekeurige drugstesten in verband met het feit dat uitslagen vaak niet overeenkomen met de werkelijkheid en er maar op een beperkt aantal drugs kan worden getest. In het wegverkeer is daarentegen vorig jaar de Wegenverkeerswet aangepast om handhaving op drugsgebruik in het verkeer beter te kunnen uitvoeren. Hierbij wordt een speekseltest gebruikt als preselectie en zijn normen bepaald voor de betrouwbaarheid. Ik wil de ervaringen in het wegverkeer meenemen en in overleg met betrokken partijen bepalen hoe er met drugstesten in de luchtvaart wordt omgegaan. In de wet luchtvaart is vastgelegd dat het gebruik van drugs verboden is. De luchtvaartmaatschappijen voeren een «zero-tolerance» beleid omtrent het gebruik van drugs onder vliegend personeel. Tevens, wordt er zoals eerder genoemd, Europees ingezet op de implementatie van pilotenhulpprogramma's ook bij het gebruik van drugs.

Bovenop deze Europese maatregelen worden er in Nederland al maatregelen genomen die het gebruik van stimulerende middelen moet voorkomen. De Nederlandse maatschappijen treden door middel van zelfregulering op tegen het misbruik van alcohol, drugs en medicijnen door vliegend personeel. De luchtvaartmaatschappijen dienen maatregelen te nemen die het gebruik van stimulerende middelen moet voorkomen en vermijden. Samen met de sector is in 2011 door het ministerie een protocol opgesteld met preventieve maatregelen. Het protocol is in Nederland door alle luchtvaartmaatschappijen ondertekend. De maatschappijen zullen tijdens trainingen en door middel van communicatie-uitingen het boordpersoneel op reguliere basis informeren over de gevaren van het gebruik van stimulerende middelen.

5) Het opstellen van een Europese luchtvaartmedische database

Er wordt momenteel gewerkt aan de inrichting van een Europese luchtvaartmedische database om uitwisseling van gegevens tussen lidstaten en medische keuringsinstanties binnen de Europese Unie mogelijk te maken. Vertrouwelijkheid van de gegevens en privacy bescherming worden geborgd. Aan de totstandkoming van de regels is een langdurig wetgevingstraject voorafgegaan. Nederland heeft hier een prominente rol in gespeeld.

Voortgang van de aanbevelingen over MH17 en vliegen over conflictgebieden

De aanbevelingen in het onderzoeksrapport van de OVV over de ramp met MH17 richtten zich in belangrijke mate op ICAO. Op de Algemene Vergadering van ICAO van najaar 2016 werd het Europees (door Nederland opgesteld) Working Paper, dat voorstelde om het werkprogramma van ICAO aan te vullen en met spoed uit te voeren, breed gesteund. Sinds 2017 heeft Nederland een expert bij ICAO gedetacheerd ter verdere ondersteuning van dit werkprogramma. Dit heeft er onder andere toe bijgedragen dat ICAO een handleiding heeft gepubliceerd over de risicobeoordeling voor burgerluchtvaartoperaties boven of nabij conflictgebieden (ICAO Doc10084). Een exemplaar van dit rapport heb ik bij deze brief gevoegd¹. Het rapport biedt een overzicht van de activiteiten van ICAO. De door Nederland voorgestelde verbeteringen zijn, voor zover nog niet afgerond, reeds in concept voorbereid door ICAO.

Nadat de ICAO website voor informatie over conflictgebieden was omgezet in een «library» met verwijzingen, is dit initiatief inmiddels weer beëindigd. Enerzijds gaven de luchtvaartmaatschappijen aan dat er thans meerdere bronnen in de wereld zijn met actuele informatie over conflictgebieden, zoals in Europa, anderzijds bleef de ICAO Raad in meerderheid bezwaar maken tegen informatie die in hun ogen niet over conflictgebieden gaat en kritiek uitoefenen op het melden van informatie door een staat over het luchtruim van een andere staat. Dit leidde tot een sterk afgenomen bereidheid van landen om informatie bij ICAO aan te melden, en om deze voortaan langs eigen kanalen te communiceren. ICAO constateert dat er andere initiatieven zijn die de rol van de library hebben overgenomen.

Door de Europese Unie is een werkgroep ingesteld waar tussen lidstaten informatie wordt gedeeld over conflictgebieden, die weer benut wordt voor de Conflict Zone Information Bulletins van EASA. Deze informatie is opgenomen op de website van EASA. Het ICAO-document wijst op regionale initiatieven, zoals in Europa. ICAO maakt ook melding van initiatieven in afzonderlijke landen, waaronder Nederland. De tekst van het Nederlandse Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart wordt als sjabloon voorgesteld voor initiatieven in andere landen.

Nederland blijft bij ICAO aandringen om nationale en regionale initiatieven te stimuleren, zoals in Europa. Nederland zal dat met een Europees gecoördineerd Working Paper op een ICAO Conferentie over veiligheid en luchtvaartnavigatie in oktober dit jaar nogmaals benadrukken, alsmede op een Conferentie van IATA, eveneens in oktober. Ook is Nederland in Europa actief om de Europese informatie-uitwisseling zo goed mogelijk toe te spitsen op de informatiebehoeften van luchtvaartmaatschappijen over het gebruik van het luchtruim.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

In het AO van 25 januari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 459) heeft uw Kamer een vraag gesteld over de werking van het Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart. Ik heb u destijds geïnformeerd dat de deelnemers aan de Expertgroep van het Convenant tevreden zijn over de samenwerking en informatiedeling. In het Convenant is daarnaast vastgelegd dat jaarlijks een evaluatie van het Convenant plaatsvindt. Uw Kamer zal begin juli van dit jaar wederom een evaluatie ontvangen waarin, onder andere, deze aspecten worden meegenomen.

De OVV is begonnen met een evaluatie naar de stand van zaken van de aanbevelingen uit het OVV-rapport over de ramp met MH17. In de planning van de OVV is deze evaluatie uiterlijk begin 2019 gereed.

Voortgang aanpak verlagen aanvaringsrisico met ganzen

Zoals in de verzamelbrief van 18 januari 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 440) is aangegeven, wordt er gewerkt aan diervriendelijke oplossingen voor het terugdringen van de ganzenpopulaties rond luchthavens. Populatiereductie is echter noodzakelijk om op kortere termijn de kans op aanvaringen met ganzen te reduceren. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft dit in haar rapport geadviseerd naar aanleiding van een noodlanding in 2010 van een passagiersvliegtuig op Schiphol na een vogelaanvaring met negen ganzen. De OVV kwam tot de conclusie dat door de toename van het aantal ganzen en de groei van de luchtvaart de kans op aanvaringen onvermijdelijk was toegenomen en dat hierdoor de vliegveiligheid in het geding was.

De naar aanleiding van dit voorval opgerichte Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen heeft vervolgens maatregelen uitgewerkt in een zogeheten vier-sporenbeleid. Uitgangspunt hierbij is een zoveel mogelijk diervriendelijke aanpak. Om het risico van aanvaringen met ganzen zo veel als mogelijk te beperken, is populatiereductie een essentieel onderdeel van deze aanpak. Het gebruik van koolstofdioxide waarbij ruiende ganzen worden gevangen en gedood -ook wel vangacties of ruivangsten genoemd-, speelt daarin een onmiskenbare rol. Onderzoek wijst namelijk uit dat deze methode uit het perspectief van dierenwelzijn, een goed alternatief is voor bejaging. De feitelijke ontwikkeling van het aantal ganzen rond Schiphol laat overigens een duidelijk beeld zien wat de invloed is van de vangacties. Na stabilisatie en afname van de populatie in de periode 2012–2015, was er in 2016 sprake van een toename van het aantal ganzen. In dat jaar konden er door een hiaat in de wet geen vangacties worden uitgevoerd. Vervolgens daalde het aantal in 2017 omdat er toen weer kon worden gevangen.

De ontheffingen voor de vangacties die ten behoeve van de vliegveiligheid door de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht worden afgegeven, zijn ook dit jaar weer aangevochten door dierenbelangen organisaties. Op 8 juni 2018 heeft de Rechtbank Midden-Nederland in een voorlopige voorziening besloten dat de ruivangsten in de provincies Noord-Holland en Utrecht door mogen gaan. De voorzieningenrechter is van oordeel dat de ontheffing nodig is in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer. De maatregelen leiden niet tot verslechtering van de staat van instandhouding van de beschermde ganzensoorten en er is op dit moment geen andere bevredigende oplossing. Tevens is op 8 juni 2018 op verzoek van GS en de Fauna beheereenheid van de provincie Zuid-Holland, een eerder door de rechtbank Den Haag geschorst besluit voor ruivangsten, door de Raad van State bij wijze van voorlopige voorziening opgeheven. De geplande vangacties bij Schiphol en Rotterdam The Hague Airport kunnen hiermee alsnog worden

uitgevoerd. Uiteraard zijn dit voorlopige uitspraken die gelden totdat in de bodemprocedure een uitspraak is gedaan.

Blind spot en wolkenhoogtemeter

Het lid Graus (PVV) heeft in het Kamerdebat van 21 februari jl. over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol gevraagd of geld beschikbaar is voor een wolkenhoogtemeter (Handelingen II 2017/18, nr. 55, item 20). Tijdens een werkbezoek heeft hij vernomen dat bij IJmuiden een «blind spot» is met betrekking tot de wolkenhoogtemeting. Ik heb toegezegd hierop schriftelijk bij de Kamer terug te komen.

De luchtvaartmeteorologische dienstverlening is in Nederland door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegewezen aan het KNMI. Het KNMI is gecertificeerd om deze dienstverlening uit te voeren en is daarmee een zogenaamde METEO-ANSP (*Air Navigation Service Provider*). De *National Supervisory Authority* (NSA/ILT) voert periodiek audits uit en toetst of het KNMI handelt in lijn met de geldende wet- en regelgeving. Dit wettelijk kader wordt opgelegd vanuit de mondiale *International Civil Aviation Organization* (ICAO), de Europese wetgeving over *Single European Sky* en nationale wet- en regelgeving (Regeling Luchtvaart Meteorologische Inlichtingen 2006).

Het KNMI voldoet aan deze wet- en regelgeving en van «blind-spots» vanuit luchtvaartveiligheidsoogpunt is er geen sprake in Nederland. Een additionele wolkenhoogtemeter bij IJmuiden die tijdens het werkbezoek van het lid Graus aan de LVNL door een KNMI medewerker is gevraagd, is niet nodig.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga