

31936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1182 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2024

Op 3 april 2023 heeft de Kamer het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid (hierna: NALV) 2023-2026 ontvangen. Het actieplan is de uitwerking van het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma (hierna: NLVP) dat in 2020 naar de Kamer is gestuurd. U ontvangt tweejaarlijks de herziene bijlagen en inzicht in de monitoring van de voortgang.

Luchtvaartveiligheid

Zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050 en in het NLVP 2020-2024, streeft Nederland (inclusief Caribisch Nederland) naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Met het opstellen, uitvoeren en monitoren van het NALV wordt invulling gegeven aan de nationale veiligheidsdoelstelling en aan de internationale verplichtingen voor een actieplan. Hiermee voert de minister van Infrastructuur en Waterstaat regie op het Nederlands luchtvaartveiligheidssysteem.

Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 (NLVP)

Het NLVP is een beschrijving van het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem. Dit systeem is de afgelopen vier jaar niet ingrijpend gewijzigd en de nieuwe internationale wetgeving is nog niet gereed. Het huidige NLVP is in lijn met de geldende internationale regelgeving van ICAO. Het huidige NLVP blijft daarom gelden tot de internationale regelgeving (Annex 19 bij het Verdrag van Chicago) is gewijzigd. Het NLVP wordt alleen bij significante wijzigingen of grote organisatorische ontwikkelingen aangepast.

Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid 2023-2026 (NALV)

Het NALV¹ geeft een overzicht van de huidige operationele en organisatorische veiligheidsinitiatieven en inzicht in de prioriteiten die Nederland de komende jaren heeft gesteld om het hoge niveau van luchtvaartveiligheid in stand te houden en verder te verbeteren. Het totaaloverzicht van de veiligheidsinitiatieven is opgenomen in Bijlage I behorende bij het NALV. Deze bijlage wordt om de twee jaar vernieuwd. In Bijlage II is de status van de prioritaire veiligheidsinitiatieven toegelicht. Ook Bijlage II met de prioritaire veiligheidsinitiatieven wordt om de twee jaar herijkt.

Bouwstenen NALV

Het verbeteren van de luchtvaartveiligheid is een continu proces. De veiligheidsinitiatieven komen voort uit internationale verplichtingen, de Nationale Veiligheidsanalyse (hierna: NVA) en de jaarlijkse Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid. Dit zijn de bouwstenen van het NALV.

Als een bouwsteen wordt vernieuwd, wordt deze geanalyseerd door lenW. Eventuele nieuwe veiligheidsinitiatieven die hieruit volgen zijn opgenomen in de nieuwe Bijlage I voor 2025-2026.

Voortgang veiligheidsinitiatieven Bijlage I NALV

In Bijlage I 2023-2024 zijn 110 veiligheidsinitiatieven opgenomen. Zoals in het NALV is vermeld zijn alle veiligheidsinitiatieven uitgewerkt met beheersmaatregelen, indicatoren en streefwaarden. Die uitwerking is gemaakt in overleg met de stakeholders. Het gaat bij de veiligheidsinitiatieven om het nog verder verbeteren van de veiligheid. Het niet (tijdig) uitvoeren van het veiligheidsinitiatief betekent dus niet acuut een risico voor de luchtvaartveiligheid.

Een groot deel van de veiligheidsinitiatieven laat een positieve voortgang zien.

Van 39 veiligheidsinitiatieven is de status van geel naar groen gegaan en van twee zelfs van oranje naar groen. Dit heeft te maken met beter inzicht en acties in de benodigde stappen om de luchtvaartveiligheid verder te realiseren.

Bij vier veiligheidsinitiatieven is de status van groen naar geel gegaan omdat hier (blijvende) extra aandacht nodig is. Twee veiligheidsinitiatieven in Caribisch Nederland zijn van geel naar oranje gegaan. De voortgang in Caribisch Nederland loopt achter

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/04/03/kamerbrief-nederlands-actieplan-luchtvaartveiligheid-nalv>

vanwege het complexe bestuurlijke overleg en het overvragen van de aanwezige capaciteit.

In Bijlage I 2025-2026 is de laatste voortgangstatus met een kleurindicatie opgenomen van alle lopende veiligheidsinitiatieven.

Afgeronde veiligheidsinitiatieven

Er zijn 19 veiligheidsinitiatieven afgerond. Sommige hiervan waren reeds voldoende op orde, maar zijn voor de volledigheid en de (internationale) aantoonbaarheid nader uitgewerkt. Voor andere veiligheidsinitiatieven zijn concrete projecten of werkzaamheden afgerond. In de nieuwe Bijlage I 2025-2026 zijn deze veiligheidsinitiatieven niet meer opgenomen. Dit wordt duidelijk gemaakt met de kleurindicatie grijs als status van de voortgang. Zie voor de afgeronde veiligheidsinitiatieven Tabel 1 hieronder.

Samen met de sector wordt verder gewerkt aan de uitvoering van de openstaande veiligheidsinitiatieven. Zo maken we samen de luchtvaart veiliger.

Nr. in deze tabel	Nr. veiligheidsinitiatief Bijlage I NALV	Titel	Status	Toelichting
1	17	Oprichting van een onafhankelijke onderzoeksraad voor de luchtvaartveiligheid in lijn met ICAO Annex 13.		De OVV is opgericht in 2005. Het veiligheidsinitiatief is hiermee in voldoende mate geborgd.
2	23	Implementeren van standaarden en richtlijnen voor het melden van luchtvaartvoorvallen.		De wijze van melden aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT is in overeenstemming met de ICAO-eisen. Dit VI hangt samen met de afronding van VI-47 en VI-110.
3	25	Implementeren van de ICAO-eisen in de wet- en regelgeving over taalvaardigheid gebruikt in het radioverkeer.		De ICAO-eisen voor Engelse taalvaardigheid zijn in Nederland geïmplementeerd.
4	26	Uitdragen van benodigde taalvaardigheid voor het gebruik van radioverkeer		De Engelse taalvaardigheid is onderdeel van de vliegopleiding.

		om de veiligheid te waarborgen.		
5	32	Borging kwaliteit checkvlucht, waarbij uitgevoerd onderhoud door piloot wordt beoordeeld (Maintenance Check Flights (MCFs)).		Dit veiligheidsinitiatief betreft een Rule-Making Task (RMT) uit het EPAS 2023-2025, wat de verantwoordelijkheid is van EASA. Dit veiligheidsinitiatief wordt daarom van de lijst in Bijlage I afgehaald.
6	33	Implementeren van technische eisen en procedures voor het ontwerpen van het luchtruim, inclusief vliegprocedures.		Voor de vaststelling van een luchtruimbesluit (indeling luchtruim) door IenW worden de internationale eisen gehanteerd voor het ontwerp hiervan. Procedures zijn hiervoor geborgd.
7	35	Vaststellen operationele regels voor zweefvliegtuigen en ballonnen.		De regels zijn vastgesteld in Europese operationele regelgeving, deze zijn begin 2023 gepubliceerd.
8	37	Waarborgen veilig gebruik van luchtschepen (zeppelins).		Dit veiligheidsinitiatief betreft een Rule-Making Task (RMT) uit het EPAS 2023-2025, wat de verantwoordelijkheid is van EASA. Dit veiligheidsinitiatief wordt daarom van de lijst in Bijlage I afgehaald.
9	44	Bevorderen taalvaardigheid door het delen van goede werkwijzen, om mogelijke verbeteringen voor uniforme en geharmoniseerde taalvaardigheid in de luchtvaart te identificeren.		De ICAO-eisen voor Engelse taalvaardigheid zijn in Nederland geïmplementeerd.
10	47	Implementeren van uniforme wijze van melden van luchtvaartvoorvallen (ABL).		De wijze van melden aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT is in overeenstemming met de ICAO-eisen. Dit VI hangt samen met de afronding van VI-3 en VI-110.
11	49	Waarborgen begrip van bedrijfsstructuur bij luchtvaartmaatschappijen.		Het toezicht op de bedrijfsstructuur bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is afdoende geborgd.
12	51	Implementatie van oplossingen door luchtruimaanpassingen, gericht op het verminderen		In EPAS 2024 is de achterliggende MST.0030 (member state task) vervallen, omdat EASA

		van risico's van botsingen in de lucht.		hierop gaat toezien via het zogenaamde LSSIP systeem (Local Single Sky Implementation Monitoring).
13	53	Implementatie van oplossingen door helikopterbedrijven in de standaarden en processen, gericht op het veilig vliegen met helikopters op basis van instrumenten.		In EPAS 2024 is de achterliggende MST.0031 (member state task) vervallen, omdat EASA hierop gaat toezien via het zogenaamde LSSIP systeem (Local Single Sky Implementation Monitoring). De hier achterliggende taak is intussen beoordeeld als zijnde niet van toepassing voor Nederland.
14	57	Implementatie van oplossingen voor het verbeteren van de infrastructuur op luchthavens en de indeling van het nabije luchtruim.		In EPAS 2024 is de achterliggende MST.0029 vervallen, omdat EASA hierop gaat toezien via het LSSIP systeem (Local Single Sky Implementation Monitoring).
15	58	Uitdragen informatie hoe het vliegverkeer veilig opnieuw op te schalen (na COVID-19).		EPAS 2023-2025 geeft aan dat deze Member State Task 'completed' is.
16	64	Misdragende passagiers: Verbeteren passagiersdoorstroming op luchthavens.		Dit veiligheidsinitiatief had een relatie met COVID. De passagiersdoorstroming op luchthavens is inmiddels verbeterd.

17	102	Opschreeven aantal inspecties tot het aantal conform een regulier jaar (vóór COVID-19).		De achterstand door COVID is inmiddels ingelopen.
18	110	Volledige externe evaluatie van het ABL.		De evaluatie is afgerond in 2022.
19	114	Verbeteren van het functioneren van het ABL door het implementeren van nieuwe technologieën bij het ABL, het invoeren van ERCS risico scores en samenwerken met de sector om datakwaliteit te verbeteren.		De wijze van melden aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT is in overeenstemming met de ICAO-eisen. Dit VI hangt samen met de afronding van VI-3, VI-47 en VI-110.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener