

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008**

**Nr. 99**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 september 2008

Met mijn brief van 6 maart 2008, vw08000225, heb ik toegezegd u nader te informeren over de benodigde aanpassingen van de regelgeving (waaronder het Arbeidstijdenbesluit) aan de inwerkingtreding op 16 juli 2008 van het onderdeel werk- en rusttijden luchtvaart (subpart Q) van EU-OPS. Mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid voldoe ik met deze brief aan die toezegging.

Als bijlage bij deze brief treft u de betreffende ministeriële regeling aan<sup>1</sup>. Ook heb ik toegevoegd het advies van de door mij terzake ingestelde adviescommissie, als ook het resultaat van een door TNO uitgevoerd onderzoek, waarop de adviescommissie zich mede heeft gebaseerd.

In de regelgeving in het kader van EU-OPS wordt niet alles op Europees niveau vastgelegd, maar is aanvulling met nationaal beleid voorzien. Dit geldt in het bijzonder voor het zogenoemde »subpart Q» van EU-OPS, waarin o.a. werk- en rusttijden van cockpit- en cabinepersoneel worden geregeld.

Ten behoeve van de tot stand te brengen regelgeving heb ik mij allereerst laten adviseren door een adviescommissie, bestaande uit vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen en van representatieve organisaties van cockpit- en cabinepersoneel, aangevuld met drie onafhankelijke deskundigen. Ten behoeve van het werk van de commissie heeft daarnaast TNO een in mijn opdracht uitgevoerde wetenschappelijke achtergrondstudie uitgebracht. Tenslotte heb ik inzicht verworven in de (invulling van de) regelgeving door landen die in het kader van het verzekeren van een level playing field voor onze luchtvaartmaatschappijen relevant zijn. Voor mijn besluit was bovendien nog van belang dat EU-OPS binnen enkele jaren zal worden opgevolgd door een volledig geharmoniseerde regeling in EASA-OPS.

De adviescommissie heeft zeer goed werk verricht, waardoor op de meeste onderdelen van subpart Q van EU-OPS waarop de lidstaten zelf bevoegd zijn, overeenstemming is bereikt. Op enkele onderdelen, waar het gaat om verlenging van de vliegdienstperiode bij een bepaalde rustpe-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

riode en -gelegenheid tijdens de vlucht, is binnen de commissie geen overeenstemming bereikt en heeft de commissie mij een meerderheids- en een minderheidsstandpunt aangeboden. Het minderheidsstandpunt, verwoord door de vakorganisaties van vliegers en cabinepersoneel, kenmerkte zich door krappere marges bij het verlengen van vliegwerktijd bij een bepaalde rustperiode en -gelegenheid aan boord.

Alles in aanmerking nemende heb ik er voor gekozen de adviescommissie te volgen waar zij unaniem is in haar adviezen; daaronder valt bijvoorbeeld het handhaven van de bestaande driedeling in rustgelegenheid aan boord. Daarnaast heb ik mij voor wat betreft de verlenging van het aantal vliegreizen gebaseerd op het meerderheidsadvies van de adviescommissie, aangevuld met enkele aanvullende veiligheidsvoorwaarden.

Ik heb de overtuiging dat met deze keuzes goed wordt aangesloten bij het veiligheidsniveau in de andere relevante landen. Daarmee wordt naast een hoog niveau van veiligheid ook het level playing field gewaarborgd. Ik hecht eraan te stellen dat in de nieuwe regeling ten opzichte van de oude geen sprake is van verlenging van de bestaande werk- en rusttijden. Het tegendeel is het geval. De nieuwe regeling is restrictiever. De regeling beoogt qua veiligheid een bodem te leggen waaraan alle luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen. Uiteraard staat het elke maatschappij vrij nog restrictiever te zijn, bijvoorbeeld omdat specifieke operaties daar aanleiding toe geven, Afspraken daarover zijn niet aan de overheid, maar aan partijen binnen de betreffende maatschappijen.

Samenvattend kan ik dan ook stellen dat het gewijzigde Arbeidstijdenbesluit Vervoer, dat nader is uitgewerkt in een nieuwe Regeling werk- en rusttijden luchtvaart, meer veiligheidswaarborgen biedt dan de vorige, aansluit op het veiligheidsniveau dat de buitenlandse regelingen beogen en beantwoordt aan de veiligheidsdoelstellingen van EU-OPS.

Tot slot nog het volgende.

Om de luchtvaartmaatschappijen meer tijd te geven om zich voor te bereiden op de nieuwe regeling hebben zij een ontheffing gekregen tot aan het begin van het winterseizoen 2008–2009. Tot dan blijft de bestaande nationale regeling gelden.

Deze ontheffing is conform de voorschriften van EU-OPS aangemeld bij de Europese Commissie.

De nieuwe regeling zal medio volgend jaar worden geëvalueerd en kan dan indien daartoe aanleiding bestaat worden aangepast.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings