

Vergaderjaar 2021–2022

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 193

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 8 juli 2022

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de uitvoering van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma en de evaluatie naar de onderwerkregeling voor graanresten in de omgeving van Schiphol.

Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma

In de Luchtvaartnota 2020–2050¹ is vastgelegd dat veiligheid een topprioriteit blijft in de luchtvaart. Ook is opgenomen dat het Rijk de regie neemt om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem te versterken en dat Nederland bij de best presterende landen wil horen. Op 21 februari 2020 heeft uw Kamer het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) 2020–2024 aangeboden gekregen.² Hiermee geeft lenW uitvoering aan de veiligheidsambities uit de Luchtvaartnota op basis van de internationale verplichtingen.

In EU-verordening 2018/1139 is vastgelegd dat de EU-lidstaten een nationaal programma voor de luchtvaartveiligheid moeten opstellen en onderhouden conform de internationale standaarden en aanbevolen werkwijzen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Ook moet de luchtvaart-autoriteit de organisatie, processen en procedures aantoonbaar op orde hebben. De Europese luchtvaartautoriteit (EASA) en ICAO houden toezicht op Nederland om te beoordelen of Nederland voldoet aan de internationale vereisten.

In bovengenoemde verordening is ook vastgelegd dat lidstaten naast een programma ook een nationaal (actie)plan voor de veiligheid van de luchtvaart moeten opstellen. In dit plan worden de acties opgenomen voor het blijvend beheersen van de nationale operationele risico's en het oplossen van organisatorische tekortkomingen. Ik verwacht uw Kamer dit actieplan eind 2022 te kunnen aanbieden. De Nationale veiligheidsanalyse

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 820.

² Kamerstuk 24 804, nr. 116.

(NVA) en de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid zijn hiervoor twee belangrijke bouwstenen.

Nationale veiligheidsanalyse

De NVA is een activiteit gericht op het in beeld brengen van de belangrijkste veiligheidsrisico's op nationaal niveau. Het gaat daarbij om risico's die niet in zijn geheel en/of niet optimaal op het niveau van een individuele luchtvaartorganisatie te beheersen zijn, maar een samenwerking tussen luchtvaartorganisaties en/of overheden vereisen. lenW voert de NVA eens per twee jaar uit als onderdeel van het cyclisch veiligheidsmanagementproces, zoals in het NLVP is beschreven. De methodiek voor de NVA is vastgelegd in een handleiding waarover uw Kamer eerder is geïnformeerd.³

In de bijgevoegde rapporten zijn de uitkomsten van de eerste NVA beschreven. Het rapport «Risicobeoordeling» geeft een overzicht van de belangrijkste nationale risico's voor de domeinen commerciële luchtvaart, kleine luchtvaart, onbemande luchtvaart en voor de luchtvaart in Caribisch Nederland.⁴ Het gaat veelal om reeds bekende operationele risico's die kunnen leiden tot een luchtvaartvoerval, zoals luchtruimschendingen, vogelaanvaringen, geen goede vluchtvoorbereiding (kleine luchtvaart) en onvoldoende separatie tussen luchtvaartuigen. Een organisatorisch risico heeft betrekking op de kwaliteit van het toezicht op organisaties door ILT. Het rapport «Risicobeheersmaatregelen» bevat een inventarisatie van mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen.⁵

Een onafhankelijke expertgroep heeft een review uitgevoerd op de rapporten.⁶ De aandachtspunten uit het bijgevoegde memo van de experts helpen bij de doorontwikkeling van dit nieuwe instrument.

Nederlands actieplan voor luchtvaartveiligheid

Het Nederlands actieplan voor luchtvaartveiligheid beschrijft de acties die lenW (beleid en ILT) de komende jaren in samenwerking met de sector en andere betrokken partijen zal uitvoeren om de luchtvaartveiligheid verder te verbeteren.

De komende maanden benut lenW om de resultaten van de NVA, de systeem-monitor en informatie uit andere bronnen te vertalen naar het actieplan. Middels een enquête wordt een onderzoek gedaan naar de veiligheidsbeleving van burgers. Om te komen tot een breed gedragen actieplan is tevens een zorgvuldige participatietraject ingericht. Veiligheid vraagt immers om een gezamenlijke inspanning van de overheid en de sector.

Eind dit jaar verwacht ik uw Kamer het actieplan te kunnen aanbieden. Vervolgens zal lenW de komende jaren samen met de sector uitvoering geven aan het plan.

Nederland moet, conform de internationale kaders, de effectiviteit van de nationale risicobeheersmaatregelen in het actieplan monitoren met

³ Kamerstuk 29 665, nr. 412.

⁴ Nationale Veiligheidsanalyse voor de Nederlandse luchtvaart. Rapport risicobeoordeling. NLR, 2022.

⁵ Nationale Veiligheidsanalyse voor de Nederlandse luchtvaart. Rapport Risicobeheersmaatregelen. NLR, 2022.

⁶ Review Nationale veiligheidsanalyse door onafhankelijke expertgroep, 2022.

behelp van indicatoren en streefwaarden. Om dit te kunnen inrichten heeft lenW de bijgevoegde methodiek laten ontwikkelen.⁷

Systeemmonitor luchtvaartveiligheid

Een hoog veiligheidsniveau vraagt om een georkestreerde inspanning, nationaal en internationaal, van overheden en sectorpartijen. Vanuit mijn eind-verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vliegverkeer is de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid ontwikkeld.⁸ Hierbij staat het veiligheidssysteem van de overheid (gericht op regelgeving en kaders, toelating en toezicht en reflectie), het veiligheidssysteem van de sectorpartijen en de onderlinge samenwerking centraal. De aanname is dat een goed functionerend veiligheidssysteem bijdraagt aan het in stand houden en verder verhogen van het veiligheidsniveau.

In 2021 is de eerste editie van deze systeemmonitor aangeboden aan uw Kamer.⁹ Dit leverde een eerste beeld op van hoe de organisatie van het veiligheidssysteem functioneert. Uit de systeemmonitor bleek dat er ruimte is voor een verdere versterking van het luchtvaartstelsel. Dit betrof in het bijzonder een aantoonbare versterking van de toezichhoudende rol van de ILT op het terrein van luchtvaart.

Eerder heb ik gemeld dat het kabinet verwacht structurele middelen vrij te maken voor de versterking van de luchtvaartautoriteit en toegezegd uw Kamer hierover te informeren.¹⁰ De luchtvaartautoriteit wordt gevormd door (onderdelen van) de ILT en de directie Luchtvaart bij DGLM. Het kabinet heeft voor de versterking vanaf 2023 jaarlijks € 12,5 miljoen beschikbaar gesteld. Deze middelen worden voornamelijk gebruikt om de capaciteit voor regelgeving, vergunningverlening, toezicht op de luchtvaartsector en monitoring/evaluatie uit te breiden. Komende periode wordt aan de verdere inrichting en versterking gewerkt. Zowel om beter te voldoen aan de (internationale) verplichtingen als om een sterkere rol te vervullen in de verschillende maatschappelijke opgaven waar de autoriteit een verantwoordelijkheid in heeft.

In het najaar van 2022 ontvangt uw Kamer de tweede systeemmonitor. Deze geeft de stand van zaken van de organisatie van het veiligheidssysteem voor peildatum 1 januari 2022. Deze actualisatie zal meer inzicht geven in de trends. De ambitie is om jaar op jaar een aantoonbare verbetering van het veiligheidssysteem te laten zien.

Evaluatie onderwerkregeling graanresten 2018–2021

In het convenant «Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2020–2024» is als onderdeel van het viersporenbeleid, een maatregel opgenomen om de vliegbewegingen van ganzen door middel van het voedselaanbod voor vogels op en rondom Schiphol te beperken. Een belangrijke voedselbron zijn de graankorrels die tijdens de graanoogst worden gemorst en achterblijven op de graanpercelen. Rondom Schiphol gaat het om circa 2.000 hectare waar grote aantallen ganzen op af komen. Door de onderwerkregeling is de aantrekkelijkheid van deze percelen voor ganzen afgenomen. Vrijwel alle agrariërs in de noordelijke Haarlemmermeer doen mee aan deze regeling.

⁷ Methodiek voor het bepalen van indicatoren en streefwaarden bij nationale risicobeheersmaatregelen voor de luchtvaartveiligheid. NLR, 2022.

⁸ Kamerstuk 29 665, nr. 379.

⁹ Kamerstuk 29 665, nr. 412.

¹⁰ Kamerstuk 29 665, nr. 419.

Het bijgevoegde rapport bevat een evaluatie van de huidige onderwerkregeling.¹¹ De belangrijkste uitkomst is dat de regeling goed werkt om het aantal ganzenbewegingen in de omgeving van Schiphol gedurende de korte graanoogstperiode te beperken. Daarnaast is er gekeken naar alternatieven zoals aren-stripper, miscanthusteelt (olifantengras) en bomenteelt (agroforestry). De onderwerkregeling wordt met twee jaar verlengd. In de komende periode zullen bovengenoemde alternatieven op grotere schaal worden ingezet en wordt verder verkend of en hoe de verantwoordelijkheid voor vervolmaatregelen bij de sector ingebed kunnen worden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

¹¹ Evaluatie Onderwerkregeling Ministerie I&W 2018–2021. Van Bommel FAUNAWERK, 2022.