

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1264

Vragen van het lid **Erdmans** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de campagne «lkwilveiligvliegen.nl»* (ingezonden 27 februari 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 maart 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met de campagne «lkwilveiligvliegen.nl»?¹.

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw zienswijze op het voornemen van vliegtuigbouwers om de cockpit te bemannen met slechts één in plaats van twee piloten, het zogenaamde «reduced crew operations»-concept (extended minimum crew operations (eMCO) en single-pilot operations (SiPO))?

Antwoord 2

Het kabinet is voorstander van technologische ontwikkelingen die de veiligheid vergroten. In dit stadium zijn er nog veel zaken die nader onderzocht moeten worden voordat een (positief) oordeel kan worden gegeven over het concept om met minder piloten te gaan vliegen. De overgang van een conventioneel systeem naar een systeem met één piloot aan het stuur vereist een fundamentele verandering in de veiligheidssystemen en het veiligheidsbeheer. Dit vereist niet alleen veranderingen in de operationele procedures, vliegtijdbeperkingen, de rol van luchtverkeersleiding, wijzigingen in de luchtwaardigheid en mogelijke vergunningskwesaties. Er moet ook rekening worden gehouden met zaken als beveiliging en de mogelijke effecten van cyberveiligheid. Ook zaken als mentale gezondheid en psychologische effecten moeten in voldoende mate onderzocht worden. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal de ontwikkelingen actief volgen in de bestaande overleggen met EASA en de Europese Commissie.

¹ In actie voor altijd twee piloten in de cockpit | Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (vnnv.nl), 4 februari 2024

Vraag 3

Bent u van mening dat er ruim voldoende bewezen techniek op de markt is die een reductie in de bemanning van een cockpit kan rechtvaardigen?

Antwoord 3

Nee, momenteel is er nog geen voldoende bewezen techniek die een reductie in de bemanning van een cockpit kan rechtvaardigen.

Vraag 4

Onderschrijft u het standpunt dat het weghalen van een piloot uit de cockpit geen veiligheidsprobleem verhelpt, maar juist één creëert? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Op basis van de huidige inzichten kan nog geen uitsluitel worden geven over mogelijke toekomstige veiligheidsproblemen die het concept om met minder piloten te gaan vliegen met zich meebrengt. EASA laat momenteel een onderzoek uitvoeren door een consortium onder leiding van het NLR, waarbij de haalbaarheid van het concept nader wordt onderzocht. Daarnaast zal een referentiekader voor risicobeoordeling worden ontwikkeld waarbij de belangrijkste veiligheidsrisico's en -mitigaties worden onderzocht.

Vraag 5

Hoe kijkt u naar de onderzoeksopzet van de European Union Aviation Safety Agency (EASA) ten aanzien van de ontwikkeling van eMCO en de doelstelling dat nieuwe technologie ten behoeve van de introductie van eMCO vliegen niet veiliger hoeft te maken?

Antwoord 5

De resultaten van het onderzoek van EASA worden met belangstelling afgewacht. Nederland heeft als uitgangspunt, dat met de introductie van nieuwe concepten er minimaal een veiligheidsniveau wordt gewaarborgd dat gelijk is aan het niveau van de huidige vliegoperatie.

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat nieuwe technologie in een cockpit geïntroduceerd moet worden om de vliegveiligheid te verhogen? Zo ja, bent u bereid om EASA op te roepen nieuwe technologieën en concepten pas toe te laten wanneer het in de praktijk bewezen een bijdrage levert aan vliegveiligheid?

Antwoord 6

Introductie van nieuwe technologieën mogen er niet toe leiden dat vliegen minder veilig wordt. Nieuwe technologie mag wat het kabinet betreft alleen worden ingevoerd als dat bewezen veilig kan.

Vraag 7

Bent u van mening dat de medische en mentale effecten van slechts één piloot in de cockpit voldoende onderzocht worden? Zo nee, bent u bereid om Europees te pleiten voor een onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek naar de medische én psychologische effecten van eMCO (en SiPO), waarbij vanzelfsprekend, alle relevante stakeholders betrokken worden?

Antwoord 7

Op basis van het onderzoekresultaat wordt bepaald of de medische en mentale effecten voldoende onderzocht zijn. Indien noodzakelijk zal Nederland pleiten voor nader onderzoek.

Vraag 8

Bent u voornemens om met andere lidstaten een gezamenlijk statement richting EASA en vliegtuigfabrikanten te geven dat eMCO aantoonbaar de vliegveiligheid moet verhogen en dat het reduceren van de bemanning tijdens de vlucht pas kan nadat in praktijk is aangetoond dat één piloot met nieuwe technologie veiliger is dan twee samenwerkende piloten in de cockpit met nieuwe technologie?

Antwoord 8

Het uitgangspunt zal blijven dat met het concept met minder piloten ten minste een veiligheidsniveau wordt gewaarborgd dat gelijkwaardig is aan het niveau dat wordt bereikt met de huidige vliegoperatie met twee piloten.

Vraag 9

Kunt u elke vraag afzonderlijk en binnen de gebruikelijke termijn van drie weken beantwoorden?

Antwoord 9

Ja.