

Vergaderjaar 1998–1999

24 804

Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 21

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 18 juni 1999

Inleiding

Bij brief van 7 april 1998 (kamerstuk 24 804, nr. 19) heeft mijn ambtsvoorganger u voor de eerste maal geïnformeerd over de voortgang van het uitvoeringsprogramma van de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (kamerstuk vergaderjaar 1996–1997, 24 804) (NVB). Deze voortgangsrapportage vloeide voort uit een toezegging aan de Tweede Kamer, welke werd gedaan in januari 1997 tijdens de behandeling van de NVB. In vervolg daarop is dit de tweede voortgangsrapportage die de periode beslaat van april 1998 tot en met januari 1999.

In deze rapportage zult u ook de nadere invulling van het uitvoeringsprogramma van de NVB aantreffen, zoals dat naar aanleiding van een motie houdende het verzoek tot een extra programma van maatregelen (kamerstuk vergaderjaar 1997–1998, 25 466, nr. 11) door mijn ambtsvoorganger aan de Kamer werd toegezegd tijdens het debat van 16 april 1998 aangaande de veiligheid op Schiphol. Bij die gelegenheid is aan de Tweede Kamer toegezegd dat zou worden overwogen of de uitvoering van bepaalde projecten uit de NVB in de tijd naar voren kunnen worden gehaald en versneld ter hand kunnen worden genomen. Het resultaat van die overweging vindt zijn weerslag in het als Bijlage A bijgevoegde Actieprogramma 1999 Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart.¹

In 1998 werd door toonaangevende luchtvaartlanden en -autoriteiten een sterke impuls gegeven die tot verdere verbetering van de luchtvaartveiligheid moet leiden. In de eerste plaats hebben de aanbevelingen van een zware commissie onder leiding van de Vice-President van de Verenigde Staten er bij de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) toe geleid het programma «Safer Skies – A Focused Agenda» te lanceren. In dit programma annonceert de Amerikaanse overheid, samen met de luchtvaartindustrie, initiatieven om de meest voorkomende oorzaken van luchtvaartongevallen aan te pakken, met als doel het reduceren van het ongevalratio met een factor 5 binnen 10 jaar.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

In navolging van dit Amerikaanse initiatief hebben ook de Europese luchtvaartautoriteiten, samenwerkend in de Joint Aviation Authorities (JAA), de noodzaak onderkend van voortdurende, verdergaande verbetering van de luchtvaartveiligheid. Dit heeft recent geleid tot de ontwikkeling van het JAA Safety Strategy Initiative (JSSI) dat een bijdrage moet leveren aan het verder terugdringen van luchtvaartongevallen en -incidenten, ondanks de gestage groei van de burgerluchtvaart. Nederland is lid van de JSSI-stuurgroep die deze veiligheidsstrategie mede gestalte moet geven en speelt in die hoedanigheid een belangrijke rol bij de ontwikkeling daarvan.

Beide veiligheidsinitiatieven zijn belangrijke ontwikkelingen die de luchtvaartveiligheid naar een nog hoger plan moeten brengen, temeer wanneer men zich realiseert dat het hier gaat om de meest belangrijke luchtvaartlanden ter wereld waarbinnen zich bovendien de vrijwel volledige Westerse vliegtuigindustrie manifesteert. Er wordt voorts gestreefd naar een groeiende samenwerking tussen het Amerikaanse en het JAA veiligheidsinitiatief.

Tussenstand actieprogramma

Reeds aan het eind van het eerste uitvoeringsjaar kon worden geconstateerd dat het uitvoeringsprogramma van de NVB volop tot ontwikkeling was gekomen. Op verschillende terreinen werden acties en projecten geïnitieerd. Inmiddels is een aantal acties afgerond, dan wel bevinden zij zich in een gevorderd stadium.

In de voorgaande rapportage aan de Tweede Kamer over het NVB actieprogramma is reeds uiteengezet dat de acties die voortkomen uit de NVB, zich naar samenhang laten groeperen in vier clusters:

1. de veiligheidscontrole van bezoekende vliegtuigen (risky carriers) en hulp aan derde landen ter verbetering van het luchtvaartveiligheidsniveau;
2. het onderzoek naar en de analyse van luchtvaartveiligheid;
3. communicatie;
4. (internationaal) beleid en bestuurlijke aspecten.

Het volgende overzicht geeft beknopt aan welke activiteiten en projecten in het eerste jaar, respectievelijk in de afgelopen periode, zijn afgerond. Afgeronde projecten/acties per februari 1998:

- de openstelling van het Loket Luchtvaartveiligheid;
- de totstandbrenging van het RLD-SAFA team (SAFA = Safety Assessment of Foreign Aircraft);
- luchtvaartpolitieke aspecten betreffende de aanpak veiligheid bezoekende vliegtuigen;
- onderzoeksprojecten: Inventarisatiestudies naar causale modellen, prestatie-indicatoren en gegevens over luchtvaartveiligheid, alsmede de inventarisatie van mogelijkheden tot verbetering van de luchtvaartveiligheid;
- een aantal acties met betrekking tot de aanbevelingen van het onderzoek naar de efficiency en tariefstelling van de Directie Luchtvaartinspectie van de RLD.

Over bovenstaande projecten werd de Tweede Kamer reeds geïnformeerd door middel van de eerder aangehaalde voortgangsrapportage van 7 april 1998.

Afgeronde projecten/acties in de periode maart 1998 tot januari 1999:

- het onderzoek naar de mogelijkheden voor een «databank luchtvaartmaatschappijen» als verzocht per motie (kamerstuk vergaderjaar 1996–1997, 24 804, nr. 7));

- een pilot project voor het onderzoek naar prestatie-indicatoren ten behoeve van de luchtvaartveiligheid, volgend op de inventarisatiestudie welke in het vorige jaar werd voltooid.
- een pilot project en definitiefase van het onderzoek naar causale modellen voor de luchtvaartveiligheid.
- een onderzoek naar de veiligheidsaspecten van vrachtoperaties en -vliegtuigen.
- de ontwikkeling van een prototype van de «fit-to-fly» checklist voor piloten.
- een aantal acties met betrekking tot communicatie.

In het navolgende wordt op de afgeronde projecten en op de voortgang van de nog lopende acties nader ingegaan. Een uitvoerige beschrijving van alle projecten van het actieprogramma is weergegeven in bijlage A bij deze brief. In het NVB actieprogramma 1999 worden met name projecten beschreven die extern uitgevoerd worden of die een lange doorlooptijd hebben.

De veiligheidscontrole van bezoekende vliegtuigen (risky carriers) en hulp aan «derde landen» ter verbetering van het luchtvaartveiligheidsniveau

Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA).

Nederland heeft zich de afgelopen jaren op internationaal vlak actief ingezet voor een aanpak die is gericht op het bewaken en verbeteren van het luchtvaartveiligheidsniveau in individuele, «derde landen» en de veiligheid van bezoekende vliegtuigen welke in die landen zijn geregistreerd.

Naast het deelnemen aan het Safety Oversight Programma van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO), werkt Nederland ook actief mee aan het Europese SAFA-programma. Dit programma is een initiatief van de European Civil Aviation Conference (ECAC). Dit heeft geresulteerd in de installatie van het RLD-SAFA team in juli 1997. Het RLD-SAFA-team inspecteert bijna dagelijks onaangekondigd buitenlandse vliegtuigen op Nederlandse luchthavens. De werkzaamheden van SAFA, die aanvankelijk in het kader van het uitvoeringsprogramma van de NVB als project zijn opgestart, zijn in het afgelopen jaar in de reguliere werkzaamheden van de lijnorganisatie van de RLD opgenomen.

In samenwerking met andere Europese landen, zet Nederland zich in voor verdergaande Europese harmonisatie van het SAFA-programma, met name ten aanzien van de inspectieprocedures, de trainingen voor inspecteurs, de implementatie van de JAA/SAFA-databank en van het verder te voeren beleid. Dit zal ertoe bijdragen dat door deze systematische, internationale aanpak het effect en de doeltreffendheid van de SAFA-inspecties verder worden vergroot. Zo bepleit Nederland in de EU Transportraad de openbaarheid van de resultaten van SAFA-inspecties al moet daarbij wel worden opgemerkt dat een aantal EU Lidstaten nog niet van de noodzaak daartoe overtuigd is.

Het verslag van de verrichtingen van het RLD-SAFA-team over het jaar 1998 is thans in voorbereiding en zal de Kamer separaat worden toegezonden.

Hulp aan «derde landen»

Nederland heeft in 1997 een hulpprogramma opgezet, waarin wordt voorzien dat aan «derde landen» op eigen verzoek assistentie kan worden verleend bij het verbeteren van het luchtvaartveiligheidsniveau. Dit hulpprogramma is in 1998 nader ingevuld en aangevuld. In overeen-

stemming met afspraken welke binnen de ICAO daarover zijn gemaakt, richten de Nederlandse inspanningen zich primair op projecten in Afrikaanse landen. Zo zijn er projecten geïnitieerd op het gebied van de infrastructuur, operationele zaken, institutionele zaken, en luchtverkeersbeveiliging in, onder meer, Tanzania, Kenya en Zimbabwe. Voorts verleent Nederland in het kader van het rehabilitatieprogramma met Suriname assistentie ter verbetering van de luchtvaartinfrastructuur in dit land. Deze hulpprojecten worden door de Nederlandse overheid gefinancierd. Naast het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn daarbij verschillende andere partijen betrokken, zoals de Ministeries voor Ontwikkelingssamenwerking, van Buitenlandse Zaken en van Economische Zaken. Ook de KLM, de IATA en de Amerikaanse FAA participeren daarin. Het belang dat met deze inspanningen wordt gediend komt ook de veiligheid van de Nederlandse luchtvaart ten goede. Immers, Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die op deze landen vliegen profiteren van verbeteringen van de luchtvaartveiligheid in deze landen, terwijl anderzijds de veiligheid van vliegtuigen uit deze landen welke Nederlandse luchthavens aandoen verbetert. De Nederlandse inspanningen in «derde landen» worden internationaal als zeer waardevol gezien. Op grond van de behaalde resultaten tot dusver is voor 1999 een verbreding van het hulpprogramma voorzien.

Onderzoek en analyse veiligheid

Internationale onderzoekprogramma's

Onderzoek en analyse van veiligheidszaken is noodzakelijk om inzicht te verkrijgen in het veiligheidsniveau van de wereldluchtvaart en om dit niveau verder te verhogen. Ondanks de enorme daling van het aantal ongevallen per miljoen vliegbewegingen in de periode 1965 tot 1985 is men in luchtvaartkringen toch wat verontrust, omdat deze daling zich gedurende de laatste tien jaren niet verder heeft doorgezet, maar zich heeft gestabiliseerd op een nagenoeg constant niveau. Dit houdt in dat, gelet op de geprognostiseerde groei van de luchtvaart voor de komende jaren, bij gelijk blijvend veiligheidsniveau het aantal ongevallen in absolute zin zou kunnen toenemen. Daarbij past overigens wel de constatering dat de burgerluchtvaart, met name in de Westerse wereld, bijzonder veilig mag worden genoemd. Om een indruk te geven over de ontwikkeling van de Europese en wereldwijde veiligheid zijn de meest recente ongevallenstatistieken in Bijlage B weergegeven.¹

Om te voorkomen dat ten gevolge van de groeiende luchtvaart het absolute aantal vliegtuigongevallen zal toenemen, schenkt men in luchtvaartkringen in de Westerse wereld grote aandacht aan de vraag hoe de veiligheid in de luchtvaart nog verder kan worden verbeterd en welke maatregelen daarvoor kunnen worden genomen. Zoals eerder in dit schrijven is uiteengezet, heeft de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA, in samenwerking met toonaangevende partijen uit de luchtvaartindustrie, in het kader van het programma «Safer Skies – A Focused Agenda» belangrijke doelen en gebieden geïdentificeerd waar gewerkt moet worden aan verdere veiligheidsverbeteringen. Zoals gezegd hebben de Europese luchtvaartautoriteiten en industrie, verzameld in het JAA Safety Strategy Initiative, zich hetzelfde ten doel gesteld.

Binnen beide programma's wordt in goede samenwerking en met voortvarendheid onderzocht op welke wijze aanzienlijke reducties kunnen worden bewerkstelligd in de meest voorkomende oorzaken van vliegtuigongevallen. Het gaat hier met name om ongevallen die worden veroorzaakt door:

- Controlled Flight into Terrain (CFIT), waarmee een ongevalsscenario wordt bedoeld waarin een volkomen luchtwaardig, onbeschadigd en

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

- volledig bestuurbaar vliegtuig tegen de grond vliegt (meestal tegen bergen);
- ongevallen die in de naderings- en landingsfase plaatsvinden (approach and landing accidents);
- ongevallen als gevolg van het verlies van beheersbaarheid en bestuurbaarheid van het vliegtuig (loss of control);
- ongevallen waarvan de oorzaak geheel of gedeeltelijk kan worden toegeschreven aan ontwerpaspecten (design related accidents);
- ongevallen als gevolg van het weer (weather related accidents);
- overleefbaarheid van vliegtuigongevallen in relatie tot de veiligheid van de vliegtuigromp en het interieur (survivability and cabin safety);
- ongevallen als gevolg van obstakels op start- of landingsbaan (runway incursions).

De resultaten van deze internationale onderzoeken zijn ook van belang voor de nationale onderzoeken die in het kader van het NVB programma worden uitgevoerd.

NVB onderzoeksprogramma

Het NVB onderzoeksprogramma richt zich met name op het ontwikkelen van beleidsinstrumenten, die het mogelijk moeten maken systematische analyses van de luchtvaartveiligheid te doen. Nederland heeft hiervoor een benadering gekozen die zal moeten leiden tot een veiligheids-systeem die uit drie hoofdelementen bestaat: het meetelement, het rekenmodelement en het dataelement. Deze drie elementen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en derhalve geldt dat ook voor de onderzoeken op dit terrein. Het doel van deze onderzoeken is te kunnen beschikken over parameters, indicatoren en causale modellen, die niet alleen veiligheid «meetbaar» kunnen maken, maar die ook als instrumenten kunnen worden ingezet om de effecten van veiligheidsbeleid te meten, zo mogelijk in prognostische zin. De vergaarde kennis en de uit analyse verkregen resultaten zullen hopelijk ook bruikbare elementen bevatten voor de ontwikkeling van een meer dynamisch rekenmodel ten behoeve van de externe veiligheid, dan wel voor het actualiseren van de huidige rekenmodellen.

Het onderzoek naar de ontwikkeling van werkbare prestatie-indicatoren, causale modellen en air safety data, wordt sinds 1998 door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) in opdracht van de RLD uitgevoerd, nadat haalbaarheidsstudies hadden uitgewezen dat dit onderzoek tot hoopvolle resultaten zou kunnen leiden. Het uiterst complexe en kostbare onderzoekprogramma zal bij benadering 5 jaar in beslag nemen, zodat op korte termijn hiervan nog geen werkbare resultaten mogen worden verwacht.

Met deze onderzoeken zal naar verwachting baanbrekend werk worden verricht, waarvoor in mondiale luchtvaartkringen grote belangstelling bestaat. Tegelijkertijd wordt onderzocht of samenwerking met andere autoriteiten of onderzoeksinstituten waardevol en mogelijk is.

Op basis van een in 1997 gemaakte inventarisatie ontwikkelt het NLR thans een eenvoudig prototype van een causaal model voor de veiligheid van het totale luchtvaartsysteem. Daartoe is in de eerste fase een globale ontwerpspecificatie en functionele analyse gemaakt. Een causaal model moet inzicht verschaffen in de oorzaak-effect relaties binnen het netwerk van functies in het luchtvaartsysteem, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin. In de volgende fase zal een meer gedetailleerde en diepgaande specificatie worden opgesteld en zal het model worden verwerkt tot een computer model met behulp van een commerciële applicatie.

Er is in 1998 een aanvang gemaakt met studies die meer inzicht moeten geven in de rol van het menselijk handelen in de luchtvaart. De relevantie van deze zogenaamde human factor bij het verbeteren van de vliegveiligheid is wereldwijd erkend. Immers, bij ruim 75% van alle luchtvaartongevallen speelt menselijk handelen een meer of minder prominente rol. Het is dan ook duidelijk dat met name verbeteringen op het gebied van human factors in de luchtvaart van grote invloed kan zijn op de verbetering van de luchtvaartveiligheid in zijn geheel. Op dit terrein kan dan ook naar verwachting nog belangrijke veiligheidswinst worden geboekt. Hiertoe zijn een aantal relevante thema's benoemd, waarop de inspanningen zich de komende jaren zullen concentreren. De meeste acties verkeren echter nog in de eerste fase van onderzoek. In dit kader wordt, zowel van overheidswege als door de luchtvaartindustrie, actief deelgenomen aan nationale en internationale activiteiten op het gebied van human factors.

Binnen de context van het menselijk handelen is het Aeromedisch Instituut in opdracht van de RLD bezig een «fit-to-fly» checklist voor piloten te ontwikkelen. Zeer onlangs is het prototype van de checklist gereedgekomen. Met de checklist wordt beoogd de vlieger meer inzicht te laten verkrijgen in en beter bewust te laten worden van zijn eigen fitheid en faalisico's. Gedurende 1999 zal het prototype bij wijze van proef worden gebruikt door een vooralsnog geselecteerde groep Nederlandse vliegers, waarna de resultaten zullen worden geëvalueerd. De verkregen resultaten kunnen tevens worden gebruikt bij de ontwikkeling van maatregelen die de prestaties van de vlieger beogen te verbeteren. Naar verwachting zal in het jaar 2000 de checklist algemeen in Nederland worden geïntroduceerd.

Nederland zoekt ten behoeve van synergie in onderzoek en analyse van luchtvaartveiligheidszaken samenwerking met andere autoriteiten en onderzoeksinstituten. Dit gebeurt op verschillende gebieden zoals recentelijk in het eerdergenoemde JSSI verband en, sinds lange tijd, binnen het JAA Research Committee.

Met de Engelse Civil Aviation Authority (CAA) wordt sinds kort nauw samengewerkt teneinde gezamenlijk onderzoek te verrichten op het gebied van luchtvaartveiligheid en om resultaten en ervaringen met elkaar uit te wisselen. Zo is in 1998 door de CAA, het NLR en de RLD een studie uitgevoerd naar de veiligheid van vrachtvliegtuigen en vrachtoperaties. De ongevalstatistieken laten zien dat gedurende de periode van 1980 tot en met 1996 het aantal ongevallen met vrachtvliegtuigen, per miljoen vliegbewegingen, een factor 4 hoger ligt dan het aantal ongevallen met passagiersvliegtuigen. Deze studie tracht te achterhalen wat de oorzaak is van dit aanzienlijke onderscheid.

Er wordt gestreefd naar continuering en verdere verdieping van de samenwerking met de CAA, die mogelijk op korte termijn in een Memorandum of Understanding nader zal worden vastgelegd.

Communicatie

Openbare databank

In het kader van een motie (kamerstuk vergaderjaar 1996–1997, 24 804, nr. 7) over het beschikbaar stellen van een openbare databank met veiligheidsgegevens van luchtvaartmaatschappijen is diepgaand onderzoek verricht naar de haalbaarheid en (rand)voorwaarden voor het opzetten van een dergelijke databank. Hiertoe is langdurig en zeer intensief gediscussieerd met verschillende partijen in de luchtvaartsector, waaronder de KLM, de luchthaven Schiphol, consumentenorganisaties en omwonenden van Schiphol. Over de uitkomsten daarvan en over de

verder te nemen stappen heb ik de Tweede Kamer op 31 mei 1999 in een aparte brief (ref.no. DGR/LD/LI/CS/99120122) nader ingelicht.

Communicatieplan

In dat verband is het dan ook van belang dat in het afgelopen jaar een communicatieplan voor het luchtvaartveiligheidsbeleid is opgezet. De in dit plan opgenomen acties richten zich op het verbeteren van de communicatie met de burger. De belangrijkste elementen worden gevormd door informatie over de feitelijke veiligheid van de burgerluchtvaart, over maatregelen om die veiligheid verder te verbeteren en over de wijze waarop de veiligheid door de overheid is te waarborgen.

Loket Luchtvaartveiligheid

Tegen deze achtergrond past dan ook de instelling van het Loket Luchtvaartveiligheid in 1997. In 1998 heeft het Loket duidelijk gehoor kunnen geven aan de vragen en meldingen die uit heel Nederland zijn binnengekomen. Per 31 december 1998 ontving het Loket 2300 vragen en meldingen. Dit is inclusief de proefperiode van april 1997 tot 30 januari 1998. Het publiek blijkt met name geïnteresseerd te zijn in het veiligheidsniveau van, met name, buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Meldingen over vermeende onveilige situaties worden door de medewerkers van het Loket direct aan de relevante instanties doorgegeven, die daarop in actie komen. De medewerkers van het Loket rekenen het tevens tot hun taak degene die het Loket met een melding heeft benaderd te informeren over de ondernomen actie en, zo nodig, over de resultaten daarvan.

Zoals eerder uiteengezet met betrekking tot het SAFA-programma, geldt ook voor het Loket Luchtvaartveiligheid dat de werkzaamheden van het Loket, die aanvankelijk in het kader van het uitvoeringsprogramma van de NVB als project zijn opgestart, inmiddels in de reguliere werkzaamheden van de lijnorganisatie van de RLD zijn opgenomen.

Publicaties

In 1998 is een serie informatiebladen verschenen, waarin belangrijke en actuele onderwerpen betreffende luchtvaartveiligheid worden behandeld, die voor de burgers interessant kunnen zijn. Deze losse bladen kunnen gratis worden opgevraagd via het Loket Luchtvaartveiligheid en, naar verwachting, binnenkort ook via het Internet.

Voor dit jaar staat een aantal nieuwe communicatie-acties op het programma, waaronder een brochure over luchtvaartveiligheid en een informatiebrochure voor vliegtuigpassagiers die in samenwerking met de sector zal worden opgesteld.

Veiligheidsbeleving

Naast de feitelijke veiligheid is ook de beleving van de veiligheid van groot belang. Vliegen wordt thans door de consument gezien als een normale activiteit, maar wordt qua veiligheid niet altijd als zodanig beleefd.

Om deze discrepantie nader te onderzoeken wordt binnen afzienbare tijd een onderzoek verricht naar de veiligheidsbeleving onder de Nederlandse burgers (waaronder passagiers en omwonenden van luchthavens). In 1998 heeft reeds een inventarisatie en een globale analyse plaatsgevonden van soortgelijke belevingsonderzoeken die in het verleden reeds werden verricht. Het thans voorziene belevingsonderzoek zal zowel kwalitatief als kwantitatief onderzoek omvatten en zal inzicht moeten verschaffen of er bepaalde relaties bestaan tussen veiligheidsgevoelens

van de burger en zijn zintuiglijke waarnemingen, bijvoorbeeld van overvliegende vliegtuigen. Maar ook objectieve en subjectieve veiligheidsgevoelens, bijvoorbeeld ten aanzien van bepaalde luchtvaartmaatschappijen en bepaalde vliegbestemmingen, zullen nader moeten worden onderzocht.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek zullen, waar nodig, aanvullende en gerichte communicatie-acties worden geïnitieerd.

Internationaal beleid en institutionele ontwikkelingen

Het luchtvaartveiligheidsbeleid is per definitie een internationale aangelegenheid. Het Nederlandse luchtvaartveiligheidsbeleid is daarvan een afgeleide. Beleid en regelgeving komen tot stand in de ICAO, JAA, Eurocontrol en EU. Nederland speelt in deze fora een actieve rol en zal die rol voortzetten. Dit is een doorlopend proces.

Sinds 1998 heeft Nederland een zetel in de ICAO Council, het «dagelijks bestuur» van de ICAO, waardoor een goede gelegenheid is gecreëerd voor het spelen van een rol van betekenis op het internationaal luchtvaartbeleidsterrein.

Belangrijke internationale discussiepunten voor Nederland daarbij zijn: het versneld uifaseren van de oude generatie lawaaiige vliegtuigen, de zogenoemde chapter 2 vliegtuigen, en de invoering van een heffing op vliegtuigbrandstof.

Ook heeft Nederland, zoals reeds in verschillende passages hierboven is gemeld, binnen de JAA-activiteiten een belangrijke rol te vervullen. Afgezien van de verplichtingen welke het Nederlandse gastheerschap van de JAA met zich meebrengen, is het voor Nederland van belang dat internationale harmonisatie van veiligheidsregelgeving, beleidsvorming en uitvoering worden gestimuleerd. Actieve Nederlandse participatie in JAA-verband is daarom ten zeerste gewenst, zeker tegen de achtergrond van het streven naar de totstandkoming van een supra-nationale Europese luchtvaartveiligheidsautoriteit.

In het proces van de totstandkoming van zo'n Europese organisatie voor de veiligheid in de burgerluchtvaart (European Aviation Safety Authority, EASA) is de Europese Commissie onlangs gestart met de onderhandelingen om te komen tot een multilateraal oprichtingsverdrag. Als potentiële initiële verdragsluitende partijen zijn aangemerkt: de 15 EU-Lidstaten, de Europese Commissie en die niet-EU Staten wier burgerluchtvaartautoriteiten momenteel volwaardig lid zijn van de JAA. Op basis van een goedgekeurd ontwerp-oprichtingsverdrag zal naar verwachting in de loop van 1999 de Europese Commissie in staat zijn formeel de onderhandelingen te kunnen aanvangen.

Eveneens op Europees niveau is de recente totstandkoming van het EUROCONTROL Verdrag van belang voor de veiligheid van het luchtverkeer. De onder dit nieuwe verdrag te realiseren verbeteringen in het Europese Air Traffic Management System en de vorderingen op het gebied van het Global Navigation Satellite System zijn weliswaar niet direct te relateren aan het actieprogramma van de NVB, maar zijn zeker inspanningen die de veiligheid van het luchtverkeer verder zullen verhogen.

Ik wil er nog eens op wijzen dat in de eerste periode van uitvoering het accent van het NVB actieprogramma hoofdzakelijk lag op de nadere invulling en het opstarten van de verschillende acties. Gaandeweg zal het accent steeds verder zal verschuiven naar de uitvoering en verdere verdieping van activiteiten die meer en meer zullen worden ingebed in het reguliere werk van de RLD.

Ter voldoening aan het bepaalde in het vierde lid van artikel 4 van het Instellingsbesluit veiligheidsadviescommissie Schiphol (Nr. DGRD/JBZ/L95001398, d.d. 21-02-95) maak ik tenslotte van deze gelegenheid gebruik u het jaarverslag van 1998 van de Veiligheidsadviescommissie Schiphol als Bijlage C bij deze brief te doen toekomen.¹

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.