

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1296

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juni 2026

Hierbij wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de audit die de International Civil Aviation Organization (ICAO) in mei 2025 in Nederland heeft uitgevoerd. Op basis van de bevindingen in het bijgevoegd eindrapport heeft Nederland op 23 januari 2026 de correctieve actieplannen bij ICAO ingediend.

Het Caribische deel van het Koninkrijk was geen onderdeel van de ICAO-audit.

ICAO toezichtstelsysteem

De luchtvaart is sterk internationaal gereguleerd. Wereldwijd hebben landen in ICAO-verband afspraken gemaakt om op basis van mondiaal geldende voorschriften veilig te kunnen vliegen. Er worden daarbij ook eisen gesteld aan de nationale autoriteiten ter borging van die voorschriften. Nederland heeft zich hieraan gecommitteerd met de ondertekening van het Verdrag van Chicago.

ICAO monitort en stelt periodiek vast hoe verdragsstaten voldoen aan de mondiale voorschriften. Zij gebruikt hiervoor het zogenoemde *Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)*. ICAO heeft hiermee tot doel de wereldwijde luchtvaartveiligheid te bevorderen door monitoring en vaststelling van de toezichtcapaciteit en het veiligheidsbeheer van de verdragsstaten. De ICAO-audit bestaat uit 851 vragen, verdeeld over verschillende luchtvaartgebieden; wetgeving, organisatie, brevettering, luchthavens, luchtverkeersdienstverlening, vluchttuitvoering, luchtwaardigheid en onafhankelijk incidenten & ongevallen- onderzoek. De vragen worden onderverdeeld naar zogenoemde kritische elementen («*critical elements*») die ICAO heeft bepaald voor de inrichting en het functioneren van een effectief veiligheidssysteem in de luchtvaart. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de eisen voor de ILT-luchtvaartautoriteit, de eisen aan regelgeving en de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel.

Resultaat en analyse

De audit heeft geresulteerd in een zogenoemde *effectieve implementatie* van de internationale voorschriften van 74,47%. Nederland scoort lager dan beoogd gezien haar ambitie¹ om tot de best presterende landen te horen en laag in vergelijking met andere Europese landen. ICAO heeft geen zogenoemde significante veiligheidszorgen vastgesteld. Dit betekent dat uit de audit geen acute veiligheidsrisico's blijken.

Het is van belang dat Nederland lessen trekt uit de audit om in lijn met het doel van ICAO de luchtvaartveiligheid te bevorderen. Hiervoor heeft het ministerie samen met de ILT-Luchtvaartautoriteit een analyse uitgevoerd naar de oorzaken. Daaruit blijkt dat er structureel meer aandacht moet zijn voor de correcte implementatie van internationale eisen in de regelgeving en de eisen die internationaal worden gesteld aan de vergunningverlening en het toezicht. De wijze waarop Nederland de taken en verantwoordelijkheden binnen het luchtvaartsysteem en de organisaties heeft georganiseerd verschilt van hoe andere landen dit hebben ingericht. Dit is ook het beeld uit de gesprekken met het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), die ook eisen stelt aan de autoriteiten ter borging van de veiligheid.

Vervolgstappen

Op basis van de analyse heeft Nederland correctieve actieplannen ingediend bij ICAO. Bij de uitvoering wordt er rekening mee gehouden dat veel ICAO-voorschriften op voorstel van EASA in Europese regelgeving zijn opgenomen en hiermee direct werken in Nederland. Het vraagt structureel aandacht om deze correctieve actieplannen en de taken en verantwoordelijkheden volgens de internationale vereisten uit te voeren.

Daarom werkt het Ministerie van IenW (beleidskern in nauwe samenwerking met de ILT-luchtvaartautoriteit) aan:

- Het corrigeren van procedures voor het waarborgen van de tijdige implementatie van internationale standaarden in nationale en Europese wet- en regelgeving;
- Het in lijn brengen van relevante nationale wet- en regelgeving met de ICAO-standaarden;
- Het verder inzichtelijk maken van alle taken- en verantwoordelijkheden binnen het luchtvaartveiligheidssysteem en dit waar nodig beter borgen in wet- en regelgeving, handboeken of procedures;
- Het meer gedetailleerd formuleren van taken en verantwoordelijkheden van medewerkers, het opstellen en uitvoeren van trainingsprogramma's;
- Op basis van bovenstaande het uitvoeren van een gedegen capaciteitsanalyse naar de taken en verantwoordelijkheden;
- Het updaten, implementeren en archiveren van technische documentatie, procedures en checklists voor vergunningverlening en toezicht.

De veiligheid in de luchtvaart staat voorop. Het waarborgen en continu verbeteren van de luchtvaartveiligheid is daarom een belangrijke beleidsdoelstelling. Het is van belang dat daarbij continue aandacht is voor de beschikbaarheid van gekwalificeerde mensen en middelen om blijvend te voldoen aan de internationale verplichtingen en voorschriften.

¹ Luchtvaartnota 2020-2050

De voortgang van de implementatie van de correctieve acties zal worden gemonitord en hierover zal worden gerapporteerd aan ICAO. De Kamer zal worden geïnformeerd over relevante ontwikkelingen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans