

Vergaderjaar 2021–2022

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 938**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2022

Hierbij informeer ik uw Kamer over de wijze van uitvoering van de motie van het lid Alkaya<sup>1</sup> en de toezegging<sup>2</sup> met betrekking tot het bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart pleiten voor structurele betrokkenheid van de koepelorganisatie van verkeersvliegers bij de certificering van vliegtuigen.

Naar aanleiding van de genoemde motie over grotere betrokkenheid van de European Cockpit Association (ECA) bij het (her)certificatieproces van vliegtuigtypes door het Europees Agentschap voor de Veiligheid in de Luchtvaart (EASA), is er overleg gevoerd met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers en de ECA. Deze beide organisaties hebben tijdens het overleg, later schriftelijk aangevuld, hun visie gegeven over hoe deze motie verder ingevuld zou kunnen worden.

Vervolgens zijn er met EASA diverse overleggen op meerdere niveaus gevoerd om vanuit Nederland te pleiten om in de toekomst, in lijn met de manier waarop de koepelorganisatie van verkeersvliegers, de ECA, betrokken is geweest bij de her-certificering van de Boeing 737MAX, die organisatie ook structureel te betrekken bij certificeringsprojecten van nieuwe vliegtuigtypes.

Op 15 december 2021 is een brief aan de uitvoerend directeur van EASA gestuurd, waarin nogmaals uitgebreid gepleit is voor deze betrokkenheid van de koepelorganisatie van verkeersvliegers. Op 14 januari 2022 heeft EASA schriftelijk gereageerd.

EASA geeft in zijn antwoord aan dat de rol van de European Cockpit Association (ECA) in het geval van de Boeing 737MAX behulpzaam is geweest bij het ondersteunen van het Agentschap en bij het bepalen van

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 850

<sup>2</sup> Kamerstuk 3 1936, nr. 892

de adequate opleidingsvereisten, samen met alle andere betrokken belanghebbenden.

Tevens geeft EASA aan dat de rol van de ECA in feite al veel breder is, aangezien de ECA permanent vertegenwoordigd is in de adviesorganen van EASA en daarmee in een positie is om EASA te adviseren over alle beleidsontwikkelingen, gebaseerd op hun expertise op het gebied van opleiding en training van piloten en van de uitvoering van de luchtvaartoperatie.

EASA heeft de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan de opleiding van piloten, als een van de pijlers van luchtvaartveiligheid. Daartoe zijn in de Europese regelgeving vanaf 2014 vereisten inzake operationele geschiktheidsgegevens (Operational Suitability Data, OSD) geïmplementeerd. Bij het uitvoeren van operationele evaluaties voor de goedkeuring van de operationele geschiktheidsgegevens voor cockpitbemanningen maakt EASA reeds gebruik van zowel interne experts (piloten) met de nodige operationele ervaring, als van externe piloten. Dit zijn doorgaans piloten die in dienst zijn bij de nationale luchtvaartautoriteiten en die daadwerkelijk bij Europese luchtvaartmaatschappijen vliegen voor het onderhouden van hun vliegvaardigheid. Daarnaast wordt in specifieke gevallen gebruik gemaakt van piloten die rechtstreeks door luchtvaartmaatschappijen ter beschikking worden gesteld.

EASA waardeert het pleidooi van Nederland om een systematische betrokkenheid van piloten bij het certificeringsproces te bevorderen en vindt dit in lijn met de doelstellingen van het Agentschap. Aan de betrokkenheid van operationele piloten bij de evaluatie van opleidingseisen voor nieuwe vliegtuigen of vliegtuigvarianten wordt echter al voldaan in de werkwijze van EASA, waarbij EASA voldoende mogelijkheden heeft om lijnpiloten te betrekken bij de evaluaties die zijn ingebed in het certificeringsproces.

EASA is van mening dat het formeel en systematisch gebruik van de ECA, of enige andere individuele belanghebbende, als leverancier van deze vliegers een onevenwichtigheid zou creëren in het gelijke speelveld dat EASA moet handhaven. Tevens zou dit kunnen leiden tot de introductie van te sterke beïnvloeding door belanghebbenden, beïnvloeding die uiteraard buiten de technische evaluaties gehouden moet worden.

EASA geeft aan dat het de voortdurende betrokkenheid van de ECA, samen met de andere belanghebbenden van het Agentschap, blijft waarderen bij het ondersteunen van strategische en technische beslissingen via de adviesorganen en via de directe contacten en de coördinatie die het Agentschap heeft met de ECA, waarvan de enorme technische expertise zeer wordt gewaardeerd door EASA.

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