

Vergaderjaar 2012–2013

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 129**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 januari 2013

De afgelopen weken hebben uitzendingen van het KRO-programma Reporter inzake Ryanair en de daar behandelde drie gevallen van dreigend brandstoftekort, het nodige stof doen opwaaien. In de media is ook afgelopen week nog aandacht besteed aan een vergelijkbaar incident met een Transavia vlucht op 23 december jongstleden. Conform mijn eerdere toezegging informeer ik u ter zake.

Ik zal allereerst ingaan op de eisen en praktijk ten aanzien van de hoeveelheid brandstof die aan boord moet zijn en vervolgens op de veiligheidscultuur in de luchtvaart en de rollen van de verschillende autoriteiten bij controle op regels en bij incidenten.

**Vaststelling hoeveelheid brandstof**

In Europese regelgeving<sup>1</sup> is vastgelegd hoe moet worden bepaald hoeveel brandstof een vliegtuig mee moet nemen voor een veilige vluchtuivoering. Voor een reguliere vlucht moet rekening worden gehouden met brandstof voor: taxiën op de luchthaven; de vlucht zelf waarbij rekening wordt gehouden met de verwachte weersomstandigheden; voldoende brandstof om een alternatieve luchthaven te bereiken; 5% extra als basis reserve; voor turbo motoren zoals die in de grote commerciële luchtvaart worden gebruikt 30 minuten reserve en voor «piston» motoren zoals die ook in de General Aviation veel voorkomen 45 minuten reserve. Daar bovenop is het aan de captain om extra brandstof mee te nemen zo hij dat noodzakelijk acht. De wettelijke minimum hoeveelheid kent derhalve de nodige waarborgen om een tekort aan brandstof te vermijden.

Zowel het eerste vliegtuig van Ryanair dat op 26 juli een Mayday call afgaf, als de bovengenoemde vlucht van Transavia, moesten een doorstart maken. Een doorstart is een voorgeschreven procedure wanneer

<sup>1</sup> EC No. 859/2008

een landing door omstandigheden niet veilig kan worden uitgevoerd. Piloten zijn hier op getraind. Een doorstart betekent echter wel extra brandstofverbruik. Juist om dergelijke ingrepen mogelijk te maken, voorziet de regelgeving in verplichte reserves. Tevens is vastgelegd dat de captain een Mayday call dient af te geven indien hij verwacht het risico te lopen om met minder dan de bovengenoemde 30 minuten brandstof reserve in de tank, te landen, en daarmee om voorrang bij de landing te vragen. Deze tijdige waarschuwing zorgt ervoor dat er voldoende tijd is voor de verkeersleiding om de vlucht goed af te handelen en nog een eventueel noodzakelijke doorstart te kunnen maken.

De Ierse luchtvaartautoriteit is verantwoordelijk voor het toezicht op Ryanair. Ik heb hen om opheldering gevraagd en het rapport ontvangen over de gebeurtenissen op 26 juli 2012. Ik constateer op basis daarvan dat alle drie de vluchten zijn vertrokken met een hoeveelheid brandstof die groter was dan de wettelijke vereiste hoeveelheid<sup>2</sup>. Tevens worden de omstandigheden aangegeven die er toe hebben geleid dat op de alternatieve luchthaven Valencia drie keren om prioriteit in de landing moest worden gevraagd. Ook daarbij is naar mijn oordeel sprake van een adequate afhandeling, conform de procedures die zijn gericht op een veilige vluchtafhandeling.

Het rapport bevat aanbevelingen om de kans op herhaling van dergelijke gebeurtenissen te verkleinen. Ik zie daarom geen reden om bij de Ierse Luchtvaart autoriteit aan te dringen op verdergaande maatregelen. Hierbij is van belang op te merken dat de voorgestelde aanpassingen kunnen plaatsvinden zonder aanscherping van de Europese regels ter zake.

Transavia heeft de omstandigheden van voornoemde vlucht op 23 december jl aan ILT en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) gemeld. De OvV heeft in eerste instantie om nadere informatie gevraagd en vervolgens van een nader onderzoek afgezien. Transavia onderzoekt zelf het voorval nog om te bezien of er aanpassingen in procedures gewenst zijn.

### **Veiligheidscultuur**

Vliegen is de veiligste wijze van transport dankzij luchtvaartmaatschappijen die begrijpen dat een goede veiligheidsreputatie essentieel is en dankzij een streng systeem van regelgeving, toezicht en handhaving. Dat betekent niet dat er nimmer sprake is van incidenten zoals die in deze brief aan de orde zijn gesteld. De luchtvaartsector heeft in de afgelopen decennia bewezen in staat te zijn om lessen te trekken uit incidenten door deze serieus te nemen. De anonieme piloten gaven aan dat zij vraagtekens hebben bij de veiligheidscultuur binnen Ryanair. Hieraan wordt in het eerder genoemde rapport geen aandacht besteed. Dit was voor mij reden om daar nadere vragen over te stellen aan de Ierse Luchtvaartautoriteit. In het antwoord daarop<sup>3</sup> geeft de Ierse luchtvaartautoriteit aan dat Ryanair over een sterke meldingscultuur beschikt, dat de veiligheidscultuur een onderdeel van hun toezicht is en dat er sprake is van een open veiligheids-cultuur. De Ierse autoriteit heeft aangeboden een en ander verder mondeling toe te lichten. Hiervan zal ik gebruik van maken en mocht daar nog aanleiding toe zijn, zal ik u nader informeren.

<sup>2</sup> Bijlage 1: rapport Irish Aviation Authority, «Ryanair Weather Diversions Madrid», ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>3</sup> Bijlage 2: antwoordbrief Irish Aviation Authority dd. 2013-01-17, ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

## **Toezicht verantwoordelijkheden**

De landen binnen Europa werken met betrekking tot luchtvaartveiligheid samen in het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA). Veiligheid wordt onder meer gewaarborgd met een landelijk toezicht-systeem dat garandeert dat alle luchtvaartmaatschappijen veilig functioneren. Het is dan aan EASA om de kwaliteit van de toezichthouders van de lidstaten te borgen. Het systeem waarbij alle Luchtvaart Autoriteiten aan EASA-audits worden onderworpen, zorgt ervoor dat we kunnen vertrouwen op de kwaliteit van de nationale autoriteiten. Ik hecht aan deze bevoegdheidsverdeling, die zorgt voor een effectief toezicht op veiligheid.

Onderdeel van het nationale toezicht vormen inspecties aan vliegtuigen waarbij de staat van het vliegtuig wordt beoordeeld, maar ook de wijze van vluchtvoorbereiding. De lidstaten informeren elkaar over de uitkomsten van deze controles en wisselen kennis uit. Hierbij is van belang op te merken dat de Ierse Luchtvaart Autoriteit geen verantwoording hoeft af te leggen aan landen waar Ryanair op vliegt of zelfs een basis heeft.

Daarnaast bestaat er een effectief mechanisme met duidelijke bevoegdheidsverdeling om incidenten te onderzoeken. De bedrijven in de luchtvaart werken met een veiligheidsmanagement systeem, waarbij voorvallen en incidenten worden onderzocht om de operatie continu op een hoger veiligheidsniveau te brengen. Op basis van een Europese richtlijn is men verplicht voorvallen en incidenten te melden bij een onafhankelijke instantie. In Nederland is dit onder gebracht bij het Analyse Bureau Luchtvaart (ABL) van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het ABL analyseert de voorvallen en op basis daarvan wordt bezien of er extra acties nodig zijn. Tenslotte is in een Europese verordening vastgelegd dat de OvV ernstige incidenten en ongevallen diepgaand moet onderzoeken. Ik heb geen signalen van het ABL ontvangen die mij nopen tot extra acties en ook de reactie van de OvV op het Transavia-incident steunt mij in deze beslissing.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld