

Vergaderjaar 2020–2021

**24 804**

## **Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart**

**Nr. 148**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 oktober 2020

Per brief van 10 juli 2020 (Kamerstuk 24 804, nr. 141) heb ik u het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar het verlies van controle met dodelijke afloop met een Pipistrel Alpha Electro nabij vliegveld Stadskanaal aangeboden. Ik heb u toegezegd u te informeren over mijn beleidsreactie aan de Onderzoeksraad.

Ik dank de OvV voor het onderzoek en de aanbevelingen ter bevordering van de veiligheid in de luchtvaart. De OvV heeft mij een drietal aanbevelingen gedaan waarop ik de volgende reacties heb gegeven.

Aanbeveling 1:

«De veiligheid van in Nederland geregistreerde en/of opererende microlight aeroplanes en de veiligheid van derden te verbeteren door het inrichten en uitvoeren van effectief toezicht op de sector»

Ik neem deze aanbeveling ter harte. De OvV constateert in haar rapport terecht dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in het verleden geen prioriteit aan het toezicht op MLA's heeft gegeven. Dit was het gevolg van de ILT-brede risicoafweging (IBRA) waarbij ILT voorrang geeft aan taken waarbij sprake is van een groot maatschappelijk risico. Ten aanzien van de opgedragen taken van de ILT is altijd sprake van schaarse middelen die om een beredeneerde en weloverwogen keuze vragen. Intensivering van het toezicht op het ene domein leidt tot minder inzet op toezicht in een ander domein. Bij deze keuze is IBRA het startpunt.

De luchtvaartsector is een sector die continu in beweging is en waarbij technologische ontwikkelingen elkaar in snel tempo opvolgen. Daarop wil de ILT flexibel inspelen door deze ontwikkelingen steeds mee te nemen in het bepalen van haar risicogestuurde inzet. De ILT onderzoekt aan de hand van dit OvV-rapport of de eerder gemaakte risico-inschatting moet worden herzien. Bij deze analyse zal de ILT ook vanzelfsprekend de uitkomsten van twee andere OvV-onderzoeken naar incidenten met MLA's (d.d. 7 april en

18 juni 2020) meenemen. Daarnaast zullen de ILT en het ministerie het huidige toezichtsinstrumentarium en de toepasselijke regelgeving tegen het licht houden om een effectieve en doelmatige aanpak van deze problematiek mogelijk te maken.

Aanbeveling 2:

«Stel met het oog op innovatie van microlight aeroplanes aanvullende eisen vast, waaraan in Nederland geregistreerde en/of opererende microlight aeroplanes moeten voldoen en implementeer deze binnen Nederland. Streef daarna actief naar het accepteren van deze eisen als standaard binnen European Civil Aviation Conference (ECAC), met het doel een minimumveiligheidsniveau te creëren voor deze categorie luchtvaartuigen.»

Innovatie gaat snel in de luchtvaart. EASA heeft onlangs een licht elektrisch voortgestuwd vliegtuig gecertificeerd op basis van de standaard luchtwaardigheid eisen aangevuld met zogenaamde Special Conditions ten aanzien van de elektrische voortstuwing. Daarnaast heeft EASA zeer recent aanvullende voorwaarden ontwikkeld voor zowel de piloot, het gebruik van en het onderhoud van een vliegtuig met elektrische voortstuwing. Mede ter invulling van deze aanbeveling zal ik deze aanvullende voorwaarden van toepassing verklaren op de eerste gebruikers van dit nieuwe elektrische vliegtuig in Nederland. Ook ga ik onderzoeken hoe deze voorwaarden kunnen worden toegepast op elektrische MLA's. Voor de Europese context verwijst ik naar mijn reactie op aanbeveling 3.

Aanbeveling 3:

«Op de langere termijn te bevorderen dat de eisen aan en het toezicht op microlight aeroplanes worden geëvalueerd en heroverwogen door European Union Aviation Safety Agency (EASA)»

Nederland is voorstander van het uitbreiden van het Europese luchtvaartveiligheid regime naar een groter deel van de recreatieve luchtvaart, ook ten aanzien van de MLA's. Alhoewel het inregelen van een verplichting om de MLA's onder de Europese luchtvaartveiligheidsregels en toezicht brengen bij de onderhandelingen over de nieuwe EASA Basic Regulation (EU) 2018/1139 helaas door een aantal lidstaten is geblokkeerd, blijf ik me ervoor inzetten. Mede op aandringen van Nederland zijn tijdens die onderhandelingen de volgende acties aangaande harmonisatie van de eisen opgenomen:

- Een mogelijkheid voor fabrikanten van MLA's of andere zogenaamde Annex I luchtvaartuigen om vrijwillig binnen het Europese Luchtvaartveiligheids-systeem te gaan ontwerpen en produceren. Dit betekent automatisch dat ook de blijvende luchtwaardigheid binnen de EU-regels moeten worden afgehandeld (artikel 2, lid 4). Hiervoor moet EASA binnen 2 jaar na publicatie van de Basic Regulation met voorstellen komen hoe deze luchtvaartuigen te behandelen (artikel 140, lid 3). Het agentschap werkt aan proportionele procedures en processen, en zal daar ook de bijbehorende certificatie specificaties (technische eisen) formuleren. Helaas heeft dit project door de huidige Covid-19 situatie vertraging opgelopen en de deadline van september 2020 is niet gehaald. EASA verwacht zijn voorstellen eind Q4 2020 of begin Q1 2021 te publiceren. Mijn medewerkers zijn hier actief bij betrokken.
- EASA heeft de opdracht gekregen om binnen 3 jaar na publicatie van de Basic Regulation met voorstellen te komen voor Guidance Material (GM) voor vrijwillig gebruik door de lidstaten bij de certificatie, productie, onderhoud en gebruik van Annex I luchtvaartuigen (artikel 140, lid 4). De resultaten hiervan worden in het najaar van 2021 verwacht.

Waar mogelijk stimuleert Nederland fabrikanten om de ontwikkelingen bij EASA nauwlettend te volgen en de mogelijkheden van een centrale certificatie zorgvuldig af te wegen tegenover de per land verschillende toelatingseisen en procedures. Daarnaast stimuleer ik andere ECAC-lidstaten om het Guidance Material van EASA over te nemen, zodat op die manier een gelijk speelveld ontstaat.

Ik vertrouw erop u met bovenstaande afdoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga