

Vergaderjaar 2012–2013

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 426

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juni 2013

Zoals toegezegd door de Minister in het Algemeen Overleg Transportraad van 5 juni 2013 informeer ik uw Kamer thans over de vragen die zijn gesteld betreffende werk- en rusttijden in de luchtvaart.

De leden van de PvdA en SP fractie vragen naar de onderbouwing van de door EASA geadviseerde maximale vliegtijd van 12 uur bij nachtvluchten. Hierover kan ik u het volgende mededelen.

De relatie tussen vermoeidheid en werktijd en het effect op de veiligheid is onderwerp geweest van verschillende wetenschappelijke studies. Deze wetenschappelijke rapporten zijn overigens gebaseerd op het allereerste voorstel van EASA, de zogenaamde Notice of Proposed Amendment (NPA), welke is gepubliceerd in december 2010. Het toen voorliggende voorstel is in de wetenschappelijke rapporten beoordeeld.

In het EASA Comment Response Document (CRD) zijn de resultaten van de drie door EASA aanbestede wetenschappelijke onderzoeken opgenomen.

Door middel van onderstaande link kunt u de gevraagde wetenschappelijke rapporten raadplegen.

[http://www.easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2011/CRD 2010-14/CRD 2010-14.pdf](http://www.easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2011/CRD%202010-14/CRD%202010-14.pdf)

In het geval van een maximale vliegtijd van 12 uur bij nachtvluchten is er sprake van een **verlengde** vliegdiensstijd welke 2 keer per 7 opeenvolgende dagen onder voorwaarden mag worden toegepast.

De maximale **basis** vliegdiensstijd is gelimiteerd tot 11 uur op het meest ongunstige startmoment (17.00–04.59). Deze limiet geldt voor een langere periode dan in de huidige regelgeving (22.00–04.59). Operationele ervaring met de huidige Europese limiet van 11.45 uur heeft overigens

niet aangetoond dat de vliegveiligheid hierdoor in gevaar komt. Het EASA voorstel is hiermee stringenter dan de huidige wetgeving.

De wetenschappers hebben 10 uur als maximum geadviseerd gebaseerd op specifieke operaties die niet naar algemeen beleid te vertalen is. De limiet van 11 uur baseert zich op niet alleen op wetenschap maar ook ervaring en is operationeel inpasbaarheid. In de voorstellen zijn voorts diverse mitigerende maatregelen genomen om vermoeidheid bij boordpersoneel te reduceren.

Op basis van beschikbare data en ervaringen is er in de afgelopen jaren geen aanleiding gebleken om op grond van veiligheidsrisico's maatregelen te nemen om de vliegtijden generiek te beperken. Omdat ik aan het meenemen van die ervaringen hecht, kan ik achter dit advies staan.

De leden van de PvdA en SP fractie vragen tevens naar de standpunten van de lidstaten en in het bijzonder de Scandinavische landen. Zweden en Denemarken wenste na het publiceren van de EASA Opinie in oktober aanpassing van de manier waarop invulling werd gegeven aan de gecombineerde tijd van maximale vliegtijd en de stand-by tijd. In de door EASA georganiseerde workshop van 13 februari 2013, is dat onderwerp nader aan de orde geweest. In de vergaderingen van het regelgevend comité (EASA-comité) van 19 februari en 24 april 2013 in Brussel hebben de Europese Commissie en EASA, na overleg met belanghebbende, verschillende opties gepresenteerd om de gecombineerde tijd van maximale vliegtijd en stand-by tijd zo verantwoord mogelijk in de praktijk te brengen.

Een mogelijke optie is inkorting van de maximale dienstdag. Dit komt tegemoet aan de zorgen van personeel over de risico's van vermoeidheid. De aanpassing leidde tot wisselende standpunten bij de lidstaten, met meer tevredenheid bij de Zweden en Denemarken en minder tevredenheid bij Duitsland, Spanje en Frankrijk. Het bezwaar van de laatst genoemde landen ligt in het feit dat de maximale stand-by tijd onder de vigerende nationale regelingen langer is dan de EASA voorstellen.

Uit de meest recente communicatie is gebleken dat Zweden kan instemmen met de wijzigingsvoorstellen, Denemarken kan instemmen maar heeft nog wel een technische opmerking en Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk terug willen naar het eerdere EASA voorstel. De overige lidstaten hebben zich in het Comité nog niet uitgesproken.

De Europese Commissie is momenteel bezig met het uitwerken van een definitief voorstel, rekening houdend met verschillende vragen en suggesties tot aanpassing. De Commissie zal die onderbouwen en voorleggen aan het regelgevend comité in Brussel. Bij het vaststellen van het finaal standpunt over dat nieuwe voorstel zal veiligheid een voorwaarde vormen en daarnaast zal goed worden gekeken naar de mogelijke effecten voor zowel werknemers en werkgevers.

Ik zal in dit kader vasthouden aan harmonisatie en «level playing field» van Europese Regelgeving. Bij het bepalen van het definitieve Nederlandse standpunt zullen uiteraard ook de bezwaren van de belanghebbende worden meegewogen.

Naar verwachting zal ik in juli 2013 het definitieve voorstel ontvangen, waarvan ik u op de hoogte zal stellen, inclusief mijn standpunt daarover.

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