

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/55875

Datum 15 april 2013
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen overleg Transportraad
Werk- en rusttijden in de luchtvaart

Geachte voorzitter,

Zoals toegezegd in mijn brief van 5 maart 2013 (TK 21501-33, nr. 410) informeer ik uw Kamer thans over de vragen die zijn gesteld tijdens het Schriftelijk Overleg Transportraad van 28 februari 2013 betreffende werk- en rusttijden in de luchtvaart.

Zoals de leden van de VVD fractie opmerken heeft het overleg tussen de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) en mij niet tot een wijziging van mijn standpunt geleid.

Het volgende is daarbij van belang. In het gesprek met de VNV is met name over het meetellen van stand-by tijd gesproken. In een door EASA georganiseerde workshop over haar advies werk- en rusttijden op 13 februari 2013, is dat onderwerp nader aan de orde geweest. Daarbij zijn door lidstaten en stakeholders suggesties aangedragen om de tekst in het advies van de EASA op dit punt aan te passen.

In het regelgevend comité (EASA-comité) van 19 februari 2013 in Brussel hebben de Europese Commissie en EASA in aansluiting op die workshop verschillende opties gepresenteerd. Een van de opties is dat de standby tijd eerder, namelijk na zes in plaats van acht uur, wordt meegerekend in de maximale lengte van de vliegtijd. Deze inkorting van de maximale dienstdiensttijd komt, zoals eerder aangegeven, tegemoet aan de zorgen van personeel over de risico's van vermoeidheid.

De aanpassing leidt tot wisselende standpunten bij de lidstaten, met meer tevredenheid bij de Scandinavische landen en minder tevredenheid bij Duitsland, Spanje en Frankrijk. De effecten van deze en overige opties wil ik nog nader bezien. Factoren die daarbij spelen zijn onder meer het al dan niet gebruik kunnen maken tijdens standby van een volledige nachtrust en de operationele en financiële gevolgen voor het inroosteren en plannen van personeel.

De leden van de CDA fractie vragen naar het Nederlandse standpunt over het advies van EASA en willen weten wanneer er in het EASA-comité over de regeling gestemd kan worden.

Ik stel vast dat het totaalpakket zoals door de EASA geformuleerd een stelsel bevat van limieten en voorschriften over werk- en rusttijden die meer zekerheid en bescherming biedt aan zowel werkgever als werknemer en ten goede komt aan de luchtvaartveiligheid. Ik ben dan ook van mening dat het voorstel van EASA een verbetering is ten opzichte van de bestaande situatie. Het EASA voorstel is daarmee voor mij acceptabel.

De Europese Commissie is 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.

De Europese Commissie heeft laten weten dat een formeel voorstel waarschijnlijk pas in het EASA comité van juli 2013 kan worden voorgelegd. Wanneer het Comité dan in het najaar met de beraadslaging klaar is, zal het ook voor finale toetsing naar het Europees Parlement en de Raad worden voorgelegd.

Op de vraag van de CDA fractie om nader in te gaan op de stelling dat werknemers zelf verantwoordelijk zijn om uitgerust een dienstperiode aan te vangen en in verband hiermee de relatie met het beleid van werkgevers met betrekking tot dienstroosters en rusttijden, kan ik het volgende antwoorden. Natuurlijk dient er een regeling te zijn die goede randvoorwaarden biedt waarmee de werknemer zijn eigen verantwoordelijkheid kan nemen. De verantwoordelijkheden van werkgever en werknemer worden zowel in het nieuwe advies van EASA als in de vigerende regelgeving duidelijk gedefinieerd. De werkgever is verplicht werk- en rustschema's op te stellen en aan te houden binnen de normen, waardoor bemanningen in staat zijn voldoende en adequate rust te nemen. Daarnaast is het de verantwoordelijkheid, c.q. wettelijke plicht, van het bemanningslid om uitgerust ('fit to fly') een dienstperiode aan te vangen. Daarbij dient de werknemer niet alleen rekening te houden met de reisafstand naar de thuisbasis maar ook met alle overige activiteiten tijdens de vrije tijd die bijdragen aan vermoeidheid. De regeling voorziet in een aanpassing van de werktijd wanneer de dienst niet op de thuisbasis begint of eindigt en de werknemer additionele tijd nodig heeft voor deze verplaatsing. De toezichthoudende autoriteit heeft voldoende wettelijke middelen ter beschikking om op de naleving van een en ander toe te zien. Overigens kunnen individuele bemanningsleden altijd voorvallen of misstanden zelf melden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Aldus bieden de wettelijke bepalingen voldoende waarborgen om uitgerust aan de dienst te beginnen en deze uit te kunnen voeren. Verdere detaillering, bijvoorbeeld via collectieve arbeidsovereenkomsten, is een zaak van de sociale partners.

Ik wil nog opmerken dat Nederland actief inzet op de introductie en toepassing van Fatigue Risk Management Systems (FRMS). Hiermee kunnen vermoeidheidsrisico's beter worden ingeschat, hetgeen onder meer van nut is bij het elimineren van extreem vermoeiende roosterindelingen. Met dit instrument worden partijen tevens geprikkeld om bepaalde afwegingen niet standaard op het niveau van de overheid af te handelen maar zelf de kansen voor maatwerk te benutten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/55875

Op de vraag van de CDA en SP fractie naar mijn beoordeling van het bezwaar van de VNV tegen de door EASA geadviseerde maximale vliegtijd van 11 uur bij nachtvluchten kan ik u het volgende mededelen. Ik deel dat bezwaar niet en ga niet mee om de grens van 11 uur met één uur te verminderen. In het EASA-advies is rekening gehouden met operationele ervaringen; daarom is ook afgeweken van het advies van enkele wetenschappers om 10 uur als grens aan te houden. Omdat ik zeer aan het meenemen van die ervaringen hecht, sta ik achter dit advies van EASA.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/55875

De SP fractie heeft gevraagd of de huidige voorstellen wel de nodige verbeteringen en veiligheidswaarborgen bieden. Ik ben van mening dat dit het geval is. Het EASA-advies voor nieuwe regelgeving bevat meer veiligheidswaarborgen in vergelijking met de huidige EU en Nederlandse regels. Het voorstel vult bovendien bestaande leemtes in, terwijl bestaande limieten aangescherpt worden. Er worden eenduidige limieten gesteld aan maximale vliegdiensttijden en minimale rusttijden, rekening houdend met verschillende omstandigheden waaronder onregelmatige schema's en nachtdiensten. In speciale gevallen, zoals bij tijdzonedoorkruisingen en bij cumulatieve vermoeidheid wordt nu additionele rust vereist. Ook wordt de economy stoel niet meer geaccepteerd als rustgelegenheid, kunnen roosters met bepaalde opeenvolgende vluchtschema's niet meer gehanteerd worden, dient extra rust te worden ingeroosterd na bepaalde nachtdiensten en geldt het 'nachtregime' bij vroege diensten. Dit zijn zaken met een aantoonbaar veiligheidsverhogend effect, die verder gaan dan de huidige Nederlandse regels en die overigens ook nadelige financiële gevolgen hebben voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

Op de vraag van de SP fractie om aan te geven waarom het lastig is de relatie te leggen tussen vermoeidheid en (on)veiligheid wil ik het volgende opmerken. Vermoeidheid is een belangrijk en veelbesproken onderwerp en heeft juist in de nieuwe regelgeving extra aandacht gekregen.

De relatie tussen vermoeidheid en werktijd en effect op de veiligheid is onderwerp van verschillende wetenschappelijke studies geweest. De onderzoeken gelden voor specifieke operationele omstandigheden. De resultaten kunnen niet één op één worden overgenomen voor meer algemene toepassingen. Desondanks is het wel als relevant aspect uitgebreid meegenomen bij de totstandkoming van de regelgeving. Een en ander is bevestigd in het Comment Response Document¹ waarin de resultaten van de drie door EASA aanbestede wetenschappelijke onderzoeken zijn opgenomen.

¹ Comment Response Document (CRD), CRD op Notice of Proposed Amendment 2010-14 RMT.0322 (FORMER OPS.055). Het CRD bevat de reactie van EASA op het commentaar van stakeholders op haar pre-advies voor nieuwe regelgeving en de onderzoeksrapporten van drie onafhankelijke wetenschappelijk adviseurs.

Gelet op het voorgaande, ben ik dan ook van mening dat het EASA-advies voor werk- en rusttijden een totaalpakket vormt met maatregelen om de veiligheid als gevolg van vermoeidheid bij het vliegend personeel adequaat aan te pakken en daarbij op een verantwoorde wijze rekening houdt met de laatste wetenschappelijke inzichten en met operationele ervaringen uit de praktijk.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/55875

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld