

OPLEGNOTITIE		Agendapunt: 4
		Overleg: Stuurgroep VpS
		Datum: 2 nov. 2017
Onderwerp	Herziening ambitiestelling runway incursions	
Naam indiener	10.2.e & 10.2.e	
Bedrijfsonderdeel/afdeling	EGFS & RST	
Toelichting door	10.2.e	

<b>1. Dit stuk wordt ter informatie / besluitvorming ingebracht.</b>
Besluitvorming over invoering herziene ambitiestelling runway incursions.
<b>2. Gewenste invoerdatum</b>
1 jan. 2018.
<b>3. Achtergrond</b>
Huidige ambitiestelling is slechts numeriek en differentieert niet naar risico.
<b>4. Advies / motivatie</b>
Huidige ambitie voldoet niet meer, aanvulling met leading indicators is gewenst.
<b>5. Vervolstappen en communicatie naar betrokkenen</b>
Na instemming van de Stuurgroep VpS, uitrol van de nieuwe ambitie zodat die vanaf het kalenderjaar 2018 gehanteerd kan gaan worden.
<b>6. Bijlagen</b>
Voorstel herziening ambitiestelling voor runway incursions op Schiphol.

## Voorstel herziening ambitiestelling voor runway incursions op Schiphol

De huidige ambitiestelling voor het aantal runway incursions, niet meer dan 22 runway incursions per jaar zonder onderscheid naar risico categorie<sup>1</sup>, dateert uit 2006 en is destijds enigszins arbitrair vastgesteld als een halvering van het toenmalige aantal incursions. De ambitie gold aanvankelijk voor vijf jaar en is in 2012 verlengd, mede op basis van de volgende argumenten:

- Ambitie van halvering heeft geleid tot blijvende aandacht voor het fenomeen runway incursions.
- Een numerieke ambitie houdt het voordeel van continue focus op het probleem, is outputgericht en eenvoudig meetbaar.
- De ambitie moet realistisch zijn: er dient een gerede kans te zijn dat de doelstelling gehaald wordt.

De huidige ambitie is niet langer realistisch en behoeft herziening. Het is gerechtvaardigd om te constateren dat Schiphol niet uit de pas loopt met de rest van Europa daar waar het gaat om ernstiger voorvallen, maar wel wat betreft de incursions in categorie D. Dit wijst op een gunstige meldingsbereidheid en het strikt hanteren van de ICAO definities voor runway incursions. Deze goede meldingsbereidheid past daarom niet langer bij de verbeterambitie. Daarnaast bestaat de wens om in de doelstelling ook de mate van ernst mee te kunnen nemen.

Na bespreking en discussie in het Runway Safety Team (RST) & de Expert Group Flight Safety (EGFS) stellen RST&EGFS voor de ambitie als volgt te herformuleren:

- Als lagging indicator: nul incursions in de risico categorie B of A, aangevuld met:
- Als leading indicator: de jaarlijkse formulering van een drietal speerpunten om de ernst en het aantal van runway incursion voorvallen op Schiphol te reduceren.

Volgens deze aanpak formuleren RST/EGFS<sup>2</sup> jaarlijks een voorstel voor de bovengenoemde speerpunten. Bij de vaststelling van de speerpunten, toetsen RST/EGFS die aan het bow-tie model voor runway incursions. Daarbij wordt gestreefd naar een gebalanceerde mix van:

- reactieve thema's, gebaseerd op de resultaten en voorvallen van het voorgaande jaar (bijvoorbeeld de aanpak van incursions als gevolg van 'late vacating traffic'; de opvolging van aanbevelingen naar aanleiding van onderzoek naar incursions die zich op Schiphol hebben voorgedaan).
- proactieve onderwerpen, gebaseerd op (internationale) regelgeving, guidance & advisory material en studies (bijvoorbeeld: herijking van de EAPPR<sup>3</sup> gap analysis na publicatie van versie 3.0; onderzoek naar de eventuele meerwaarde van het gebruik van Runway Status Lights op Schiphol).

Gelet op het bovenstaande vragen de voorzitters van RST & EGFS aan de Stuurgroep akkoord te gaan met de in deze notitie beschreven aanpak voor herziening van de ambitie runway incursions, zodat die voor het jaar 2018 in werking gesteld kan worden.

<sup>1</sup> Runway incursions worden ingedeeld in vier risico categorieën, A t/m D. A is de zwaarste categorie (a collision narrowly avoided) en D de lichtste (no immediate safety consequences).

<sup>2</sup> Safety Action Group na implementatie van VpS 2.0/ISMS.

<sup>3</sup> EAPPR: European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions.

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e @klm.com; 10.2.e (SPLA3) - KLM;  
 10.2.e @swissport.com; 10.2.e @transavia.com; 10.2.e @transavia.com; 10.2.e  
 (OPS) MP; 10.2.e 10.2.e @klm.com; 10.2.e @klm.com;  
 10.2.e @martinair.com; 10.2.e (SPLFB) - Martinair; 10.2.e @delta.com  
 10.2.e @delta.com; 10.2.e - BSK;  
 10.2.e - ILI; 10.2.e - IXB  
 10.2.e  
**Cc:**  
**Onderwerp:** Agenda en stukken voor vergadering Stuurgroep VpS op 2 nov.  
**Datum:** vrijdag 27 oktober 2017 13:30:27  
**Bijlagen:** [Agenda SG VpS 021117.docx](#)  
[Bijlage 1 - Brief vz SG VpS inz rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol.pdf](#)  
[Bijlage 2 - 170710 SG VpS conceptverslag.pdf](#)  
[Bijlage 3 - SG VpS Dashboard nov 2017.pptx](#)

Geachte leden van de Stuurgroep VpS,

Bijgaand treft u de agenda en bijbehorende stukken aan voor de vergadering van de Stuurgroep VpS van donderdag 2 nov. Bijlage 4, een voorstel voor een nieuwe KPI runway incursions, wordt a.s. maandag nagezonden.

Zoals aangekondigd vindt de vergadering van de Stuurgroep plaats vanaf 11.00 uur in zaal Orville Wright van The Base, Evert van de Beekstraat 105, 1118 CL Schiphol. Deze zaal bevindt zich in het middengedeelte van The Base, tegenover de lunchgelegenheid VIVA! Tegenover The Base bevindt zich parkeergarage P12; ook onder The Base is een parkeergarage. Bij vertrek zijn uitrijkaarten voor u beschikbaar.

Graag tot ziens op donderdag 2 november,  
Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Veiligheidsplatform Schiphol

M: 06-10.2.e



Please consider the environment before printing this e-mail

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

**AGENDA Stuurgroep VpS****Datum :** 2 november 2017**Tijdstip:** 11:00 – 13:00 uur**Locatie:** The Base in zaal Orville Wright

Aanwezig		Genodigd	Afwezig
10.2.e			

Nr.	Agendapunt	Inbreng	Doel
1	Opening	10.2.e	
2	Follow-up aanbeveling rapport OVV <ul style="list-style-type: none"> <li>Toelichting op rapport OVV</li> <li>Reactie van de sector (bijlage 1)</li> <li>Reactie van lenM</li> <li>VPS 2.0 / ISMS</li> </ul>	10.2.e	I I I D
3	Verslag / actiepunten (bijlage 2)	10.2.e	I
4	Dash board VpS (bijlage 3) <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorstel KPI RI's (bijlage 4)</li> </ul>	10.2.e	I/D B
5	Wvnttk	Allen	I/D
6	Rondvraag	Allen	

I = ter informatie

D = discussie

B = besluit

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e ; 10.2.e @klm.com"; 10.2.e @menziesaviation.com"; 10.2.e ;  
10.2.e @klm.com"; 10.2.e 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - BSK; 10.2.e  
**Onderwerp:** Agendavoorstel bijeenkomst VpS Programme Office op 26 sept  
**Datum:** maandag 25 september 2017 21:53:43  
**Bijlagen:** [Agendapunten 260917.docx](#)

---

Beste mensen,

Bijgaand een agendavoorstel, samen met de bijgewerkte SG VpS actielijst, ten behoeve van onze Programme Office meeting morgenochtend om 09.00 uur in zaal B138 van het SHG.

Graag tot morgen, een welgemeende groet,

10.2.e



Please consider the environment before printing this e-mail

---

This e-mail may contain confidential and privileged material. You are requested not to disclose, copy or distribute any information thereof. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and delete this e-mail. We accept no liability for damage related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

---

## Agendapunten Programme Office 26 sept 2017

1. Status VpS 2.0/iSMS en informatieoverdracht naar huidige VpS deelnemers
2. NLR rapport 'Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol'
3. Conceptbrief voor Minister en Staatssecretaris van IenM met reactie op aanbevelingen OVV rapport
4. Uitnodiging Erwin Muller, raadslid & vice voorzitter Onderzoeksraad voor toelichting op OVV rapport in SG VpS
5. Inbreng voorzitters Expert Groups
6. Voortgang Awareness Campaigns; vervolgaanpak & borgen van de resultaten daarvan
7. Aanleveren incident gegevens, met name voor EGGS en EGCS, alsmede bird strike data
8. Voortgang Just Culture workshops
9. Inschakelen externe partij voor onderzoek naar N2/E6
10. Voortgang runway status lights / follow the greens
11. Oplossing van probleem met betrekking tot VDGS 'Slow Down' meldingen
12. Beknopte Dashboard presentatie
13. Safety Event in februari 2018
14. Bijgewerkte actielijst SG VpS:

Nr	SG	Actie	Actie houder	Datum gereed
56	2015-04	Risico Inventarisatie A-pier en mening expert group Ground & Flight.	10.	z.s.m.
62	2016-03	Acties terugdringen aantal Runway Incursions voorzien van planning en deadlines en tevens aangeven wat nodig is om acties te versnellen	10.2.e	Feb 2017
64	2016-05	Voorstel uitwerken m.b.t. terugdringen incidenten door betere samenwerking. Na bespreking ABL uitnodigen	10.2.e	Jan 2017
65	2016-05	Voorzitters werkgroepen in gesprek met delegatie Stuurgroep VPS arrangeren	10.2.e	Jan 2017
67	2016-05	Terugkomen op mogelijke rol VpS bij valideren risk assessment	10.2.e	Jan 2017
69	2017-01	Voorstel over vervolg Just Culture Workshop	10.2.e	Feb 2017
70	2017-01	Deelnemers aandragen voor nieuwe RPAS werkgroep	Allen	Feb 2017
71	2017-03	Voorstel voor inschakelen extern bureau t.b.v. N2/E6	10.2.e	Apr 2017
72	2017-02	Probleem 'Slow Down' meldingen inventariseren	10.2.e	Mei 2017
73	2017-03	Rapportage over inrichting RPAS werkgroep	10.2.e	Okt 2017
74	2017-03	Bijeenkomst expertgroepen en terugkoppeling m.b.t. voorstel zwerfvuil problematiek	10.2.e	Okt 2017
75	2017-03	Mailing t.b.v. kandidaten Just Culture Workshops	10.2.e	Okt 2017
76	2017-04	Voorstel rubricering / weging runway safety	10.2.e	Okt 2017





Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

Minister  
Via DG-LM

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtverkeer

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e

M +31 10.2.e

**Datum**

17 januari 2018

**Kenmerk**

IENM/BSK-2018/14743

**Bijlage(n)**

4

# beslisnota

Beantwoording Kamervragen van de leden Amhaouch  
(CDA) en Van Raan (PvdD) brandbrief verkeersleiders

## Inleiding

Op 3 januari jl. heeft NOS.nl bericht over diverse knelpunten die bij een deel van de luchtverkeersleiders van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) leven en heeft daarbij een interne brandbrief gepubliceerd (zie bericht en brief bijgevoegd). Daarbij is een aantal 'quotes' van individuele medewerkers opgenomen die zich zorgen zouden maken over de veiligheid.

Kamerleden Amhaouch (CDA) en Van Raan (PvdD) hebben daarop op 5 januari jl. Kamervragen gesteld in hoofdzaak over deze knelpunten, in relatie tot de veiligheid op Schiphol en het rapport "Veiligheid Vliegverkeer Schiphol" van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), als ook een aantal andere vragen. Gelet op de samenhang bied ik u de concept antwoorden gelijktijdig aan.

## Geadviseerd besluit

11.1

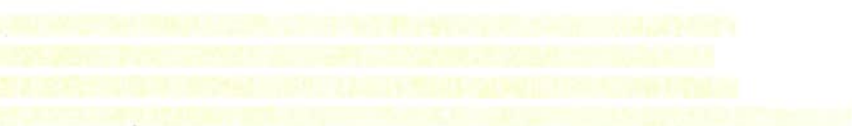
## Beslistermijn

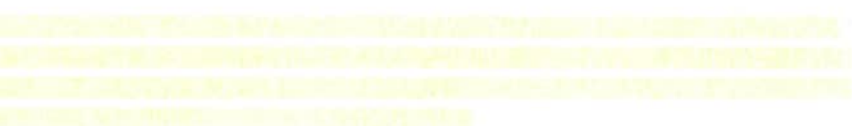
Zo spoedig mogelijk gelet op de termijn van de Kamer en het AO Luchtvaart op 25 januari a.s.

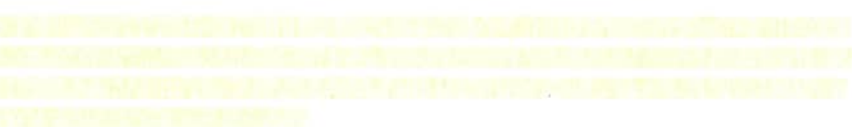
## Argumentatie

11.1

11.1 

11.1 

11.1 

11.1 

10.2.e 



**Van:** e DGB  
**Aan:** 10.2.e  
**Onderwerp:** Kamervraag van het CDA naar aanleiding van het OVV rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol  
**Datum:** maandag 4 december 2017 16:49:00

---

Geachte heer, mevrouw,

In april 2017 heeft de Onderzoeksraad Voor Veiligheid een rapport uitgebracht over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol. Eén van de onderwerpen in het rapport is de veiligheid van omwonenden (externe veiligheid). In oktober jl. heeft het ministerie van Infrastructuur een reactie op het rapport naar de OVV gestuurd. Hiervan is, zoals gebruikelijk, een afschrift naar de Tweede kamer gestuurd. Vanuit de Kamer zijn hierop een aantal vragen gekomen. Eén van de vragen heeft betrekking op de rol van de gemeenten en de veiligheidsregio's. Graag wil ik deze vraag en mijn concept antwoord hierop aan u voorleggen.

Het betreft de volgende vraag:

*De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wat de rol is van de betrokken gemeenten en van de Veiligheidsregio. Hoe zijn de taken en verantwoordelijkheden nu verdeeld tussen de burgemeesters van de nabijgelegen (grote) gemeenten?*

11.1

11.1

Uw reactie wordt zeer op prijs gesteld.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

---

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Directoraat Generaal Bereikbaarheid

Directie Luchtvaart afd. Luchtvaartveiligheid

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag

Postbus 20904 2500 EX Den Haag

10.2.e

---

**Van:**

10.2.e - DGB

**Aan:**

10.2.e

**Onderwerp:**

EV onderzoek en reactie Kamer op ons antwoord op de OVV aanbevelingen

**Datum:**

vrijdag 17 november 2017 12:10:00

**Bijlagen:**

Inbreng verslag schriftelijk overleg OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer....docx

Document 83

Hoi 10.2.e ,

Is er al nieuws over het EV onderzoek. Gistermiddag zijn de "Standpunten op aanbevelingen OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 242)" binnengekomen. Zie bijlage. Hierin staan de volgende vragen m.b.t. externe veiligheid.

- De leden van de D66-fractie vragen of de analyse door het NLR van de veiligheidseffecten van een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen boven de 500.000 na 2020, alsook het onderzoek van bureau To70 naar de effectiviteit van het externe veiligheidsbeleid (er wordt al verwezen naar voorlopige resultaten) inmiddels zijn afgerond, daar de voormalige staatssecretaris aankondigde dat beide onderzoeken dit najaar zouden zijn afgerond.
- Deze leden vragen of de minister deze onderzoeken zo spoedig mogelijk naar de Kamer wil sturen, aangezien die naar de mening van deze leden essentieel zijn voor het debat dat de Kamer met de minister wil voeren over het OVV-rapport en over de implicaties daarvan voor de verdere groei van Schiphol.
- De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wat de rol is van de betrokken gemeenten en van de Veiligheidsregio. Hoe zijn de taken en verantwoordelijkheden nu verdeeld tussen de burgemeesters van de nabijgelegen (grote) gemeenten?
- Deze leden vragen of de minister net als de voormalige staatssecretaris kiest voor voortzetting van het gelijkwaardigheids criterium inzake de veiligheid voor omwonenden en bedrijven. Zo nee, waarom niet?
- Kan de minister – op basis van de nog met de Kamer te delen conclusies van het onderzoek op dit punt van To70 Aviation Consultants – haar standpunt nader onderbouwen door dit te spiegelen aan de tweede hoofdconclusie van de OVV inzake externe veiligheid voor omwonenden en bedrijven, en daarbij aangeven hoe zij voornemens is de tekortkomingen die de OVV daar constateert op te lossen? Hoe kijkt zij in dat verband aan tegen groepsrisico's?

Zoals je ziet gaan een aantal vragen over het EV onderzoek.

Groet,  
10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e DGB; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: nota M tbv gesprek OVV  
**Datum:** vrijdag 2 februari 2018 11:54:10  
**Bijlagen:** [vervolggesprek 10.2.e 14 februari 2018.docx](#)  
[Bijlage 1 Factsheet Concrete acties Min. ILT en sector.docx](#)  
[bijlage 5 nota ICAO Audit reparatie OVV.pdf](#)

---

10.2.e ,

Zie bijgevoegd de conceptnota. Hopelijk lukt het om deze vandaag nog in een rondzendmap te krijgen.

Ik heb ook de factsheet bijgevoegd (bijlage 1) en de nota over de onderzoeksplicht (die heet nu bijlage 5).

In de brief verwijs ik ook naar de twee brieven (bijlage 2 en 3) het antwoord op de SO vragen (bijlage 4). Mogelijk dat deze brieven achterwege gelaten kunnen worden. Ik weet niet of de Minister die allemaal (weer) gaat lezen en wellicht geeft bijlage 1 voldoende informatie. Ik heb de bijlage 2, 3, en 4 nu niet in deze mail bijgevoegd.

Groeten,  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Verzonden:** vrijdag 2 februari 2018 11:14  
**Aan:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e ) - BSK  
10.2.e @minienm.nl>  
**Onderwerp:** nota M tbv gesprek OVV

Ha 10.2.e

Wanneer verwacht jij dat ik een conceptnota kan tegenlezen/aanvullen? Het stuk zal uiterlijk maandag voor paraaf bij 10.2.e moeten zijn (nadat ook 10.2.e het heeft gezien), zodat 10.2.e het dinsdag heeft en we de deadline van woensdag 15 uur halen.

Ik ben vandaag vanaf 14 uur niet meer aan het werk.

Groet, 10.2.e



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e BSK; 10.2.e BSK  
**Onderwerp:** DEBAT OVV - Verslag procedurevergadering commissie IenW d.d. 20/12  
**Datum:** woensdag 20 december 2017 16:18:00  
**Prioriteit:** Hoog

---

Hai,

Kamer wil nu zsm plenair debat over OVV (zie blauw onderstaand). 10.2.e gaf aan dat griffie nog niet heeft gebeld, er is nog geen datum bekend. Hij bericht ons nader als dit wel gebeurt. Graag bespreken wat we doen met dossiervoorbereiding irt de vakantieperiode.

Grt, 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - DGB

**Verzonden:** woensdag 20 december 2017 15:07

**Aan:** 10.2.e

[Redacted]

**cc:** 10.2.e

[Redacted]

**Onderwerp:** Verslag procedurevergadering commissie IenW d.d. 20/12

**Urgentie:** Hoog

Beste allemaal,

Bijgaand de terugkoppeling van zaken die qua besluitvorming afwijken van de voorgestelde besluiten uit bijgevoegde agenda en/of van opvallende zaken.

Groeten,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e DGMI

**Verzonden:** woensdag 20 december 2017 14:33

**Aan:** 10.2.e

[Redacted]

10.2.e

[Redacted text block]

10.2.e

10.2.e

**Onderwerp:** Verslag procedurevergadering commissie IenW d.d. 20/12

**Urgentie:** Hoog

Procedurevergadering (pv) commissie IenW 20 december 2017

Buiten  
verzoek

Buiten  
verzoek

[Redacted text block]

Mobiliteit/transport

13. Reactie van de minister op SO aanbevelingen OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol:  
10.2.e geven aan dat hier nog een afzonderlijk debat over zou worden  
ingepland en verzoeken de griffie dit debat zo snel mogelijk in te plannen.

Buiten verzoek

[Redacted text block]



Buiten verzoek

Met vriendelijke groet,  
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8 | 2515 XP  
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag  
11e verdieping, D-beuk

.....  
10.2.e

**Van:** 10.2.e  
**Aan:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e @schiphol.nl; 10.2.e (S&P)  
**Onderwerp:** Input Kamervragen  
**Datum:** donderdag 30 november 2017 16:20:34  
**Bijlagen:** [170811 Safety Security Policy Statement Final NL.PDF](#)  
[JB Veiligheid in het hart van de sector.docx](#)  
[Tabel met maatregelen veiligheid indicatie uniek kruising baanwissel v3.docx](#)  
[Veiligheid - Groei - Milieu.pptx](#)  
[Vergelijkingsdocument 1.docx](#)  
[Vergelijkingsdocument 2.docx](#)

---

Beste <sup>10.2.e</sup> en 10.2.e ,

Voor onze call van vanmiddag stuur ik jullie, namens LVNL, Schiphol en KLM, de input voor de Kamervragen. Het bestaat uit twee groepen documenten:

#### Groep 1: antwoorden op Kamervragen

Twee documenten waarvan het ene document de wijzigingen/opmerkingen bevat van LVNL en van Schiphol en het andere document de wijzigingen/opmerkingen bevat van LVNL en van KLM. Het is niet mogelijk deze documenten samen te voegen zonder van een van beide alle wijzigingen te accepteren. Vandaar dat we het even zo doen. We hadden oorspronkelijk een 'treintje' in gedachten zodat iedereen in 1 doc zou werken, maar gezien de tijd hebben we dat helaas overboord moeten zetten en zijn het twee documenten geworden. Onze excuses daarvoor.

Deze documenten heten vergelijkingsdocument 1 en 2.

#### Groep 2: de wensenlijst

Dit betreft een wensenlijst van ruwe informatie zoals we die bespraken met <sup>10.2.e</sup> in onze meeting vorige week vrijdag. Dat omvat:

1. Tabel waarin alle maatregelen onderscheiden zijn naar reeds genomen maatregelen, te onderzoeken maatregelen en te nemen maatregelen. Achter elke maatregel staat aangeven of deze uniek is voor Schiphol (Schiphol is uniek vanwege ontwerp banen, ligging in dichtbevolkt gebied en winden dus er zijn ook voor Schiphol unieke maatregelen), of deze ziet op baankruisingen en of deze ziet op baanwisselingen.
2. Schets mbt verantwoordelijkheden als het gaat om veiligheid, milieu en groei. <sup>11.1</sup>  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]
3. Een document dat we noemen 'Veiligheid in het hart van de organisatie'. <sup>11.1, 10.2.e</sup>  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted] KLM heeft daar haar safety statement aan toegevoegd.
4. Document met oneliners voor de minister, inclusief opmerkingen van <sup>10.2.e</sup>.

We zullen zo in de call uitleggen hoe we eea zien in relatie tot de Kamervragen.

Tot zo in de call,  
<sup>10.2.e</sup>

10.2.e

Corporate Affairs Strategist

Prinsengracht 856

1017JN Amsterdam

The Netherlands

+31.10.2.e

+31.10.2.e

10.2.e @capita.nl

[www.capita.nl](http://www.capita.nl)

## SAFETY & SECURITY POLICY STATEMENT\*

Safety & Security zijn fundamentele onderdelen van alles wat KLM doet. Wij streven naar het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en bescherming: KLM wil een wereldleider in veiligheid zijn.

Safety & Security zijn randvoorwaarden voor ons bestaansrecht: **Moving Your World, door het creëren van ervaringen die je bijblijven**. Iedereen die bij of voor KLM werkt, is ervoor **verantwoordelijk** dat onze klanten en collega's zich **veilig** en **bescherm**d voelen.

Dit betekent:

KLM'ers zijn deskundig, professioneel en werken veilig. Wij zijn fit en leveren onze best mogelijke prestatie. Wij krijgen hiervoor de juiste training, informatie en hulpmiddelen.

Hierdoor is KLM een zeer veilige luchtvaartmaatschappij en wij zorgen ervoor dat wij stap voor stap nog veiliger worden. Om dit te bereiken is een goed evenwicht tussen veiligheid en productie heel belangrijk.

Afspraken en regels worden bewust nageleefd; zelf nadenken blijft essentieel. KLM'ers geven het goede voorbeeld en wij dagen onze collega's uit om veilig te werken en een veilig product te leveren waarbij we ons laten leiden door de 5 Safety Principles:

Werk veilig

Houd je aan  
de regels

Meld  
onveilige  
situaties

Help elkaar &  
spreek elkaar  
aan

Zorg dat je  
fit bent

Er heerst bij KLM een Just Culture: vergissingen en fouten komen voor, daar leren we van. Deze verzwijgen mag niet. Door de Just Culture voelen wij ons gesteund om onveilige situaties te stoppen en durven wij deze te melden. Wij delen relevante informatie over Safety & Security en wij onderhouden een actief netwerk waarmee luchtvaartveiligheid wereldwijd wordt verbeterd.

*\* Dit is een samenvatting van het volledige Safety & Security policy statement in het ISMM*

Royal Dutch Airlines



## Veiligheid in het hart van sector

### Management summary

De taakstelling tot het voorkomen van botsingen uit zich in vrijwel alles wat LVNL doet: van het selecteren van kandidaten voor de opleiding tot luchtverkeersleider, het plaatsen en onderhouden van radionavigatie hulpmiddelen op de grond, het verstrekken van precieze luchtvaartinformatie, de luchtruimindeling, aan- en uitvliegroutes tot en met het uiteindelijk verstrekken van klaringen aan vliegers: het leiden van het luchtverkeer.

Meer specifiek nog kunnen maatregelen genomen worden die volgen uit geleerde lessen van voorvallen, aanbevelingen van derden, internationale ervaringen, risico analyses of het ontwikkelen van een nieuw afhandelingsconcept. Zie daarvoor onder andere het lijstje onder punt 1.

### Achtergrond informatie

#### LVNL

De functie van luchtverkeersdiensten en die van LVNL staan vermeld in de Wet Luchtvaart: (cursivering en vetgedrukt van auteur)

##### Artikel 5.12

1 Luchtverkeersdiensten worden verleend ***in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid*** en een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer.

En ook in:

##### Artikel 5.23

1 De LVNL is, ***ter bevordering van een zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer*** in het vluchtinformatiegebied Amsterdam, belast met de volgende taken:

- a. het verlenen van luchtverkeersdiensten;
- b. het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten;
- c. het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten en het uitgeven van luchtvaartpublicaties en luchtvaartkaarten;
- d. het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten;
- e. het adviseren van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu alsmede Onze Minister van Defensie betreffende aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten;
- f. het verrichten van andere bij of krachtens deze wet opgedragen taken

Daaruit volgt dat LVNL continue is gericht op het ***bewaken van de veiligheid*** door het:

- separeren van het luchtverkeer ten opzichte van elkaar in de lucht (incl. de 'wake vortex' of tipwervel separatie)
- separeren van het luchtverkeer met vliegtuigen en voertuigen op de grond
- separeren van het luchtverkeer met obstakels op de grond

Het voor de buitenwacht meest zichtbare deel van verkeersleiding (de klaringen die een verkeersleider via de radio geeft aan vliegers) betreft feitelijk een onderdeel van een lange keten van die er geheel gericht is op een veilige verkeersafhandeling.



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** FW: Vragen van de Kamer  
**Datum:** donderdag 16 november 2017 18:32:46  
**Bijlagen:** [Inbreng verslag schriftelijk overleg OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol.docx](#)  
[Aanbieding inbreng schriftelijk overleg Standpunten op aanbevelingen OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol.pdf](#)  
**Prioriteit:** Hoog

---

Alvast ter info. Kom nog terug met verdeling

---

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Verzonden:** donderdag 16 november 2017 18:17  
**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e ) - DGB  
<10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e  
10.2.e @ILenT.nl>  
**CC:** 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e  
@minienm.nl; 10.2.e @minienm.nl;  
10.2.e @minienm.nl>  
**Onderwerp:** Vragen van de Kamer  
**Urgentie:** Hoog

Beste allemaal,

De vragen van de Kamer in het kader van het schriftelijk overleg over onze reactie op de aanbevelingen van de OVV is net binnen gekomen. Ik heb het nog niet kunnen lezen, maar eerste blik lijkt het per onderwerp geclusterd. Graag vast lezen ivm het korte tijdbestek, zodat je de vragen die over jouw onderwerp gaan vast ziet en begint na te denken over een antwoord. 10.2.e en ik komen later vanavond terug met een verdeling van de beantwoording en de exacte planning voor het inleveren van je bijdrage, maar hou er cf eerder deze week gemeld en besproken rekening mee dat je daar niet meer dan 2 werkdagen voor hebt.

Groet, 10.2.e



**Van:** 10.2.e DGB  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e DGB; 10.2.e - DGB;  
10.2.e DGB; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e DGB  
**Cc:** 10.2.e DGB; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** FW: notitie regie op Schiphol (FlexTeam)  
**Datum:** vrijdag 1 december 2017 13:00:53  
**Bijlagen:** [Regie op Schiphol versie concept einddocument \(01122017\).docx](#)

---

Dag allen,

Bijgaand het werk wat DBO heeft opgeleverd over regie op Schiphol. Stuk zal op nader te bepalen moment nog worden gepresenteerd.

Groeten,

10.2.e

**Van:** 10.2.e - BSK

**Verzonden:** vrijdag 1 december 2017 12:19

**Aan:** 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e ) -  
DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** FW: notitie regie op Schiphol (FlexTeam)

10.2.e

Willen jullie dit uitzetten bij het programmteam en zoeken naar geschikt moment om dit te presenteren en dan af te ronden.

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e 10.2.e l@minienm.nl>  
**Datum:** vrijdag 01 dec. 2017 12:04 PM  
**Aan:** 10.2.e BSK <10.2.e @minienm.nl>  
**Kopie:** 10.2.e DBO <10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e -  
DBO 10.2.e @minienm.nl>  
**Onderwerp:** notitie regie op Schiphol (FlexTeam)

Hallo 10.2.

Bijgaand sturen we je het concept einddocument van onze notitie 'Regie op Schiphol' toe. Ten opzichte van de vorige versie hebben we het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 5) aangevuld met de thema's zoals we die tijdens ons gesprek van 24 oktober met elkaar hebben besproken.

Zoals tijdens hetzelfde gesprek afgesproken, lichten we onze notitie graag toe in een overleg van het programmteam Schiphol, of desgewenst in breder directieverband. Mocht je de notitie eerst met ons persoonlijk willen bespreken zijn we daar uiteraard ook graag toe bereid.

We zijn benieuwd naar je reactie,  
Met vriendelijke groet,  
10.2.e

.....

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
**Directie Bestuursondersteuning**  
**FlexTeam, strategisch advies**  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 11e verdieping  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....  
10.2.e

[.....@minienm.nl](mailto:.....@minienm.nl)  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

.....  
Ik werk op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----  
Recordnummer: IENM/BSK-2017/295273

*Wat is de aanleiding*

De zorg voor openbare orde en veiligheid is van oudsher een van de voornaamste taken van de overheid. De wet- en regelgeving voor veiligheid komt vanwege het internationale karakter van luchtvaart grotendeels internationaal tot stand.

*Wie zijn betrokken*

Bij de veiligheid van de luchtvaart zijn betrokken de luchtvaartbedrijven, luchthavens, de luchtverkeersleiding, overheden en omwonenden. Relevante organisaties zijn onder andere de ICAO, EASA, ILT en de OVV. Naast de veilige luchthavens, omgeving en veilige vluchten is er de laatste tijd ook steeds meer aandacht voor de beveiliging van de luchtvaart tegen terrorisme en criminaliteit. Dit is de verantwoordelijkheid van een ander ministerie (JenV). Hierbij zijn IenW en de Koninklijke Marechaussee wel betrokken.

*Wat is het probleem*

Veiligheid wordt binnen het luchtvaartdomein en de directie Luchtvaart zeer serieus genomen. Veiligheid is een randvoorwaarde en dient te allen tijde geborgd te zijn. Aan de voorkant van besluitvormingsprocessen zou kunnen worden nagegaan of en welke ruimte de normen bieden om bij een integrale afweging keuzen te maken.

Meer inhoudelijk specifiek heeft de OVV in april 2017 een rapport afgerond over de veiligheid van het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol. De OVV stelt dat het ontwerp van de luchthaven en het systeem voor de afhandeling van het vliegverkeer zo complex zijn, dat dit risico's oplevert. De Raad constateert dat er geen signalen zijn dat Schiphol nu onveilig is, maar dat verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. Voordat kan worden besloten over groei van luchthaven Schiphol, moeten de risico's voor het vliegverkeer op en rond de luchthaven worden aangepakt. Hierbij moet de Nederlandse staat nadrukkelijker de eindverantwoordelijkheid nemen.

*Advies FlexTeam: Wat is het doel*

Wat betreft veiligheid als randvoorwaarde in relatie tot veiligheid als integraal onderdeel van (beleids)afwegingen is het doel dat deze twee benaderingswijzen beide toegepast worden: veiligheid moet meer expliciet onderdeel gaan uitmaken van de integrale beleidsafweging. Tegelijkertijd moet de overheid eindverantwoordelijk zijn voor de veiligheid en een rol spelen bij besluitvorming over de implementatie van veiligheidsmaatregelen als er sprake is van een impasse tussen partijen, zonder hierbij de formele rolverdeling (sector is verantwoordelijk voor de veiligheid) uit het oog te verliezen.

*Advies FlexTeam: Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?*

Via het Verdrag van Chicago uit 1944 hebben landen elkaar beloofd voor veilige luchtvaart te zorgen. Het nakomen van die belofte het belangrijkste beginsel is voor de internationale luchtvaart. De rol van het Rijk is primair die van wetgever en handhaver. Met name in internationaal verband worden internationale afspraken

gemaakt over de minimale veiligheidseisen. De regelgeving op het gebied van Luchtvaartveiligheid wordt primair bepaald door internationale standaards, met name door ICAO (wereldwijd) en EASA (Europees). Deze afspraken worden door het Rijk vastgelegd in nationale wet- en regelgeving (beleid) en gehandhaafd (inspectie).

*Advies FlexTeam: Wat is het beste instrument?*

De overheid kan eisen aan de veiligheid stellen en dit vastleggen in wet- en regelgeving, waarbij vervolgens handhaving/inspectie van groot belang is. Het Rijk vervult op het gebied van veiligheid dan in de eerste plaats ook de rol van de rechtmatige overheid.

Om het belang van veiligheid verder te ondersteunen kan het Rijk de rol van netwerkende overheid inzetten, door in de communicatie met alle betrokkenen het belang van veiligheid te onderstrepen.

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** RE: SSP Actieprogramma  
**Datum:** donderdag 30 november 2017 08:55:00  
**Bijlagen:** [ssp-actieplan-2015-2017.pdf](#)

---

Hai,

11.1



Groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e - BSK  
**Verzonden:** donderdag 30 november 2017 08:45  
**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>  
**Onderwerp:** RE: SSP

Ha 10.2.e

Dit is een mooi overzichtsdocument! Volgens mij goed om daar waar het helpt ook expliciet naar te verwijzen. Rollen en verantwoordelijkheden zijn goed beschreven, ook al wordt e.e.a. nog aangescherpt n.a.v. OVV.

Het SDO maakt me natuurlijk wel nieuwsgierig naar hoe het laatste State Action Plan er uit ziet. Kun je me dat voor de beeldvorming ook mailen? Dank.

Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienm.nl>  
**Datum:** dinsdag 28 nov. 2017 10:11 AM  
**Aan:** 10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienm.nl>  
**Onderwerp:** SSP

10.2.e

Conform je verzoek hierbij het actuele SSP.  
Grt, 10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** SSP  
**Datum:** dinsdag 28 november 2017 10:11:00  
**Bijlagen:** [state-safety-programme-2015-2019.pdf](#)

---

10.2 ,  
Conform je verzoek hierbij het actuele SSP.  
Grt, 10.2.e



**Van:** 10.2.e - DCO  
**Aan:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** Telegraaf  
**Datum:** dinsdag 14 november 2017 23:06:19

---

Hoi 10.2.e

Onderstaande reactie is na overleg met 10.2.e namens het ministerie aan de Telegraaf gegeven. Licht jij 10.2.e ook nog in, met oog op dat hij morgenochtend bij de BSR actua zit?

We herkennen dit beeld niet. Er wordt nu juist hard gewerkt om deze aanbevelingen van het OVV goed over te nemen. Als hierover in de sector nog vraagtekens zijn, moeten we samen het gesprek hier over aangaan.

Sent with BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

**Van:** 10.2.e - BSK  
**Aan:** 10.2.e DGB  
**Onderwerp:** Fwd: afspraak  
**Datum:** woensdag 25 oktober 2017 12:49:55  
**Bijlagen:** [1702 Actualiseren van het luchtvaartbeleid v2.docx](#)  
[1719 OvV rapport.docx](#)

---

Fyi

Verzonden met BlackBerry Work([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e DGB" 10.2.e @minienm.nl>

**Verzonden:** 25 okt. 2017 09:26

**Aan:** "10.2.e BSK" 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e

- DGB" 10.2.e @minienm.nl>; "10.2.e - BSK"

10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** FW: afspraak

Heren,

Hierbij twee notities van Wolleswinkel. 11.1 . Is het een idee de notitie over OVV rapport ook aan NLR te zenden? Wellicht hebben ze er nog wat aan tav hun rapport. 11.1

10.2.e

**fgfvvc Wolleswinkel Aviation Consultancy**  
 Hoogvlietkade 3, 1435 GX Rijsenhout, the Netherlands  
 Tel.: +31 297 331 234 Fax: 31 297 365 101  
 E-mail: [hnwolleswinkel@planet.nl](mailto:hnwolleswinkel@planet.nl)

## **Veiligheid vliegverkeer Schiphol**

### **Kanttekeningen bij het OvV rapport van april 2017**

#### **Inleiding**

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in april 2017 een lijvig rapport uitgebracht over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol. Deze notitie is bedoeld om bij te dragen aan de bespreking van dit rapport. Gehoopt wordt dat de discussies over deze materie uiteindelijk uit zullen monden in breed gedragen beleidsvisies, die aan de Nederlandse luchtvaart ten goede kunnen komen. Deze notitie beperkt zich tot een aantal in los verband met elkaar staande opmerkingen, die mogelijk in een later stadium tot een meer samenhangende conceptie kunnen evolueren.

1° Het OvV rapport is zeer uitgebreid en bevat veel relevante informatie. Het is een goede zaak dat van tijd tot tijd van buitenaf naar bepaalde aspecten van de Nederlandse luchtvaart gekeken wordt door een partij die wat verder af staat van de dagelijkse werkelijkheid.

Wat opvalt is dat feiten, analyses en aanbevelingen niet altijd op een logische manier met elkaar in verband staan. Met name de afweging tussen veiligheid, milieu, en efficiëntie wordt veelal niet uitgewerkt. Ook de invloed van technologische ontwikkelingen op veiligheid blijft onderbelicht.

2° Terecht richt het OvV rapport zich vooral op runway incursions. Het grootste ongeval in de luchtvaartgeschiedenis was Tenerife, nu veertig jaar geleden. De baan moet gegarandeerd vrij zijn als een vliegtuig gaat starten of landen. Potentiele gevaren zijn vliegtuigen die zich ten onrechte op een in gebruik zijnde baan begeven, overstekend verkeer, al dan niet gesleept, en vogelwachten die zich op een baan bevinden. Ieder van deze drie mogelijkheden vereist een eigen benadering.

3° De wereldluchtvaart is zeer veilig. In 1996 kwamen er nog circa 1600 passagiers om bij luchtvaartongevallen. Nu schommelt dit aantal rond de drie honderd. Zie Aviation Week van 18 januari 2016; How Accident Rates Crashed. Hier mag uit geconcludeerd worden dat methodes en procedures die hier en elders in de wereld gebruikt worden voldoende veilig zijn.

Een vergelijking met praktijken elders in de wereld is veel vruchtbaarder dan het maken van analyses waarbij aangetoond moet worden dat de kans op een ongeval minder is dan driemaal tien tot de min zevende. Chicago (pag. 211) zegt dat ook met zoveel woorden.

4° Het is volstrekt legitiem om veiligheid, milieu en efficiëntie tegen elkaar af te wegen. Dat gebeurt elders ook. Dijken verhogen tot 10 m geeft een overstromingskans van eens in de 10.000 jaar. Tot 12 meter verhogen betekent, althans volgens de huidige modellen, eens in de 100.000 jaar. Gekozen is voor 10 m. Dat wordt als voldoende veilig beschouwd.

Het afwegen van milieu, veiligheid en efficiëntie is een gecompliceerd en moeizaam proces. Het vereist deskundigheid en een maatschappelijk draagvlak. Een evenwicht tussen maatschappelijke krachten kan daarin een belangrijke rol spelen als het goed vorm gegeven wordt. Bij milieu speelt de Omgevings Raad Schiphol een belangrijke rol bij het afwegen van belangen van omgeving en luchtvaart. De efficiëntie krijgt vorm door concurrentie en marktwerking. Bij veiligheid ontbreekt zo'n mechanisme. Als verkeersleiders zeggen dat ze iets niet veilig vinden is dat einde verhaal. Er is dan geen sprake van evenwichtige afgewogen besluitvorming.

5° Zet een toenemende verkeersdrukte en hoge werkdruk de veiligheid onder druk? Dat is nog maar de vraag. Het ernstigste ATC gelieerde ongeval in deze eeuw, bij Ueberlingen, gebeurde toen er in West-Europa maar vijf vliegtuigen in de lucht waren. Het incident met starten van de taxibaan op Schiphol had niets met drukte te maken. In de cockpit van het Turks Airline vliegtuig dat op Schiphol verongelukte zaten drie vliegers in plaats van twee en desondanks werden er door onoplettendheid cruciale fouten gemaakt. Er zijn in de geschiedenis van de luchtvaart meer ongevallen veroorzaakt door onoplettendheid onder rustige omstandigheden dan door drukte. Zolang procedures en marges gerespecteerd worden is toenemende drukte geen veiligheidsprobleem.

6° Is simpel veiliger dan gecompliceerd? Dat hangt er vanaf. Goed ontwikkelde gecompliceerde procedures blijken in de praktijk niet gevaarlijk te zijn. De Canarsy Approach op John F. Kennedy Airport wordt al tientallen jaren zonder ernstige incidenten uitgevoerd. Dat geldt ook voor de Potomac Approach op Reagan Airport in Washington D.C. In het eerste geval wordt de landingsrichting op lage hoogte haaks aangevlogen. In het tweede geval wordt op zeer lage hoogte pas in de baanrichting gedraaid om kort daarop te landen. Beide procedures zijn ingevoerd om de geluidsoverlast in de omgeving te beperken. Hier zijn milieu en veiligheid tegen elkaar afgewogen op een manier die in de praktijk goed blijkt te werken.

Gatwick Airport heeft maar één baan en die wordt de hele dag gebruikt. Op die manier worden een kleine duizend bewegingen per dag uitgevoerd. Dit betekent honderden baanwisselingen per dag van startbaan naar landingsbaan en weer terug. Dit is een veel gecompliceerdere operatie dan van één naar twee start of landingsbanen gaan of omgekeerd.

Een essentiële randvoorwaarde bij dit soort gecompliceerde operaties is dat er maar één interface is; die tussen verkeersleider en vlieger. De echte veiligheidsrisico's zitten niet in de operaties als zodanig, maar in de achterliggende interfaces.

7° Het pleidooi van de OvV voor een 2+2 baangebruik is nogal merkwaardig. Het is evident dat een 2 +1 baangebruik uit milieu oogpunt de voorkeur verdient. Dat een 2 +2 baangebruik voor de verkeersleiding makkelijker is, is goed te begrijpen. Om daar een serieus milieubelang aan op te offeren ligt minder voor de hand. Makkelijker en veiliger is niet hetzelfde.

Mede gelet op praktijken elders in de wereld zijn de vele baanwisselingen op Schiphol geen serieus veiligheidsprobleem. Het is zelfs de vraag of 16 baanwisselingen per dag niet veiliger zijn dan één. In de gezondheidszorg is de trend om een minimum te stellen aan het jaarlijks aantal specifieke medische ingrepen en tot concentratie op minder locaties over te gaan. Dit leidt tot kostenverlaging en kwaliteitsverhoging. Het zou wel eens kunnen zijn dat 2 + 1 baangebruik niet alleen tot lagere milieubelasting leidt, maar ook tot kwaliteitsverhoging omdat het voldoende vaak beoefend wordt.

8° De luchtvaart is met name zo veilig geworden door het zo consequent mogelijk doorvoeren van het fail safe principe. "Shit happens", dat zal hooguit wat minder worden, maar nooit verdwijnen. Als de achterliggende veiligheidsbarrière voldoende robuust is zal dit niet tot een ongeval leiden. Mede door de introductie van GPWS en TCAS is de luchtvaart veel veiliger geworden. Apparatuur om vast te stellen of een vliegtuig inderdaad geland is en geen doorstart meer zal maken, draagt bij aan de veiligheid. Dat geldt ook voor apparatuur om vast te stellen of een in gebruik te nemen baan "schoon" is, hetzij met radar, hetzij met ADS-B (RIASS). Met betrekking tot convergerende banen zou nog eens gekeken kunnen worden naar CRDA (Converging Runway Display Aid).

Schiphol is een complexe luchthaven. Tot nog toe is er weinig aan gedaan om zo goed mogelijk met de effecten daarvan om te gaan. Het verplicht stellen van een soort Tom Tom zou Ground Control efficiënter kunnen doen verlopen, de verkeersleiding ontlasten, en de kans op incidenten verkleinen.

9° Interfaces zijn de echte bedreigingen voor de veiligheid in de luchtvaart. Ze zijn moeilijk fail safe te maken en een enkele misser kan grote gevolgen hebben. Op pag. 62 en 63 van het rapport worden daar behartigwaardige dingen over gezegd. Er lijkt een patroon in te zitten; "de wijze waarop sectorpartijen hun interne bedrijfsprocessen inrichten draagt bij aan de complexiteit".

Het is opvallend en ook eigenlijk onbegrijpelijk dat van de terechte constatering in het rapport in de aanbevelingen niets is terug te vinden. De onnodige complexiteit is het grootste probleem van

Schiphol. Het tast niet alleen de veiligheid aan maar ook de effectiviteit. In punt 10 wordt dit nader uitgewerkt.

10<sup>e</sup> Appendix H uit het OvV rapport is het meest interessante deel van het rapport. De vergelijking met andere luchthavens levert een lijst op van opmerkelijke verschillen.

- a. De opleiding tot verkeersleider duurt in Nederland 48 maanden, Bij andere luchthavens varieert dat tussen 12 en 27 maanden. Het opleidingsrendement is in Nederland veel lager dan in andere landen, waardoor er een krapte aan verkeersleiders bestaat, terwijl dat elders niet het geval is.
- b. Nederland kent als enige assistent verkeersleiders voor baan en grond verkeersleiders.
- c. Rouleren in de toren door clearance delivery, grondverkeersleiders en baanverkeersleiders behoort overal tot de normale praktijk, behalve in Nederland.
- d. Alleen in Nederland rijden vogelwachten op de baan.
- e. Alleen in Nederland opereren voertuigen op de baan niet op de frequentie van de baanverkeersleider.
- f. Vrijwel alle grote luchthavens hebben digitale vluchtvoortgangsstrippen. In Nederland wordt daar wel aan gewerkt, maar is het nog niet gerealiseerd.

Dit lijstje is op zijn zachts gezegd niet erg geruststellend. Vanuit veiligheidsoogpunt is de ingewikkeldheid van de processen met een groter aantal interfaces een punt van zorg.

Het is moeilijk zich aan de indruk te onttrekken dat het Nederlandse luchtverkeerssysteem zich in de loop der jaren op een te geïsoleerde manier ontwikkeld heeft. Er zijn systeemkeuzes gemaakt die onnodig gecompliceerd zijn en waarbij geforceerde keuzes gemaakt zijn om het toch te kunnen laten functioneren. Dit heeft geleid tot rigide systemen met weinig innovaties die bovendien maar moeizaam of zelfs helemaal niet geïmplementeerd werden. De ontwikkelingen rond het parallel starten, het moeizaam tot stand komen van CDM, en het buiten gebruik stellen van de ARTIP 2 C nadering tonen vooral aan dat Nederland geen goed werkende systematiek heeft om veiligheid efficiëntie en milieu goed tegen elkaar af te wegen.

### **Slotbeschouwing**

Het OvV rapport is een prima startpunt voor een verder doorlichten van de Nederlandse luchtvaart. Op een aantal punten loopt Nederland internationaal gezien, behoorlijk uit de pas en dat is verontrustend. Er zijn drie spelers; de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en de verkeersleiding die met elkaar de kwaliteit van de Nederlandse luchtvaart bepalen. Deze bestaat ook weer uit drie elementen; veiligheid, efficiëntie, en milieu. Efficiëntie en milieu effecten zijn redelijk goed te kwantificeren, maar voor veiligheid is dat in een zeer veilige omgeving bijna niet te doen. Wel staat vast dat veiligheid bepaald wordt door de kwaliteit van de achterliggende organisatie. In de chemische industrie zijn daar treffende voorbeelden van. Bij Dupont heeft dat zelfs geleid een zelfstandig opererende veiligheidsadviestak.

Het heeft er alle schijn van dat de kwaliteit van de Nederlandse luchtvaartsector voor verbetering vatbaar is. Een op pragmatisme gestoelde integrale samenwerking, die verder gaat dan alleen veiligheid zou ook de veiligheid ten goede komen. Niet onbelangrijk is ook dat in feite onnodige maatregelen die, vanuit vermeende veiligheidsoverwegingen worden voorgesteld, tijdig voorkomen kunnen worden.

De vraag is hoe dit aan te pakken? Misschien een audit in opdracht van de overheid om de veiligheid efficiëntie en milieuaspecten van de Nederlandse luchtvaart tegen het licht te houden. Daar is wel een breed samengesteld en deskundig audit team voor nodig.

Een andere mogelijkheid is om nog eens goed te kijken naar de NATS en de Canadese verkeersleiding. Daarin komen alle betrokken partijen op een gestructureerde manier bij elkaar. Het is misschien niet goedkoper, maar leidt wel tot een innovatiever systeem, dat meer klantgericht is en tot een meer systematische afweging komt tussen veiligheid efficiëntie en milieu.

Rijsenhout, 8 mei 2007.

Henk N. Wolleswinkel





**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e -  
BSK  
**Onderwerp:** FW: Afschrift brieven OVV  
**Datum:** woensdag 11 oktober 2017 19:25:09  
**Bijlagen:** [Brief Tweede Kamer.pdf](#)  
[Brief Onderzoeksraad voor Veiligheid.pdf](#)  
[20171006 Brief BO Onderzoeksraad voor Veiligheid inz rapport Veiligheid ....pdf](#)

---

Ha heren,

Hierbij de heugelijke mededeling dat de brieven van IenM aan de OVV en aan de Kamer zijn getekend door de Stas. Bij die laatste hoort ook een afschrift van de brief van de sector.

Ten opzichte van de versie van gisteren is aan het begin van onze brief en aan het begin van een aantal paragrafen op verzoek van de Stas meer direct de actie benoemd.

Heel erg veel dank voor jullie inbreng de afgelopen periode! Laten we met elkaar hier op een of andere manier bij stilstaan. En dan nu op naar ... 11.1

Fijne avond, 10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - DCO; 10.2.e - BSK  
**Cc:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** Wvlijn  
**Datum:** dinsdag 10 oktober 2017 16:02:00  
**Bijlagen:** [Wvlijn.docx](#)

---

Hai,  
Aangepast nav laatste opmerking van 10.2.e 10.2.e stem jij deze af met ILT cf besproken? Als het handig is om dat ook via mijn contactpersonen te laten lopen, laat het me weten.  
De sector laat ik ook aan jou.  
Groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** IENM BSK-2017 245713 Brief Tweede Kamer standpunten aanbevelingen OVV Veiligheid vliegverkeer Schiphol  
**Datum:** vrijdag 6 oktober 2017 10:35:05  
**Bijlagen:** [IENM BSK-2017 245713 Brief Tweede Kamer standpunten aanbevelingen OVV Veiligheid vliegverkeer Schiphol.DOCX](#)

---

10.2.e

Hierbij een concept van de brief aan de Kamer. Gaat niks mis als ik pas maandag je reactie hoor.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB  
Aan: 10.2.e - DGB  
Onderwerp: afname woningen in LIB3 zet zich door  
Datum: maandag 2 oktober 2017 16:53:15  
Bijlagen: image001.png

---

Ho 10.2.e ,

Zie hieronder ontwikkeling woningen beperkingengebieden Schiphol. Aantal woningen LIB3 afgenomen. Bron: Planbureau voor de Leefomgeving. Monitor Infrastructuur en Ruimte 2016. De gegevens van de OVV over de afname van het aantal woningen in LIB3 kwamen uit de monitor van 2014. Conclusie de afname zet zich nog steeds door!!

<http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-monitor-infrastructuur-en-ruimte-2016-2110.pdf>. Pagina 24



10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directoraat Generaal Bereikbaarheid  
Directie Luchtvaart | afd. Luchtvaartveiligheid  
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag  
Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e DGRW  
**Onderwerp:** conceptbrief nav OVV reactie  
**Datum:** vrijdag 29 september 2017 11:19:24  
**Bijlagen:** [20170928 Brief aan OVV Veiligheid vliegverkeer Schiphol.docx](#)

---

Ha 10.2

Cf net besproken hierbij de conceptversie van de brief aan OVV, zoals met Stas besproken.

Groet en tot maandag, 10.2.e

**Van:** 10.2.e DGB  
**Aan:** 10.2.e BSK  
**Cc:** 10.2.e BSK  
**Onderwerp:** actie in HP RM tav verzoek TK om spoedige toezending reactie  
**Datum:** dinsdag 26 september 2017 17:54:00  
**Bijlagen:** [IENM BSK-2017 231525 Nota Stas TK verzoek spoedige reactie aanbevelinge....docx](#)  
[Brief aan Tweede Kamer verzoek uitgebreide reactie OVW rapport veiligheid....docx](#)

---

Ha 10.2.e

De reactie van 10.2.e vanmiddag was:

'dinsdag 26 september 2017 om 13:22:04 (GMT-02:00) 10.2.e

*Opmerking toegevoegd vanuit de eParafeer app:*

10.2.e, 11.1

Ik heb daarop de nota aangepast. Daarnaast heb ik in de brief de zin over de eerdere brief iets uitgebreid. Graag jouw reactie naar mij of akkoord richting secretariaat (ik in cc) dan kan dat in HP RM weer worden verwerkt.

Groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e [DGB](#)  
**Aan:** 10.2.e [ILT](#)  
**Onderwerp:** conceptbrief sector  
**Datum:** vrijdag 15 september 2017 12:42:00  
**Bijlagen:** [Aan de minister van Infrastructuur en Milieu.v3.docx](#)

---

Ha 10.2.e

Hierbij het nieuwe concept van brief van de sector. Woensdag reageren we hier uiterlijk op. Ivm het AO die dag zou ik graag dinsdag je reactie horen als je nog iets wilt meegeven.

Groet, 10.2.e





Bestuurskern  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchthavenontwikkeling  
en Milieu

Den Haag

Contactpersoon

10.2.  
Beleidsmedewerker

M 10.2.e  
10 2 e @minienm.nl

Datum  
25 september 2017

# nota

Vorbereiding Schipholdiner 2 oktober 2017

## Inleiding

2 oktober jl. neemt u deel aan het jaarlijkse Schipholdiner, georganiseerd door de Kamer van Koophandel, KLM en Schiphol Group. buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

buit

buiten verzoek

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchthavenontwikkeling  
en Milieu

**Datum**  
25 september 2017

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- buiten verzoek

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afd. Luchthavenontwikkeling  
en Milieu

**Datum**  
25 september 2017

#### Veiligheid

- Na de publicatie van het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol door de OVV op 6 april 2017 zijn we gestart met het uitwerken van standpunten ten aanzien van de aanbevelingen die de OVV doet aan het ministerie van IenM.
- Onder meer wordt momenteel een integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd en wordt de rolinvulling van het ministerie (beleid en toezicht) nader uitgewerkt. Dit doet IenM op onderdelen met de sectorpartijen, ook om aansluiting te houden met de aanbevelingen die zij zelf uitwerken.
- Conform het verzoek van de OVV zal IenM binnen een halfjaar na publicatie van het onderzoek de OVV informeren over mijn standpunten. De reactie aan de OVV verstuurt IenM begin oktober en dan wordt ook de Tweede Kamer nader geïnformeerd.

#### 10.2.e

*Beleidsmedewerker*

**Van:** 10.2.e - DGMI  
**Aan:** 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** voorbereiding Schipholdiner SG/DG 2 oktober  
**Datum:** woensdag 20 september 2017 16:52:35  
**Bijlagen:** [nota\\_schipholdiner.docx](#)

---

Ha allen,

Bijgesloten vinden jullie de conceptnota. 11.1, 10.2.e

Groet! 10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGMI

**Verzonden:** maandag 11 september 2017 12:06

**Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl; 10.2.e - DGB  
<10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB  
<10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e DGB  
<10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB  
10.2.e @minienm.nl; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** voorbereiding Schipholdiner SG/DG 2 oktober

Ha,

Als voorbereiding van het Schipholdiner op 2 oktober maak ik een nota voor de DG en de SG (zij gaan hier allebei heen). Onderdeel van de nota is een korte stand van zaken van de belangrijkste Schipholdossiers, zodat ze op de hoogte zijn. Willen jullie voor volgende week woensdag (20 september) een korte tekst leveren (3 regels ong) over de stand van zaken wat betreft de volgende thema's?

buiten verzo 10.2.e

buiten verzoek 10.2.e

Veiligheid 10.2.e

buiten verzoektruim 10.2.e

buiten verzoek 10.2.e

buiten verz 10.2.e

Ik hoor het graag als ik een belangrijk thema ben vergeten of ander contactpersoon moet hebben voor een genoemd thema.

Hartelijke groet, 10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - DGB  
**Cc:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** FW: Agenda studietrajectenbijeenkomst dinsdag as  
**Datum:** maandag 25 september 2017 19:29:53  
**Bijlagen:** [agenda sessie studietrajecten.docx](#)

---

Ha 10.2.e

Zie het verzoek van 10.2.e hierbij de agenda van het programmateam Schiphol. Pitches heb ik niet kunnen maken, maar kort toelichten wat wordt onderzocht, wat het onderzoek oplevert, wat we weten als het er is en wanneer het afgerond is. Daarna wordt er gesproken over de samenhang. Groet en veel dank, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 10.2.e - DGMI 10.2.e @minienm.nl>  
**Datum:** vrijdag 22 sep. 2017 2:04 PM  
**Aan:** 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DGB  
 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>,  
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DBO  
 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>,  
 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e  
 - DGB <10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DBO  
 <10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>

**Onderwerp:** Agenda studietrajectenbijeenkomst dinsdag as

Allen,

Hier bijgesloten de agenda voor onze bijeenkomst over de lopende studietrajecten dinsdag aanstaande. 10.2.e trapt de sessie af met de introductie LVNL (zij presenteren het 1<sup>e</sup> uur). 10.2.e en 10.2.e pitchen daarna kort (!) de genoemde studietrajecten. Het is handig om per studietraject 1 sheet te maken. De sheets kun je naar mij mailen maandag einde van de dag of zelf meenemen. Groet, 10.2.e



**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchthavenontwikkeling  
en Milieu  
Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.  
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e  
10.2.e@minienm.nl

**Datum**  
21 september 2017

# agenda

Betreft Koppeling resultaten studietrajecten Schiphol  
Vergaderdatum 26 september 2017  
Vergadertijd 13:30 - 17:00  
Vergaderplaats Z.511 Rijnstraat 8

## 1. Presentatie LVNL (o.a. over ATM2020) (10.2.e kondigt aan)

### 2. Pitches Veiligheid 10.2.e )

- Quick scan NLR naar prestatie-indicatoren veiligheid (medio september afgerond)
- Veiligheidsanalyse NLR + 4<sup>e</sup> baanregeling-onderzoek (begin oktober afgerond)
- Onderzoek To70 naar normering externe veiligheid en groepsrisico (afrondering september)

10.2.e, Buiten verzoek

10.2.e, Buiten verzoek

10.2.e, Buiten verzoek

10.2.e, Buiten verzoek



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - ILI; 10.2.e - ILI  
**Onderwerp:** OVERZICHT ACTIES plenair debat OVV  
**Datum:** donderdag 11 januari 2018 10:31:00  
**Bijlagen:** [Inhoudsopgave dossier Minister voor plenair debat OVV.docx](#)

Hai,

Met elkaar hebben we gisteren besproken wie waarvoor aan de lat staat in de voorbereiding van het dossier van de M en onze eigen nadere info. Het doel is dinsdag aanstaande het dossier voor de M gereed te hebben. In de bijlage de afspraken op een rij. Kijk ajb nog even goed naar dit stuk. Als het vragen oproept, laat het mij weten.

Aanvullend: voor de redeneerlijnen zou ik graag de gevraagde bijdrage uiterlijk maandag zsm ontvangen, zodat 10.2.e en ik nog een slag met het totaal kunnen maken en er dinsdag ook echt een goede set ligt.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB

**Verzonden:** dinsdag 9 januari 2018 16:11

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - BSK  
10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e  
- DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB  
10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>;  
10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - BSK  
10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>;  
10.2.e - ILT 10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e - ILT  
10.2.e @ILenT.nl>

**Onderwerp:** RE: PLENAIR DEBAT WRSL 17/1

Hierbij nog mijn beeld bij het dossier voor M. Dit ter bespreking morgen.

Van: 10.2.e - DGB

**Verzonden:** dinsdag 9 januari 2018 13:46

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - BSK  
<10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e  
- DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB  
10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>;  
10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - BSK  
10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>;  
10.2.e ) - ILT <10.2.e @IlLenT.nl>; 10.2.e - ILT  
10.2.e @IlLenT.nl>

**Onderwerp:** PLENAIR DEBAT WRSL 17/1

**Urgentie:** Hoog

Beste allemaal,

11.1, 10.2.e



11.1

10.2.e, kan ook een van jullie aanschuiven bij het overleg morgen om 9.30?

Ik stuur zo een vergaderlocatie. 10.2.e belt in.

Tot morgen, 10.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** 10.2.e DGB

**Verzonden:** donderdag 21 december 2017 16:23

**Aan:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e

- DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e

- DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** voorbereiding plenair debat OVV

**Tijd:** woensdag 10 januari 2018 09:30-10:15 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** PM

Beste allemaal,

De Tweede Kamer heeft gisteren in de procedurevergadering laten weten zo snel mogelijk een plenair debat over de OVV aanbevelingen te willen. Dat heeft tot op heden niet geleid tot een datum (en dat zou ook nog even kunnen duren), maar we moeten met elkaar de voorbereiding wel gaan oppakken na de vakantie. Om te bespreken wat we maken en wie wat doet hierbij een uitnodiging voor 10 januari.

Heel fijne feestdagen en tot in het nieuwe jaar.

10.2.e



Minister

**Bestuurskern**  
DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken  
Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8  
Den Haag  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
10.2.e

M 10.2.e  
10.2.e

**Datum**  
11 januari 2018

**Kenmerk**

# nota ter informatie

AO Luchtvaart 25 januari 2017

## Inleiding

Op donderdag 25 januari 2018 vindt van 13:00 tot 17:00 een Algemeen Overleg Luchtvaart plaats in de Thorbeckezaal van de Tweede Kamer. In dit dossier treft u naast een appreciatie van onderwerpen, de convocatie aan, alsmede redeneerlijnen en factsheets. Separaat ontvangt u de verzamelbrief luchtvaart.

## Appreciatie onderwerpen

Hoewel de actualiteit kort voor het AO het beeld kan bijstellen, zullen vijf onderwerpen hoogstwaarschijnlijk het AO bepalen:

buiten verzoek

buiten verzoek

3) OVV rapport veiligheid vliegverkeer Schiphol

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

### **Ad 3) OVV rapport veiligheid vliegverkeer Schiphol**

Het aangevraagde speciaal plenair debat over het rapport is nog niet ingepland. Wel is er vanuit de Kamer aandacht voor het onderwerp, ondermeer in Kamervragen.

buiten verzoek

buiten verzoek

### **Inhoud dossier**

buiten verzoek

- Redeneerlijn **veiligheid Schiphol/OVV**

buiten verzoek

Voor het overige worden QandA's voorbereid, gebaseerd op andere lopende onderwerpen, brieven en Kamervragen. Ik wijs u erop dat er nog Kamervragen richting de Kamer worden gestuurd voor het Algemeen Overleg die over het MAA luchthavenbesluit, OVV rapport en transparantie van het bestuurlijk overleg rondom Lelystad Airport gaan. Ook zullen nog diverse Kamervragen beantwoord worden over Schiphol. In de bijlage hieronder is een overzicht opgenomen van alle brieven en Kamervragen, die sinds oktober 2017 zijn verzonden.

10.2.e

BIJLAGE: OVERZICHT STUKKEN NAAR DE KAMER SINDS OKTOBER 2017  
(Brieven in zwart staan op de convocatie)

Kamerbrieven over:

- **Evaluatie Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de Burgerluchtvaart (6 juli 2017)**
- **Handavingsrapportage Schiphol over de eerste helft van het gebruiksjaar (9 oktober 2017)**
- **Inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (16 oktober 2017)**
- **Laatste stand van zaken omtrent de local rule vracht (20 oktober 2017)**
- **Geluidberekeningen luchthavenbesluit Maastricht (31 oktober 2017)**
- **Reactie op het bericht "Rusland dreigt met sluiten van luchtruim voor KLM" (3 november 2017)**
- **Schiphol Gebruiksprognose 2018 (16 november 2017)**
- **BIT-toets Electronic Flight Strips (22 november 2017)**
- **Beantwoording vragen commissie over de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (27 november 2017)**
- **Luchthavenbesluit Maastricht (5 december 2017)**
- Plan van aanpak Luchtruimherziening (18 december 2017)
- Toekomstige ontwikkeling van Schiphol (21 december 2017)
- Verzamelbrief Luchtvaart (xx januari 2018)

Kamervragen over:

- Beantwoording Kamervragen van het lid Kröger (Groen Links) over het risico van 'bird-strikes' bij luchthaven Lelystad (9 november 2017)
- Beantwoording Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat het kabinet zwicht voor chantage van de Russen (27 november 2017)
- Beantwoording Kamervragen van het lid Paternotte (D66) over giftige dampen aan boord van vliegtuigen (1 december 2017)
- Antwoorden op Kamervragen over Maastricht Aachen Airport (5 december 2017)

**Van:** 10.2.e BSK  
**Aan:** 10.2.e BSK; 10.2.e DGB  
**Onderwerp:** FW: 2017-12-10\_concept begrotingsindiening ILT.docx  
**Datum:** woensdag 13 december 2017 12:56:02  
**Bijlagen:** [2017-12-10\\_concept begrotingsindiening ILT.docx](#)  
[Bijlage A. inventarisatie middelen voorstel LV voor DGB v24 nov.docx](#)  
[biilage B Memo-begroting-AOMD.docx](#)

---

Zie onder. Willen jullie passage over toezicht Schiphol goed checken irt OVV? Dank

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 10.2.e IBI-FenI 10.2.e  
**Datum:** woensdag 13 dec. 2017 10:43 AM  
**Aan:** DGB - DLV - MT <[DGB-DLV-MT@frd.shsdir.nl](mailto:DGB-DLV-MT@frd.shsdir.nl)>  
**Kopie:** 10.2.e BSK <[10.2.e@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>, 10.2.e  
DGB <[10.2.e@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>  
**Onderwerp:** FW: 2017-12-10\_concept begrotingsindiening ILT.docx

Geachte MT-leden,

Hierbij ontvangt u de begrotingsindiening van ILT.

Voor LV zijn met name de volgende onderwerpen van belang:

- 3F. toezicht Schiphol (zie ook bijlage A);
- 3J. Buiten verzoek

Wilt u aangeven of u de betreffende passages herkent en of u akkoord bent. Wilt u ook aangeven of voor hetgeen waarmee akkoord gegaan kan worden dekking aanwezig is.

Graag ontvang ik uiterlijk 4 januari een reactie.

Met vriendelijke groet,  
10.2.

---

**Van:** 10.2.e - ILT  
**Verzonden:** zondag 10 december 2017 23:29  
**Aan:** 10.2.e IBI-FenI <[10.2.e@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>, 10.2.e - IBI-FenI  
10.2.e 10.2.e <[10.2.e@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>; 10.2.e (BS) 10.2.e <[10.2.e@rws.nl](mailto:10.2.e@rws.nl)>  
**CC:** 10.2.e ) - FMC 10.2.e <[10.2.e@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)>  
**Onderwerp:** 2017-12-10\_concept begrotingsindiening ILT.docx

Collega's,

11.1

Eventueel nadere onderbouwing kunnen de verschillende Beleidsonderdelen opvragen bij hun reguliere gesprekspartners bij Handhavingsbeleid/Beleidsadvies of direct in de lijn bij betreffende directies.

Vragen kunnen natuurlijk ook aan mij gericht worden, dan geleid ik ze door.

Groet 10.2.e

## Voorstel ILT voor begrotingsindiening DGB

### 1. Aanleiding

[OVV rapport](#) en reactie van I&M hierop (IENM/BSK-2017/101223) en beantwoording TK-vragen.

### 2. Toelichting

In het OVV rapport van april 2017 is geconcludeerd dat de veiligheid op Schiphol in de toekomst geen vanzelfsprekend gegeven is.

Een van de aanbevelingen is om de effectiviteit van het toezicht op het vliegverkeer op en rond Schiphol te vergroten door meer menskracht en middelen in te zetten, te investeren in de inhoudelijke kennis van toezichthouders, meer inhoudelijke inspecties te laten plaatsvinden en het verbeteren van het functioneren van het Analysebureau Luchtvaart voorvallen. Naar aanleiding hiervan heeft onze vorige staatssecretaris in samenspraak met de IG bepaald dat er op korte termijn een andere aanpak nodig is voor de veiligheid van Schiphol.

Voorts heeft de Tweede Kamer op 16 november 2017 vragen gesteld aan de Minister van IenW over de aanbevelingen van het OVV rapport. Hierin wordt ook ingegaan op de hoeveelheid extra capaciteit voor ILT, hoe die wordt gefinancierd en waar die op wordt ingezet (Kamerstuk 29665, nr. 242, vergaderjaar 2017-2018). Dit memo is een eerste uitwerking van de aanpak ILT.

1

1.

1









# agenda

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

10 2 e

M +31(0)6 10 2 e

10 2 e @minienm.nl

**Datum**

9 november 2017

**Bijlage(n)**

1

Betreft	Implementatie aanbevelingen OVV + handhaving NNHS
Vergaderdatum	13 november 2017
Vergadertijd	09:15 - 10:15
Vergaderplaats	Rijnstraat 8, W501
Deelnemers	10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2. , 10.2.e e

## 1. Implementatie aanbevelingen OVV

De acties zoals genoemd in de brief aan de OVV (bijgevoegd een overzicht) vragen om een voortvarende aanpak. De vraag is hoe het vervolgproces zo in te richten dat ILT en DGB optimaal samenwerken en in relatie tot de sector de lijnen intern bijeenkomen. Bespreekpunten:

- Onderlinge relatie vervolgacties en prioriteiten
- Interne afstemming op 3 niveaus (periodiek plv IG – plv dir LV, periodiek tussen de coördinatoren en op de specifieke acties)
- Deelname aan overleg met de sector

buiten verzoek

Buiten verzoek

## 3. Wvttk

**Van:** 10.2.e DGB  
**Aan:** 10.2.e ILT; 10.2.e ILT; 10.2.e ILT ;  
10.2.e BSK; 10.2.e BSK; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** agenda overleg ILT-DGB 13 november 2017  
**Datum:** vrijdag 10 november 2017 15:08:55  
**Bijlagen:** [Agenda overleg ILT-DGB.docx](#)  
[Follow up OVV.docx](#)

---

Allen,

Bijgevoegd een afgestemde agenda voor het overleg tussen ILT en DGB maandagochtend over de implementatie van de aanbevelingen van de OVV en de handhaving van het nieuwe normen en handhavingstelsel.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

- BSK

---

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Verzonden:** woensdag 10 januari 2018 16:43  
**Aan:** 10.2.e - BSK; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - BSK; 10.2.e - ILT  
**Onderwerp:** agenda overleg 11 januari ILT-DLV voortgang implementatie aanbevelingen OVV  
**Bijlagen:** Agenda overleg ILT-DLV 11 januari 2018.docx; Afspraken overleg ILT-DLV 13 november 2017.docx

Allen,

Bijgevoegd de agenda voor het overleg tussen ILT en directie Luchtvaart morgen over de voortgang in de implementatie van de aanbevelingen van de OVV over de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol. Met dank aan 10.2.e ook de afspraken uit het overleg van 13 november 2017.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Op maandag 13 november zijn in een ILT-DGB overleg afspraken gemaakt over de wijze waarop ILT en DGB elkaar op de hoogte houden en afstemmen over de opvolging van de aanbevelingen in het OvV-rapport over veiligheid Schiphol.

11.1

Aanwezig: 10.2.e

**Over opvolging OvV-aanbevelingen zijn de volgende afspraken gemaakt:**

- Periodiek worden ontwikkelingen/voortgang/afstemming ILT en DGB bij elkaar gebracht reguliere overleg dat al gepland staat op de woensdagen elke 2 weken (DGB/ILT-BA 10.2.e
- Daarnaast wordt op managementniveau voortgang op reguliere basis doorgesproken , 10.2.e Deze zijn inmiddels al ingepland vanaf 14 december 2017.
- DGB kan meekijken bij de ontwikkelingen van het toezicht op Schiphol. Er zal regelmatig een inhoudelijk overleg gepland worden door ILT/BA waar DGB en ILT bijpraten over de inhoudelijke resultaten met projectleiders en inspecteurs.
- 11.1
- 11.1
- Binnenkort is de veiligheidsanalyse doorontwikkeling Schiphol (opdracht DGB aan NLR) beschikbaar en zal aan ILT worden voorgelegd.
- Zowel DGB als ILT zorgen er voor dat benodigde capaciteit tijdig wordt geagendeerd/aangevraagd bij FMC.
- Een draft van convenant DGB/sector zal in afstemmingoverleg aan de orde komen zodra dat er is.

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(0)10.2.e

**Datum**

10 januari 2018

**Bijlage(n)**

1

# agenda

---

Betreft	Implementatie aanbevelingen OVV
Vergaderdatum	11 januari 2018
Vergadertijd	16:00 - 17:00
Vergaderplaats	Rijnstraat 8, D12
Deelnemers	10.2.e

---

**1. Afspraken overleg 13 november 2017**

Vaststellen van de afspraken (zie bijgevoegd overzicht met afspraken).

**2. Plenair debat**

Delen verwachtingen ten aanzien van het plenaire debat. Over de input van de ILT in het dossier van de minister (redeneerlijnen en factsheets) zijn afspraken gemaakt. Over de vervolgslag vindt volgende week overleg plaats.

**3. Programma toezicht Schiphol**

De ILT licht de stand van zaken in het opzetten van het programma toe. Wanneer de contouren duidelijk worden zal een eerste inhoudelijk overleg plaatsvinden tussen ILT en DLV.

**4. Doorontwikkeling ABL/Staat van de Veiligheid**

De ILT licht de stand van zaken en het vervolgproces toe. Streven is eind dit jaar een eerste Staat van de Veiligheid te leveren.

**5. Monitor integrale veiligheid**

DLV licht de stand van zaken toe. Een notitie met de vervolgaanpak zal met ILT worden afgestemd de komende tijd.

**6. Convenant ontwikkeling ISMS en ABL**

DLV licht de stand van zaken toe. Voor het opstellen van een concept van het convenant is ook input van de ILT nodig over wat opgenomen kan worden over de ontwikkeling van ABL en de relatie tussen ABL en de informatie in het dashboard van de sector (ISMS).





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*



# Staat van de Veiligheid Schiphol

Why, what, how?





## Vraag

- Als we vorig jaar al een SVS hadden gehad, waarvoor had je hem dan willen gebruiken?
- Welke vraag wil je er over een half jaar mee kunnen beantwoorden?



## Vandaag

- Waarom een Staat van de Veiligheid?
- Wat is het, hoe ziet het er uit?
  - Wat is de scope?
  - Wie is de eigenaar en wie zijn de gebruikers?
  - Wat gaan we meten?
  - Welke databronnen?
  - ...
- Hoe gaan we het aanpakken?



# Waarom?

## OVV Rapport

*opstellen van een helder controleerbaar criterium voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol*

*handhaafbare normen en doelen voor veiligheid op en rond de luchthaven vaststellen*

*de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol in zijn geheel in kaart brengen*

*gevolgen voor veiligheid in de volle breedte beoordelen*

*veiligheidsaspecten van het vliegverkeer actief monitoren en regelmatig trendanalyses uitvoeren*





# Waarom?

Piloten maken zich grote zorgen over veiligheid Schiphol

0 482 0



© ANP

Schiphol moet volgens pilotenvereniging VNV veel meer doen aan de vliegveiligheid. De piloten maken zich vooral zorgen over de onvoorspelbaarheid op de complexe luchthaven.

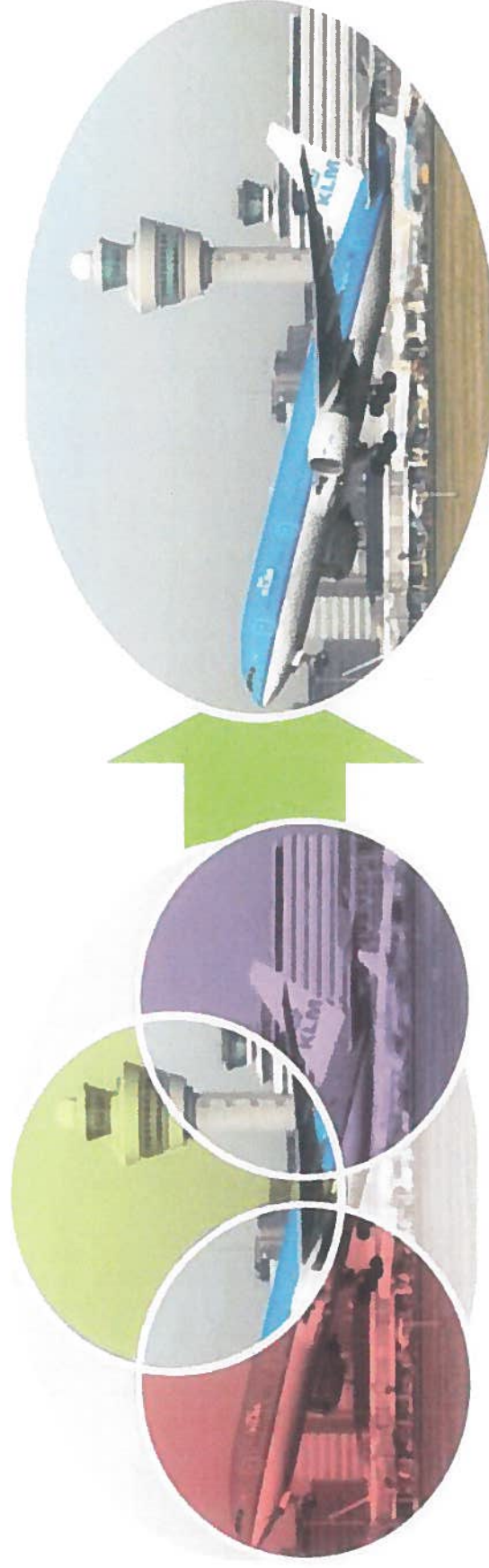


▲ Op Schiphol liggen start- en landingsbanen in allerlei windrichtingen. Dat is volgens deskundigen de belangrijkste verklaring voor het hoge aantal bijna-botsingen op de luchthaven. © ANP

## Schiphol is recordhouder gevaarlijke incidenten

Op de start- en landingsbanen van Schiphol vinden veel vaker ernstige incidenten plaats dan op andere grote luchthavens. Luchtvaartdeskundigen maken zich zorgen. 'Dit is niet normaal.'

# Waarom?



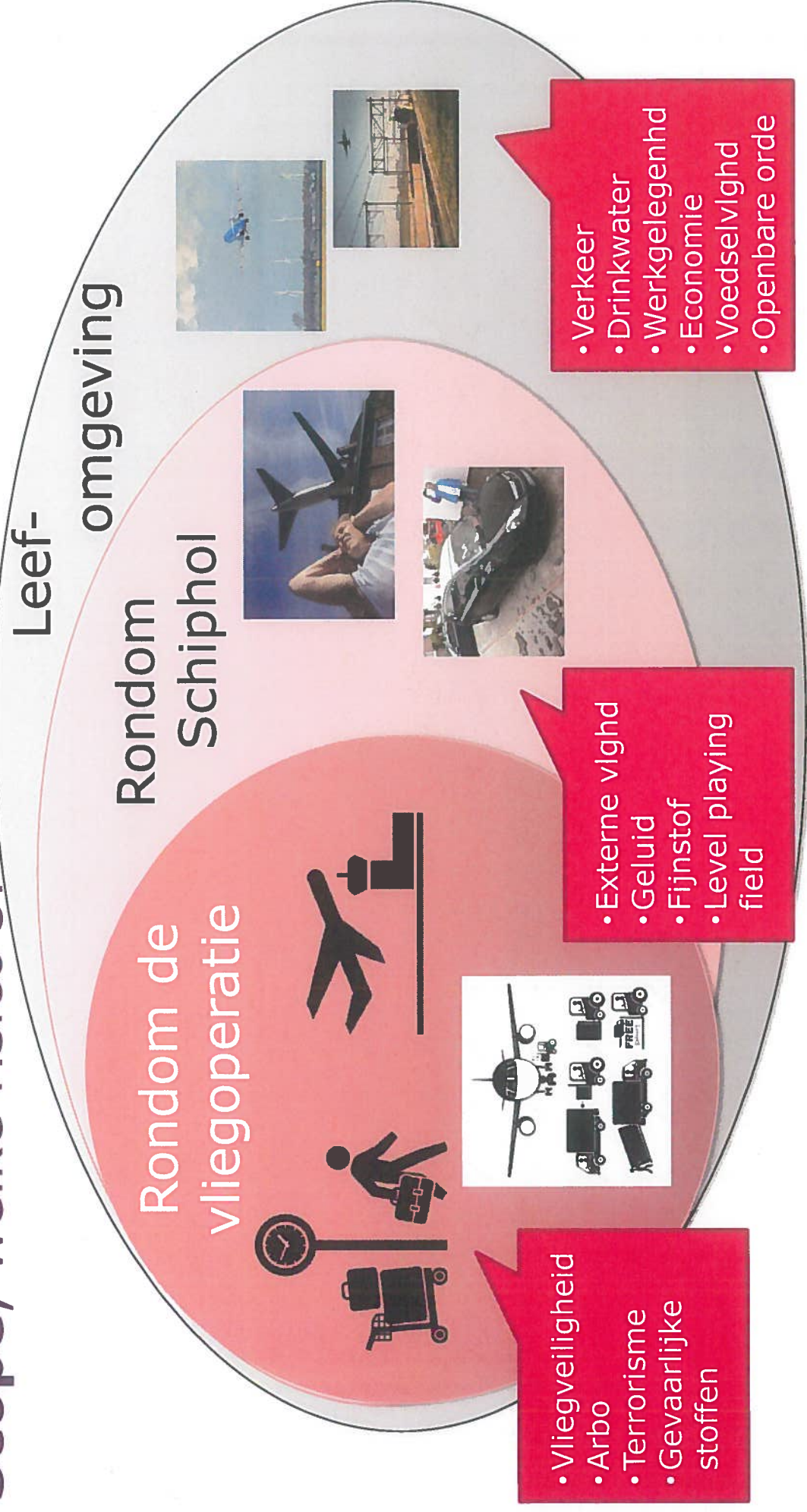




## Wat?

- Scope
- Eigenaar, gebruikers, stakeholders
- Samenwerking
- Indicatoren
- Bronnen
- Presentatie
- Handelingsperspectief

# Scope, welke risico's?







## Eigenaar, gebruikers:

Van wie is het, voor wie doen we het?  
Hoe willen het gebruiken? Handelingsperspectief?

Nederland



# Indicatoren

## Wat gaan we meten?

- Voorvallen (incidents, accidents)
- Afwijkingen (SID afwijkingen, separatie-onderschrijdingen, ...)
- Veiligheidscultuur
- Investeringen
- Aantal fte besteed aan veiligheid
- Risico-analyses

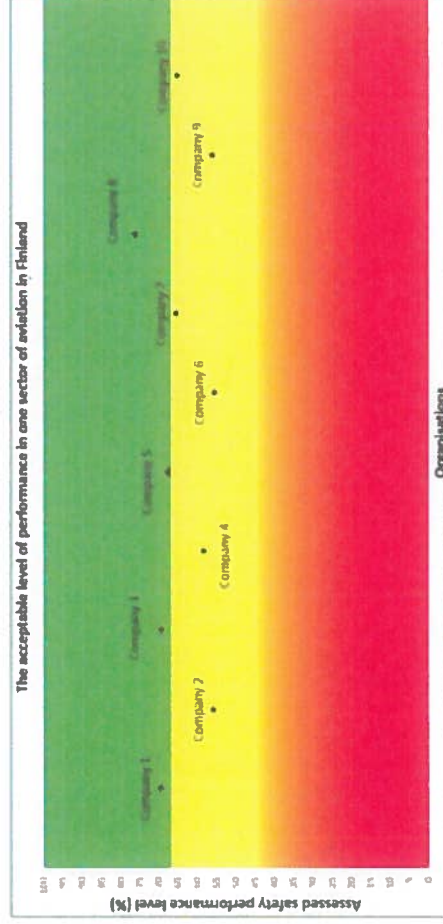


Illustration of SSP ALoS Performance Measurement

High Consequence Safety Indicators				
Safety Indicator (SI) Description	SI Alert Level/ Criteria (for 2010)	Alert level Not Breached [Yes (4), No (0)]	SI Target level/ criteria (for 2010)	Target Achieved [Yes (3), No (0)]
1 High Consequence SPI No 1	Preceding Period Ave Rate + 1/2/3 SD	4	5 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	0
2 High Consequence SPI No 2	Preceding Period Ave Rate + 1/2/3 SD	0	6 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	0
3 High Consequence SPI No 3	Preceding Yr Ave Rate + 1/2/3 SD	4	3 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	3
4 Etc				
	Sub-total	8	Sub-total	3
	Max	12	Max	9

Lower Consequence & Supplementary Safety Indicators

Safety Indicator (SI) Description	SI Alert Level/ Criteria (for 2010)	Alert level Not Breached [Yes (2), No (0)]	SI Target level/ criteria (for 2010)	Target Achieved [Yes (1), No (0)]
1 Lower Consequence No 1	Preceding Period Ave Rate + 1/2/3 SD	2	3 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	1
2 Lower Consequence No 2	Preceding Period Ave Rate + 1/2/3 SD	2	4 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	0
3 Lower Consequence No 3	Preceding Period Ave Rate + 1/2/3 SD	0	2 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	0
4 Lower Consequence No 4	Preceding Period Ave Rate + 1/2/3 SD	2	6 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	0
5 Lower Consequence No 5	Preceding Period Ave Rate + 1/2/3 SD	2	3 % improvement of Current Period Ave rate over Preceding Period Ave rate	1
6 Etc				
	Sub-total	8	Sub-total	2
	Max	10	Max	5
	No Alert %	72.7%	Target Achieved %	33.7%
	Overall SSP ALoS Performance			
				58.3%





## Bronnen

Welke hebben we / welke zouden we willen?

Intern I&W:

- ABL
- Casper
- Bres, Holmes (Inspectie/audit-rapporten)
- LVR
- MIC
- SSP
- ...

Extern:

- VpS
- OVW
- ICAO/Eurocontrol/IATA
- ...



## Hoe gaan we het aanpakken?

- Rollen: hoe zie je jouw rol in dit geheel?
- Eerste acties:
  - Plan van Aanpak
  - Inventarisatie van (beschikbare) bronnen
  - Interviews?
- Overige aandachtspunten:
  - Afstemming met DGB
  - Afstemming met Programma Schiphol
  - Afstemming met iSMS / VPS 2.0

# Verslag kick-off maandag 8 januari 2018

dinsdag 9 januari 2018 11:48

Aanwezig: 10.2.e

## Presentatie gebruikt tijdens de meeting

Korte samenvatting van de besproken punten:

- Doel van de bespreking is om het project om een 'Staat van de Veiligheid Schiphol' (SVS) te lanceren.
- 10.2.e heeft 10.2.e gevraagd om in dit project deel te nemen en heeft 10.2.e gevraagd het project te leiden
- Dit project gaat deel uit maken van het programma Schiphol, wat momenteel wordt opgezet.
- Het is vooralsnog een ILT-Luchtvaart-project met 10.2.e als opdrachtgever.
- Hoe zouden we de SVS willen gebruiken. Hoe had je hem bijvoorbeeld willen gebruiken als de SVS vorig jaar al bestaan had?

1

1.

1

○

- Wat is de scope van het project? Welke veiligheid, welke risico's hebben we het over?

1

1.

1

■

■

■

■

■

■

○

- 11.1

- 11.1

○

- 11.1

- Welke rollen zien we voor onszelf?

■

■

■

■

■

■

■

- Planning:
  - We gaan uit van een groeimodel, waarbij we in het begin al wel contouren aangeven van wat we beogen, en vervolgens stapsgewijs informatie gaan toevoegen.
  - In een 'lineaire' variant zou de planning er als volgt uit kunnen zien:
    - Q1-18: Uitwerking van hoe we het gaan
      - Scope bekend
      - Groeimodel bekend
      - Indicatoren bekend
      - Bronnen bekend
      - Wanneer / wie
    - Q2-18: Vullen van de SVS (data verzamelen)
    - Q3-18: Analyse van de data in de SVS
    - Q4-18: Eerste versie van de SVS gereed.
  - We kunnen ook kortere iteraties maken, waarbij we einde Q1 al een eerste schets hebben die elk kwartaal verder wordt ingevuld, meer detail krijgt.
- 10.2.e stelt voor elke twee weken een overleg te hebben. Voorafgaand aan het volgende overleg maakt 10.2.e een draft PvA en stuurt dat rond, wat we dan in het overleg kunnen bespreken en afronden.

# Verslag maandag 22 januari 2018

donderdag 18 januari 2018 15:33

Aanwezig: 10.2.e

1. Even fantaseren over ons eindproduct
2. Verslag vorige vergadering, geen opmerkingen
3. Plan van Aanpak (zie hier),
  - i. 10.2.e ligt nog toe wat er verder in het programma Schiphol komt:

1 11.1

1.

1

1

1

1

- ☐ De scopediscussie zoals we die hier in dit project voeren, wordt ook op programmaniveau gevoerd.

1

1.

1

☐

☐ Doel:

11.1

☐ Scope:

1

1.

1

☐ Product:

1

1.

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1



11.1

6.

Aanwezig: 10.2.e

Afwezig: -

1. Agenda
2. Verslag vorige vergadering

a. 10.2.e opschrijven Scope-discussie

11.1

1

b. 11.1

11.1

11.1

iv.

iv. 11.1

#### 4. Terugkoppeling uit stakeholderanalyse programma Schiphol 11.1

## 5. Terugkoppeling uit ICAO iSTARS data analysis workshop 10.2.e

6. Op weg naar een eerste ruwe schets ...

7. Acties voor de komende vergadering (5 maart)

10.2.e - ILT

---

**Van:** 10.2.e - ILT  
**Verzonden:** vrijdag 17 november 2017 11:44  
**Aan:** 10.2. - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT  
**CC:** 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT  
**Onderwerp:** RE: kamervragen OvV

Ha 10.2.e

Dank voor eerste aanzet. Zie mijn vragen/reactie in blauw.

10.2

**Van:** 10.2.e ) - ILT  
**Verzonden:** vrijdag 17 november 2017 11:32  
**Aan:** 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT  
**CC:** 10.2.e - ILT; 10.2.e - ILT  
**Onderwerp:** RE: kamervragen OvV

Hoi 10.2.e

11.1

10.2.e en 10.2. graag een check op dit antwoord

Gr 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 10.2. - ILT <10.2.e @ilent.nl>  
**Datum:** vrijdag 17 nov. 2017 10:18  
**Aan:** 10.2. - ILT 10.2.e @ilent.nl>  
**Kopie:** 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>, 10.2. - ILT  
10.2.e @ilent.nl>

10.2.e

De TK heeft gisteren schriftelijke vragen gesteld over de kabinetsreactie nav het OvV-rapport. DGB coördineert, maar er zijn ook vragen voor de ILT. Twee daarvan hebben betrekking op het ABL, allebei gesteld door D66:

*Deze leden vragen de minister in aanvulling op de bovenstaande vraag afzonderlijk en eveneens in detail in te gaan op de verdere ontwikkeling van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de ILT, daar de OVV ook daarover een afzonderlijke en zorgwekkende conclusie trekt, namelijk dat het bureau onvoldoende functioneert als terugkoppelingsmechanisme voor beleid en toezicht en als instrument om proactief risico's in kaart te brengen.*

In de kabinetsreactie OvV is over het ABL opgemerkt:

*Ik onderken dat er wat het ABL betreft zeker nog stappen gezet moeten worden. Op dit moment loopt binnen de ILT een programma om het melden van voorvallen vanuit de kleine luchtvaart te stimuleren en het melden vanuit de grote luchtvaart te automatiseren. De toegevoegde waarde van de analyses kan substantieel worden vergroot als het ABL in de database de onderzoeken van de sector naar de oorzaak van een voorval opneemt. De ILT versterkt de kennis van analysemethoden bij het ABL via externe opdrachtverlening en er wordt gezocht naar extra capaciteit voor betere classificatie van voorvallen en grotere analysekracht.*

11.1

[Redacted text block]

10.2.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....  
**Afdeling Beleidsadvies**  
**Directie Handhavingsbeleid**  
**Inspectie Leefomgeving en Transport**  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....  
M 06 10.  
E 10.2.e @ilent.nl



## Uitwerking aanbevelingen OVV door ILT

De OVV heeft in haar eindrapport over de vliegveiligheid op Schiphol o.a. de volgende aanbevelingen gedaan aan de Staatssecretaris als eindverantwoordelijke voor de veiligheid:

7 e: Veiligheidsaspecten van het vliegverkeer **actief te monitoren en regelmatig trendanalyses** uit te voeren;

7 f: effectiviteit van het toezicht op het vliegverkeer op en rond Schiphol te vergroten door meer menskracht en middelen in te zetten, door te investeren in de inhoudelijke kennis van toezichthouders, door meer inhoudelijke inspecties te laten plaatsvinden en **door het functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen te verbeteren.**

Begin oktober 2017 dient I&M inhoudelijk te reageren en aan te geven of en op welke wijze invulling wordt gegeven aan deze aanbevelingen.

Afgesproken is dat ILT bij de uitwerking van de aanbevelingen 7 e en 7 f het voortouw heeft.

## Vergroten effectiviteit toezicht Schiphol

Wat de aanbeveling over het vergroten van de effectiviteit van het toezicht betreft wordt momenteel binnen de proeftuinen van de Koers in twee werkgroepen daaraan invulling gegeven. De proeftuin *Toezicht Knooppunt Schiphol* streeft naar een heroriëntatie van het toezicht op Knooppunt Schiphol met als doel de effectiviteit van het toezicht te vergroten. De proeftuin geeft inzicht in kansrijke interventiemogelijkheden en experimenteert met/doet aanbevelingen naar concrete verbetermaatregelen. Daarnaast wordt in de proeftuin VMS ingegaan op de vraag hoe ILT een integraal beeld kan verkrijgen op basis van de VMS'en van de afzonderlijke ondertoezichtstaanden en/of onderdelen. De eerste resultaten zijn in september te verwachten.

## Versterking monitoring/verbeteren analysefunctie

Hierbij werkt de ILT langs drie sporen:

### A) Project Verbeteren meldgedrag sector (PL: 10.2.e)

- Betrekken GA d.m.v. 'roadshow': verzamelen (analyse)wensen en (meld)knelpunten uit de sector met als doel het gebruik maar ook de meldbereidheid in die deelsector te vergroten
- Grote luchtvaart: acties gericht op versterken compatible melden en vergroten bereidheid om de follow-up van voorvallen ook te melden (waardoor er meer informatie beschikbaar komt om daadwerkelijk te kunnen analyseren); en verzamelen analysewensen.
- Communicatie over melden voor betere vliegveiligheid en het sluiten van doormeld overeenkomsten met verenigingen en clubs

### B) Vergroten analysekracht ABL

- Door gebruik te maken van de centrale analysekracht van de ILT (cluster informatiepositie)
- Door het aanboren van externe analysekracht van bv NLR, maar ook van de sectorpartijen
- Door vergroten van de analysekracht van ABL zelf, via werving.

**Zie verder toelichting**

**C) Project i.o. Staat van de Veiligheid Schiphol (PL: PM)**

Specifiek voor Schiphol en daarmee gedeeltelijk samenloop met de acties onder B.

- Gericht op uitbrengen eerste SvVS ergens in 2018
- 11.1 [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]
- Eventuele andere bronnen voor een SvVS naast ABL: informatie van partijen uit IVMS (noot: hoe voorkomen we dubbelingen met ABL), inspectieonderzoeken, 'weak signals', andere bronnen nog nader uit te werken?
- Randvoorwaarden: Doorontwikkelen ABL
- Extra analysecapaciteit bij ILT voor ABL )



## **Toelichting: Ontwikkeling Analysebureau Luchtvaartvoorvallen**

### **Voorval monitoring en inventarisatie**

In de luchtvaart analyseren de sectorpartijen hun voorvallen op mogelijke verbeteringen voor de veiligheid. De sectorpartijen zijn daarnaast verplicht voorvallen met een zeker veiligheidsrisico bij het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) te melden. De gedachte achter de regelgeving is dat, door deze voorvallen ook 'overall' te analyseren op eventuele achterliggende structurele oorzaken, deze oorzaken kunnen worden weggenomen voordat het daadwerkelijk tot ernstige problemen en ongelukken komt.

De meldende partijen onderzoeken ieder eigen voorval (en groepen voorvallen) zelf en besluiten in voorkomende gevallen tot mitigerende maatregelen. ABL zoekt over het totaal van de gemelde voorvallen naar mogelijke achterliggende structurele oorzaken die door de afzonderlijke partijen niet (kunnen) worden gezien. Daarmee wordt de veiligheid in de luchtvaart stelselmatig verbeterd.

ABL monitort maandelijks de aantallen meldingen van (momenteel) een 10-tal voorvalsoorten, o.a. start- en landingsbaan conflicten, aanvaringen met vogels, laseraanstralingen en voorvallen met gevaarlijke stoffen. Deze voorvalsoorten worden internationaal als de meest risicovolle gezien.

Maandelijks worden de aantallen verzameld in een tijdsvoortschrijdende opzet gepresenteerd; zowel in absolute cijfers als in grafische presentatie zodat de trend eenvoudig blijkt. De gebundelde jaarcijfers worden gepubliceerd (2013 ev.).

Trends in voorvalsoorten worden in voorkomende gevallen door ABL geïnventariseerd op kenmerken en gepubliceerd in factsheets. Deze geven een nader beeld van de soort voorval en zijn soms aanleiding voor nader onderzoek.

De beschikbare voorvalbeschrijvingen zijn echter summier. Meestal is slechts beschreven wat er is gebeurd, maar blijft de oorzaak onvermeld. De meldende partij heeft het voorval dan nog niet onderzocht. Het gewenste overall-onderzoek naar achterliggende structurele oorzaken door ABL komt daardoor nog niet van de grond.

### **Verbetering informatiepositie**

Eind 2015 werd de Europese Verordening 376/14 van kracht. Deze schrijft voor dat de sectorpartijen voorvallen niet alleen binnen 72 uur moeten melden, maar bovendien binnen 30 dagen een update van hun eigen onderzoek naar het voorval moeten verstrekken. In die updates zit de gewenste oorzaak-informatie. De informatiepositie van ABL komt daarmee in lijn komt met de oorspronkelijke ambitie.

Die regelgeving wordt momenteel geïmplementeerd. Daarbij zijn ook de verplichtingen mbt. de volledigheid en uniformiteit verder aangescherpt, incl. datakwaliteitscontroles, wat ook zal bijdragen aan een aanzienlijke verbetering van de informatiepositie van ABL.

Zodra de verbeterde informatiepositie mbt. oorzaken is gerealiseerd zullen de directe overall-analyses, bedoeld om structurele oorzaken te detecteren, worden opgepakt. Tot die tijd wordt nagegaan wat van de oorspronkelijke ambitie met moderne analysetechnieken op de reeds beschikbare data kan worden waargemaakt.

De analysecapaciteit van ABL is momenteel gebaseerd op de beperkte analysefunctie. Om de oorspronkelijke ambitie waar te maken zal deze moeten worden uitgebreid. Enerzijds zal moeten worden aangesloten bij de centrale analyse-unit van ILT die over een groter arsenaal analysetechnieken beschikt. Aan de centrale unit zal moeten worden gevraagd na te gaan wat de

relatie is tussen het volume aan luchtvaartverkeer en het voorkomen van bepaalde soorten voorvallen. Mogelijk is daarmee tevens een objectief beeld te geven van de (veiligheids)grenzen in de luchtvaart.

Anderzijds zullen afspraken moeten worden gemaakt met onderzoeksinstituten voor specifieke analyseopdrachten. NLR zal moeten worden gevraagd of aan de hand van historische verklaringen de actuele voorvallen van een mogelijke oorzaak zijn te voorzien.

Daarnaast zal de verbinding met de analyseactiviteiten in de luchtvaartsector zelf moeten worden versterkt. Zij beschikken op bedrijfsniveau reeds over onderzoek dat voorvallen verbindt aan oorzaken en mitigerende maatregelen. Die maatregelen passen in de specifieke operatie (bijvoorbeeld de piekuren) van de betreffende luchtvaartmaatschappij, maar zijn mogelijk ook breder toepasbaar.

Door gebruik te maken van de mogelijkheden bij andere partijen hoeven de ABL-analyses zich niet beperken tot de zuivere (nationale) voorvalinformatie, maar kunnen waar relevant ook andere (internationale) databronnen (bv. meteobestanden, luchtvaartregisters, toezichtsinformatie en jaarverslagcijfers) worden betrokken.

### **Uitbreiding monitoring**

Momenteel monitort ABL de eerder genoemde internationaal erkende soorten risicovolle voorvallen. Die monitor zal moeten worden uitgebreid met andere soorten voorvallen zodat ook de ontwikkelingen van minder voor de hand liggende risico's in beeld komen. De trends zullen moeten worden genormeerd op de groei-ontwikkeling in de luchtvaart, incl. een internationaal vergelijk, om een genuanceerder beeld van de risico-ontwikkeling te kunnen geven.

Daarnaast zal moeten worden ingespeeld op de vraag naar het signaleren van enkelvoudige opmerkelijke voorvallen die weliswaar niet geregeld voorkomen (geen trend), maar andere partijen in de luchtvaart gemakkelijk ook zouden kunnen overkomen. Deze 'opmerkelijkhedenmonitor' (werknaam) zal in ontwikkeling moeten worden genomen en op nut en bruikbaarheid met de sector worden afgestemd.

### **Randvoorwaarden**

ABL kan het niet alleen. Het succes van de voorgenomen verbeteringen is afhankelijk van de mate waarin de beschreven samenwerkingen tot stand komen. Een volledige implementatie van de Europese Verordening 376/14 is cruciaal; de informatiepositie zal daardoor verbeteren. De analysemogelijkheden zal moeten worden uitgebreid, zowel intern als door gebruik van externe mogelijkheden. Daartoe is de verruiming van de financiering van ABL, zowel van de eigen capaciteit als de mogelijkheid om onderzoeksopdrachten extern uit te zetten, noodzakelijk.

### **Slot**

De verbeteringen moeten er toe leiden dat ABL invulling kan geven aan de oorspronkelijke ambitie: versterken van de veiligheid in de luchtvaart. Toegesneden inhoudelijke data van verbeterde kwaliteit, uitbreiding van personele en financiële capaciteit en relaties met andere onderzoeksinstellingen waaronder die van de luchtvaartsector zelf, moeten dit bewerkstelligen.

Een betere informatiepositie van ABL leidt daarnaast tot betere informatie voor het richten en selectief maken van het toezicht. In voorkomende gevallen ook tot het versterken van de luchtvaartregelgeving, gericht op een nog betere (vlieg)veiligheid.