



Staatssecretaris

BestuurskernDir. Luchtvaart
Afd. LuchtvaartveiligheidPlesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

10.2.e

10.2.e

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

1 februari 2017

Kenmerk

IENM/BSK-2017/29262

Bijlage(n)

2

beslisnota

Conceptrapport OVV *Veiligheid vliegverkeer Schiphol***Inleiding**

Op 5 januari heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het conceptrapport *Veiligheid vliegverkeer Schiphol* ter reactie aan u gezonden. Uiterlijk 2 februari 2017 kan een schriftelijke reactie worden ingediend. Bijgevoegd treft u daartoe een brief aan. Deze brief is naar aanleiding van de bespreking in de staf van 30 januari 2017 met DGB aangepast.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd bijgevoegde brief aan OVV te ondertekenen.

Beslistermijn

De brief moet uiterlijk 2 februari 2017 bij OVV worden ingediend.

Argumentatie

In de reactie aan OVV wordt met name ingegaan op de conclusies die gaan over beleid en toezicht (in de toelichting op deze nota zijn de conclusies van dit betreffende hoofdstuk en van het totale rapport opgenomen). De conclusie van OVV dat het ministerie de systeemverantwoordelijkheid te beperkt invult, worden weerlegd.

Ook markeert de brief direct dat Schiphol nu veilig is en het onderzoeksrapport aanknopingspunten biedt als het gaat om het blijven borgen van de veiligheid en het verbeteren daarvan indien Schiphol verder groeit.

De brief kent twee bijlagen: een nadere onderbouwing van een aantal onderwerpen die in de brief worden genoemd en een overzicht van feitelijke onjuistheden. Momenteel wordt hier de laatste hand aan gelegd en u ontvangt deze bijlagen morgen.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Afstemming: De brief is afgestemd met HBJZ.

Communicatie: Momenteel wordt gewerkt aan een communicatielijn.

10.2.e

10.2.e

Toelichting

De conclusies in het hoofdstuk *Beleid en toezicht* uit conceptrapport van OVV luiden:

Rijkswet OVV

[Redacted text block]

De hoofdconclusies uit het conceptrapport zijn:

Rijkswet OVV

[Redacted text block]

Rijkswet OVV

[Redacted text block]

Rijkswet OVV

[Redacted content]

Conceptverslag Coördinatie-overleg opvolging aanbevelingen OVV veiligheid vliegverkeer Schiphol van 8 december

Deelnemers: 10.2.e (SPL); 10.2.e (KLM); 10.2.e, 10.2.e (LVNL); 10.2.e (VZ); 10.2.e; 10.2.e en 10.2.e (NLR)

1. Het **conceptverslag** van 3 november is vastgesteld.
2. **Schriftelijk overleg met Tweede Kamer**
Rondom brief geen fundamentele opmerkingen meer. Goede samenwerking geweest. lenW geeft aan dat er nog nadere uitleg moet komen over 500K traject en duidelijk omschreven / aangegeven/gemotiveerd moet worden waarom waarom sommige afspraken niet zijn ingevuld. **(Actie Sector)**. Sector vraag of er ook een mogelijkheid is voor een technische briefing. lenW neemt dit als optie mee **(Actie lenW)** Sector ziet in de brief dat de M nu voornemen heeft tot evaluatie van de verbetermaatregelen en geeft aan dat M hier een grote verantwoordelijkheid voor neemt. VZ legt het proces rondom Plenaire Debat toe. Sector geeft aan dat duidelijk moet zijn dat je als sector verantwoordelijk bent voor de output (irt Veiligheid) je ook verantwoordelijk moet kunnen zijn voor de input.
3. **Position paper VNV**
Vergadering bespreekt het proces en de doelstelling rondom dit paper en spreekt hier zijn zorgen over uit. Dit is ook door de sector (10.2.e, 10.2.e) uitgesproken richting VNV. Belangrijk om vanuit de diverse organisaties een goed contact te blijven onderhouden met de VNV.
Inhoud van Paper was in grote lijnen hetzelfde als de aanbevelingen van de OVV. Suggesties uit het paper worden waar relevant meegenomen in de IVA.
4. **Vervolg implementatie aanbevelingen.**
Vanuit lenW en Sector is dit opgepakt wordt dit doorgezet.
5. **Bespreken onderwerpen die komend halfjaar aan de orde zijn in het coördinatie-overleg (zie bijgevoegd overzicht onderwerpen lenW).**
Kennis van genomen. Belang uitgesproken dat we elkaar op dit niveau blijven spreken. Waardering van Sector op Regie in deze van lenW.
6. **Bespreken van het conceptrapport van de veiligheidsanalyse (5 december 2017 toegezonden). In aanwezigheid van NLR**
Irt tot de Veiligheidsanalyse constateert de vergadering dat er een goede verbeteringsslag is gemaakt. Geen fundamentele veranderingen nodig. Nog wel meer tijd nodig om nog op detail niveau door te bestuderen.

Algemene opmerkingen; Aan de uitgangspunten van de IVA wordt nu niets meer veranderd wel blijvende aandacht nodig oa voor de aansluiting met de keuzes in de MER (vlootmix, dienstregeling); let op woordkeuze (bv doden pag 12); is voorstel om meer grondafhandelaren toe te laten wel juridisch haalbaar?; opmerking omtrent kwaliteit personeel grondafhandelaren wel maken dit geldt toch voor alle werknemers?

NLR neemt opmerkingen mee.

Voor maandag 18 december overige opmerkingen naar NLR (actie sector en lenW)

NLR geeft terugkoppeling van de opmerkingen/suggesties van reviewers en verwerking daarvan in rapport. **Op korte termijn zal rapport nog een keer aan de reviewers worden voorgelegd. (actie lenW)**

Conceptverslag Coördinatie-overleg opvolging aanbevelingen OVV veiligheid vliegverkeer Schiphol van 3 november 2017

Deelnemers: 10.2.e (SPL); 10.2.e en 10.2.e (KLM); 10.2.e (LVNL); 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e (lenW); 10.2.e en 10.2.e (NLR)

1. De conceptverslagen van 25 september 2017 en 5 oktober 2017 zijn vastgesteld.
2. Vanuit KLM zal 10.2.e vanaf nu deelnemen aan het coördinatie-overleg.
3. Geconstateerd wordt dat door de nieuwe planning van de MER er minder grote tijddruk staat op de veiligheidsanalyse van NLR.
4. lenW geeft aan dat de in de brief aan de OVV genoemde mogelijke evaluatie in 2020 ziet op de implementatie van de aanbevelingen/veiligheid in den brede en niet het afvinken van de maatregelen die NLR in de veiligheidsanalyse noemt. lenW ziet het rapport ook niet als nulmeting hiervoor. Bij het aanbieden van het NLR rapport aan de Tweede Kamer en in Q&As of Kamervragen zal dit helder worden gemaakt. In de volgende ORS staat de reactie van lenW richting de OVV op de agenda, ook dan zal lenW dit helder maken.
5. De stelligheid van het rapport van NLR moet verbeteren. NLR zal naar aanleiding van de reacties een balans vinden tussen:
 - a. meer scherpte (onder meer door meer kwantificeren waar dit kan) en het rapport niet maken tot wat het niet is; en
 - b. het bondiger maken van teksten om deze te versterken en geen onnodige vragen op te roepen en het presenteren van alle onderwerpen zodat duidelijk is dat de analyse grondig is uitgevoerd (naar alle aspecten gekeken).
6. De status van de beheersmaatregelen zal worden vermeld onder elke paragraaf waarin deze worden behandeld.
7. Aannames van de MER en de veiligheidsanalyse moeten matchen, gaat in ieder geval over vlootmix en piekuurcapaciteit. De sector levert zsm de uitgangspunten waar de sectorpartijen achter staan aan lenW. Hierbij is ook van belang wanneer de sector verwacht op 550.000 vliegtuigbewegingen te zitten irt wanneer piekuurcapaciteit wijzigt. lenW zal deze checken met de lenW-ers die bezig zijn met de MER. lenW levert vervolgens aan NLR. NLR schrijft ondertussen uit welke consequenties de verandering voor het rapport heeft en hoeveel werkt het vergt om dit te goed te verwerken. NB sector heeft geen veiligheidsanalyse van ophogen piekuurcapaciteit.
8. Sector geeft aan dat er verschillende mate van ernst van een ongeval zijn. NLR zal dit in de volgende versie verduidelijken. In het rapport blijven wel alle ongevals categorieën staan.
9. lenW heeft met NLR afgesproken dat vanwege de fasering in het operationeel concept aan het begin van het rapport meer helder wordt en wat de scope van de veiligheidsanalyse (huidig operationeel concept) is. Binnen deze scope zijn baanwisselingen niet als mitigerende maatregelen aan de orde. NLR concludeert dan of de overige beheersmaatregelen voldoende zijn (pas als dit niet is dan nader bespreken). De vierde baanregel niet knellend laten zijn moet meer uitgebreid aan de orde komen.
10. NLR zal de onderbouwing en conclusies van verschillende passages verbeteren, bijvoorbeeld groundhandling, MAC.
11. NLR moet voorkomen dat door aannames of scope grote omissies ontstaan, bijvoorbeeld VFAR.
12. De sector stuurt de specifieke opmerkingen op de analyse aan NLR.
13. NLR beziet wat alle reacties betekenen voor het afronden van het rapport en komt met een voorstel voor proces en planning. lenW bespreekt dit 6 november met NLR.

Conceptverslag Coördinatie-overleg opvolging aanbevelingen OVV veiligheid vliegverkeer Schiphol van 5 oktober 2017

Deelnemers: 10.2.e en 10.2.e (SPL); 10.2.e en 10.2.e (LVNL); 10.2.e (KLM); 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e (lenM)

1. Afgesproken wordt dat over de ontwikkeling van het ISMS een convenant wordt gesloten. Het ISMS is nieuw en er zijn geen regels of praktijkvoorbeelden voor, waardoor het komen tot ISMS een zoektocht is. Een convenant moet niet de ruimte voor die zoektocht wegnemen. De inhoud van het ISMS vormt dan ook geen onderdeel van het convenant. De sector blijft verantwoordelijk voor de ontwikkeling. Met het convenant is helder dat het ontwikkelen van ISMS vrijwillig is, maar niet vrijblijvend. Naschrift: over de inhoud van het convenant heeft na afloop van het coördinatie-overleg een mailwisseling plaatsgevonden.
2. Voorafgaand aan het plenaire debat stemt lenM Q&A(s) over de strekking van het convenant af met de sector.
3. In het convenant wordt ook ABL meegenomen om af spraken te maken over hoe ISMS en ABL elkaar kunnen versterken. De ontwikkeling van ABL is echter niet randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van het ISMS. Daarmee zijn de teksten in de beide conceptbrieven akkoord op dit punt.
4. Gelet op bovenstaande wordt geconcludeerd dat in de beide brieven wordt gesproken over een convenant over de ontwikkeling van het ISMS en ABL.
5. Passage in conceptbrief van lenM tav toezicht ILT op het ISMS is duidelijk. Belangrijk voor de sector is dat de bestaande regels de basis hiervoor vormen, zodat het kader helder is.
6. De passage in de conceptbrief van lenM over de periode tot 2020 nemen om aantal verbeteringen door te voeren wordt aangepast, zodat duidelijk is dat dit is gebaseerd op bestaande afspraken over aantallen vliegtuigbewegingen en niet op onveiligheid. De sector wil geen extra drempel voorafgaand aan groei. lenM laat 6 oktober 2017 in de ochtend weten wat met deze passage gebeurt.
7. Ten aanzien van beide conceptbrieven zijn er geen andere inhoudelijke opmerkingen.
8. lenM legt vrijdag 6 oktober 2017 de brief aan de Stas voor, zij leest in het weekeinde. Parallel ontvangt OVV deze versie. Begin volgende week wordt dan de brief aan OVV en de brief aan de Kamer verzonden. Met de Kamerbrief wordt ook de brief van de sector aangeboden.
9. De sector stuurt 6 oktober de brief aan lenM en een afschrift aan de OVV.

Afspraken/conclusies strategisch overleg van 3 november 2017

Aanwezig: 10.2.e (LVNL), 10.2.e (SPL), 10.2.e (KLM), 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e (lenW)

1. De notities van de strategisch overleggen van 8 september en 3 oktober 2017 zijn vastgesteld.
2. Op 2 november 2017 vond een VpS plaats waar de OVV aanwezig was. Naar aanleiding van dat gesprek komt er een vervolgbrief van de sector aan de OVV om een aantal punten uit de reactie van de sector nader te duiden.
3. lenW neemt het overzicht door met vervolgacties nav de brief aan de OVV. Afgesproken is dat voor de continuïteit de leden van het strategisch overleg als verantwoordelijke voor de verschillende acties staan. Ook de communicatie tussen sector en lenW loopt primair via de leden van het strategisch overleg. Uiteraard kan wel besloten worden tot aparte sessies. De trekkers van de verschillende werkzaamheden kunnen aansluiten bij een strategisch overleg als het betreffende onderwerp is geagendeerd.
4. De vraag is of ILT een plek krijgt in het strategisch overleg. lenW spreekt op korte termijn met 10.2.e.
5. 15 November 2017 om 12 uur dienen Kamerleden vragen in. lenW checkt direct wie welke vraag ter beantwoording krijgt en geeft deadlines input aan. 10.2.e coördineert aan zijde sector en zet de vragen daar uit (inclusief afstemming management), dus geen ander 1 op 1 contact tussen sector en lenW. In eindfase coördineert 10.2.e afstemming met directies. 10.2.e aan zijde lenW.
6. De sector voegt zsm de activiteiten die zij ontplooiën als follow up van de reactie aan OVV toe aan het schema.
7. Schiphol maakt een overkoepelende planning. In het volgende strategisch overleg wordt deze besproken in aanwezigheid van 10.2.e. Op dat moment wordt ook besproken welke fasering in de werkzaamheden wordt aangebracht ivm de workload.
8. De verkenning van NLR naar een monitor van de integrale veiligheid van Schiphol is onvoldoende gericht op de slag die in informatie zou moeten worden gemaakt: van incidenten (achteraf) naar risico's in beeld (pro-actief en predictive). Dit zal een goede combinatie moeten worden. In de volgende fase wordt dit meegenomen.
9. lenW werkt een memo voor het volgende strategisch overleg uit waarin helder wordt hoe de ontwikkeling van het dashboard ISMS, de verbetering van de gegevens van ABL, de staat van de veiligheid en de monitor samenhangen, zowel inhoudelijk (wat waarin vanuit doelstelling instrument) als in de tijd. Op basis hiervan ook een voorstel voor het vervolgproces waarin dit goed bijeen wordt gebracht. Dit moet ook met ILT worden afgestemd.
10. Op de agenda van het coördinatie-overleg van 9 november staan vooralsnog:
 - eventueel de veiligheidsanalyse als nodig blijkt in het coördinatie-overleg van 3 november;
 - de tabel met vervolgacties lenW en het voorstel voor nadere uitwerking tot totaalplan (fasering) en borging continuïteit;
 - proces Kamervragen.

VpS rapportage voor Stuurroep

VPS Dashboard



Verordening

Verordening

Verordening

Verordening

Verordening

Expertgroup Cargo Safety 2017

De Expert Group Cargo Safety (EGCS) houdt zich bezig met de afhandeling op het S-platform en het R-platform



Actie	Wat	Hoe	Deadline
1.	Vaststellen tankroute S-platform	Gebruik maken van Verkeersveiligheids-onderzoek van. T. Gallee (afgerond)	Q2
2.	VDGS R-/ S-platform	Veiligheidsonderzoek uit laten voeren gericht op het VDGS systeem (Nog opstarten)	Q3
3.	Parkeerproblematiek/ gebruik Equipment Airside	AAS werkgroep Equipment evalueren en aanvullen waar nodig. Zo nodig EGCS gebruiken als katalysator (is gestart)	Eind Q3
4.	Ontwikkelen Integraal incidenten meldingssysteem	Incidenten delen/anonimiseren (Eerste begin voorzichtig gemaakt)	Eind Q4
5.	Input Safety aspecten voor nieuwe S2 - platform	Risico Inventarisatie S2 platform en EGGS participeert (nog opstarten)	Q4

Expertgroup Cargo Safety 2017

De Expert Group Cargo Safety (EGCS) houdt zich bezig met de afhandeling op het S-platform en het R-platform



N.a.v. het onderzoek verkeersveiligheid Sierra platform:

- Verplichte rijrichtingen voor tankwagens en dispensers.
- Onderzoek afgerond naar praktijksituatie, chauffeurs klagen over lange wachttijden mbt anti collision lights. Er zijn 52 metingen verricht, hiervan duurt 9,6% langer dan 5 minuten.
- Matrixbord voor snelheidsmeting R & S-platform, op S-platform zijn reeds twee borden geplaatst.
- Witte lijnen aangebracht op wegdek bij doorlaatposten S-plf.



Verordening

Verordening



Verordening

Expertgroup Ground Safety update 2017

De Expert Group Ground Safety (EGGS) houdt zich bezig met het optimaliseren van de veiligheid op Schiphol-Centrum.



Actie	Wat	Status	Deadline
1.	Prioriteit stelling n.a.v. Risico inventarisatie.	Risico inventarisatie wordt door NLR uitgevoerd in Q4, terugkoppeling resultaten Q1 2018.	Q1 2018
2.	Onderzoeken of er structurele oplossingen zijn om de risico's op letsel en schade rondom de vliegtuigopstelplaats te reduceren en de verkeersstromen te minimaliseren.	EGGS werkgroep 'Veilig gebruik VOP' geïnitieerd, afstemming heeft plaatsgevonden met werkgroep Parkeerproblematiek.	2018
3.	Het creëren van een systeem waarin alle gebruikers incidenten kunnen (moeten) melden. Een beleid ontwikkelen waarin men zich niet belemmerd voelt incidenten en risico's te melden.	Ontwikkelen Integraal incidenten meldingssysteem geen concrete invulling, onderdeel maken van ISMS. Focus ligt op delen van incidenten en data (op basis van dezelfde uitgangspunten). Hiernaast Just Culture beleid optimaliseren. EGGS leden en achterban grote deelname in de workshops in sep-17, vervolg in Q4	Eind Q4

Expertgroup Ground Safety 2017

De Expert Group Ground Safety (EGGS) houdt zich bezig met het optimaliseren van de veiligheid op Schiphol-Centrum.



Actielijst

- Prioriteit voor EGGS ligt bij de uitvoering van een risico inventarisatie, voorstel is gereed, verzoek accordering budget bij PO. Resultaat vormt de basis voor jaarplan 2018:

 - Opportuin wegens 1. toenemende drukte aan airside en 2. bouwactiviteiten, met als gevolg frequent gewijzigde situaties en externe partijen (aannemers).
 - Starten Q4 2017
 - Basis voor jaarplan 2018
 - Bouwsteen voor ISMS

Risico inventarisatie wordt uitgevoerd door NLR


- Besluit tot nieuwe tankzone van 1.5m, en opname in Schipholregels per 01 november 2017. Implementatie gereed. Regelgeving Tankzone aangepast, campagne start per 01-11-2017. Vanaf 01-01-2018 wordt hier op gehandhaafd.
- VO- rondes worden taakgericht en consequent uitgevoerd waardoor aantal instanties meer bij de les betrokken worden. Hoge kwaliteit in terugkoppeling. Rode draad: veel zwerfvuil (FOD) en het misplaatst of verkeerd geplaatst materieel. Werkgroep FOD gestart, met deelnemers VpS-breed.
- Campagne: “Met klem op de rem” uitgerold
- Aanleveren van incidentcijfers vanuit sector is verbeterd, daarnaast data uitgebreid via dashboard vanuit SILS

Verordening

Verordening

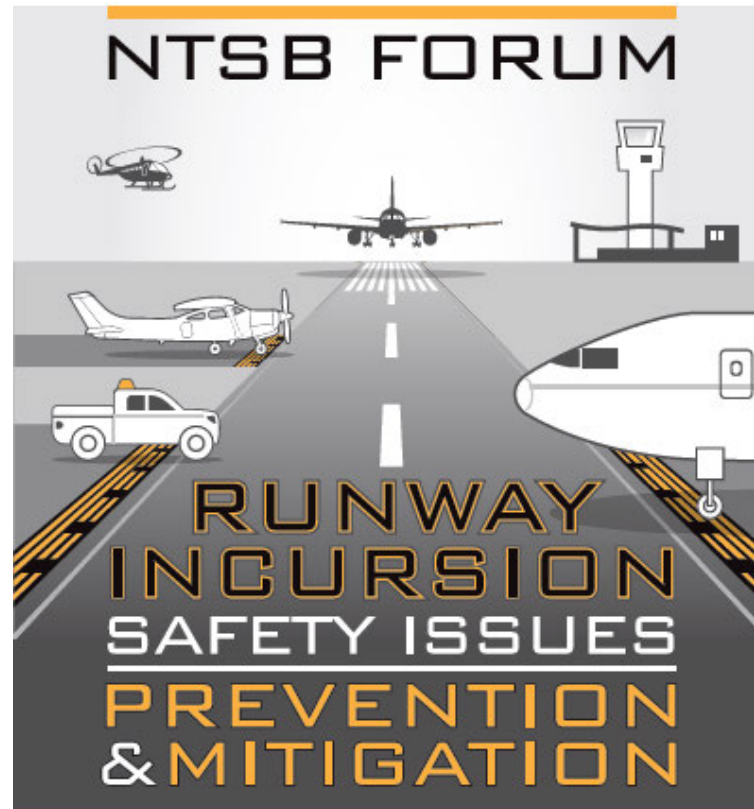
Runway Safety Team (1/2)

- Runway safety awareness campagne voor verkeersleiders en APC medewerkers afgerond.
 - Prioriteit nu: campagne vervolgen voor voertuigbestuurders.
 - Voor Bird Controllers volgen aparte sessies in Q1 2018, inclusief bezoek aan TWR.
- Acties naar aanleiding van RI's als gevolg van 'slow vacating traffic':
 - Uitgifte Notam & tekst op ATIS 'expedite vacating'
 - Productie van instructiefilm.

Runway Safety Team (2/2)



- Just Culture sessions voor middle management afgerond; resultaatendag op 14 nov.
- Deelname voorzitter RST aan NTSB Forum:



Verordening



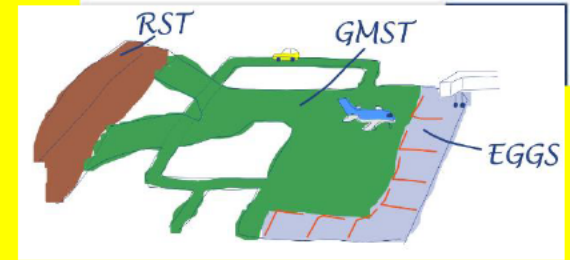
Verordening

Schiphol Birdstrike Committee

- Significant lagere aantallen in Q3 2017 versus Q3 2016
- Als eerste in Europa beschikt SPL met vier geïnstalleerde vogelradars over 100% dekking.
- Uitrol van 'Birdpads' voor registratie van bijzonderheden en verbinding met real time data vanuit vogelradars.
- Start met watergangen onaantrekkelijk maken voor watervogels.



Lopende zaken GMST



Stand van zaken actieplan Pushback Improved!

- Benchmark pushback- en sleepproces: 2 bezoeken bezocht (FRA 9 mei en LHR 15 mei)
- Zichtbaarheid pushback limitlijnen onder alle zichtcondities: wederom vertraagd in onderhoudsproces AAS
- Devices en pushback: business case loopt (november 2017 gereed)
- Onderhouden en doorontwikkelen risicomodel
 - Inclusief monitoring effectiviteit verbetermaatregelen uit actieplan pushback

Verordening

Verordening



Verordening

Verordening

Verordening

Verordening

Verordnung



Ontwikkeling Analysebureau Luchtvaartvoorvallen

Voorval monitoring en inventarisatie

In de luchtvaart zijn de sectorpartijen verplicht voorvallen met een zeker veiligheidsrisico bij het AnalyseBureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) te melden, ook al hebben ze niet daadwerkelijk tot problemen geleid. De gedachte achter de regelgeving is dat, door deze voorvallen te analyseren op eventuele achterliggende structurele oorzaken, deze oorzaken kunnen worden weggenomen voordat het daadwerkelijk tot ernstige problemen en ongelukken komt.

ABL monitort maandelijks de aantallen meldingen van een ##-tal voorvalsoorten, o.a. start&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 worden in voorkomende gevallen nader *geïnventariseerd op kenmerken* en gepubliceerd in factsheets. Deze geven een nader beeld van de soort voorval. De voorvalbeschrijvingen zijn echter (nog) summier. Meestal is slechts beschreven *wat* er is gebeurd, maar blijft de *oorzaak* onvermeld. Trends kunnen daarom meestal (nog) niet op achterliggende structurele *oorzaken* worden geanalyseerd door ABL.

Geplande ABL verbeteringen

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 oorzaakinformatie zodat de informatiepositie van ABL 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.

De capacitaire mogelijkheden van ABL zullen worden uitgebreid. Enerzijds zal worden aangesloten van de centrale analyse unit van ILT die over een groter arsenaal analysetechnieken beschikt, anderzijds worden afspraken gemaakt met onderzoeksinstituten voor specifieke analyseopdrachten. Daarnaast zal verbinding worden gezocht met de analyseactiviteiten in de luchtvaartsector zelf. ABL zal zich daarbij niet beperken tot de zuivere (nationale) voorvalinformatie, maar waar relevant ook andere (internationale) databronnen betrekken.

Momenteel monitort ABL de bovengenoemde internationaal erkende soorten risicovolle voorvallen. Die monitor wordt uitgebreid met andere soorten voorvallen zodat ook de ontwikkelingen van minder voor de hand liggende risico's in beeld komen. Daarnaast zal worden ingespeeld op de vraag naar het signaleren van opmerkelijke voorvallen die weliswaar niet geregeld lijken voor te komen (geen trend), maar andere partijen in de luchtvaart gemakkelijk ook zouden kunnen overkomen. Deze 'opmerkelijkhedenmonitor' is inmiddels in de maak en wordt op nut en bruikbaarheid met de sector afgestemd.

Zodra de verbeterde informatiepositie mbt. oorzaken is gerealiseerd zullen de directe 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.

Randvoorwaarden

ABL kan het niet alleen. Het succes van de voorgenomen verbeteringen is afhankelijk van de mate waarin de beschreven samenwerkingen tot stand komen. Daarnaast is de verruiming van de financiering van ABL, zowel van de eigen capaciteit als de mogelijkheid om onderzoeksopdrachten extern uit te zetten, een punt van aandacht.

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.

Factsheet veiligheid Schiphol

Borging veiligheid

- De overheid borgt het publieke belang door kaders te stellen voor de wijze waarop de sector vorm geeft aan veiligheid en hierop toe te zien.
- Deze kaders zijn de wet- en regelgeving en het beleid en bevatten onder meer normstelling en regels waar de sector aan moet voldoen. Ook het beheersen van risico's door elke partij behoort tot deze kaders.
- Wetgeving komt grotendeels internationaal tot stand. Sectorpartijen mogen pas opereren als ze hebben aangetoond aan de eisen te voldoen. ILT ziet hierop toe door het verlenen en continueren van certificaten.
- Veiligheid gaat ook niet alleen om het aantal ongevallen of incidenten. Veiligheid is ook en steeds meer het constant blijven zoeken naar risico's, die analyseren en beheersen: veiligheidsrisicomanagement.
- De ILT ziet vervolgens toe op de naleving van wet- en regelgeving en de wijze waarop partijen hun risico's beheersen.
- De sector en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zien er op toe dat de risico's worden beheerst, van voorvallen wordt geleerd en daarmee herhaling wordt voorkomen.

Informatiedeling

- Het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) en het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS) publiceren periodiek een overzicht van het aantal voorvallemeldingen en het verloop daarvan over de afgelopen jaren, uitgesplitst naar soort voorval.
- Belangrijke onderwerpen zijn runway incursions, vogelaanvaringen en ongeoorloofde aanwezigheid in delen van luchtruim (airspace infringements).
- In Nederland is een hoge mate van meldingsbereid en is er een transparant en open systeem van melden en informatie deling.
- De Nederlandse overheid hecht veel waarde aan deze wijze van melden en het systeem in Nederland goed functioneert.
- Alle meldingen en incidenten worden onderzocht om ervan te leren en de veiligheid te verbeteren.

- Vanuit de ILT en het Veiligheidsplatform Schiphol zijn geen signalen afgegeven dat Schiphol op dit moment niet veilig zou zijn. Zo zijn er geen bevindingen van de ILT van de zwaarste categorie naar aanleiding van hun audits en inspecties. De overige bevindingen worden adequaat door de sector opgepakt.

Veiligheid in de toekomst

- Om in de toekomst de veiligheid te borgen is de inzet dat oa op basis van veiligheidsindicatoren een meer integraal en gedeeld beeld van de veiligheid van het vliegverkeer kan worden gegeven.
- DGB is samen met de sectorpartijen op Schiphol een verkenning gestart wat de meest wenselijke combinatie van indicatoren is waarmee ze dit willen bereiken.
- De integrale veiligheidsanalyses zullen meer inzicht geven in de verwachte ontwikkeling van de veiligheid in relatie tot bijvoorbeeld de groei van Schiphol.
- Daarnaast zal de ILT periodiek een staat van de veiligheid gaan uitbrengen waarmee de staat en de ontwikkeling van de veiligheid op Schiphol inzichtelijk wordt gemaakt.

Achtergrond informatie

- Het aantal ongevallen, slachtoffers en incidenten is zowel in absolute als relatieve zin klein, sinds 2009 hebben zich geen fatale vliegongevallen voorgedaan op Schiphol. Het ABL publiceert op internet maandstatistieken van een aantal soorten gemelde voorvallen in Nederland.
- ***Runway incursions***
Een runway incursion is iedere gebeurtenis op een luchthaven waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon zich onbedoeld in de beschermde zone van de baan bevindt die wordt gebruikt voor starts of landingen van vliegtuigen. Om deze situatie te voorkomen is het verplicht om voor het betreden van een baan toestemming te vragen aan de luchtverkeersleider op de toren. De luchtverkeersleider heeft verschillende technische en procedurele mogelijkheden die hem kunnen waarschuwen dat een baan bezet is en op dat moment niet voor starts of landingen kan worden gebruikt.

Over de hele wereld zijn runway incursions aangemerkt als één van de belangrijkste veiligheidsthema's waar veel tijd en geld in wordt geïnvesteerd. Op de luchthaven Schiphol wordt onafgebroken aandacht

besteed aan het verminderen van de kans op runway incursions. Het Runway Safety Team (RST) Schiphol is een adviesorgaan binnen het Veiligheidsplatform Schiphol (VPS) met vertegenwoordigers uit de luchtvaartsector. Het team heeft runway incursions als belangrijkste veiligheidsthema en als doel op basis van actuele runway incursions en/of geconstateerde trends te komen tot verbeter- en beheersmaatregelen.

Voor runway incursions bestaat een internationale classificatie die de ernst van het voorval aangeeft ('A' de meest ernstige en 'D' de minst ernstige)

In 2016 hebben op Schiphol geen runway incursions plaatsgevonden in de categorie A en B, dus geen ernstige incidenten. In 2017 hebben totaal in het 1e en 2e kwartaal 24 runway incursions plaatsgevonden waarvan 1 in de B categorie en 3 in categorie C.

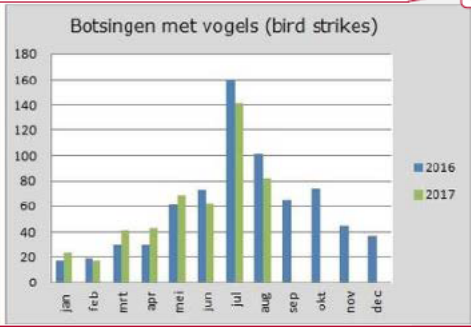
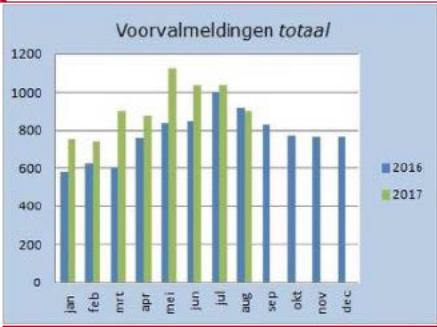
- ***Vogelaanvaringen***

De meldingen van vogelaanvaringen vertonen een lichte stijging over de afgelopen jaren. Het Ministerie blijft daarom actief in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen om met name de ganzenpopulatie rondom Schiphol te reduceren. In 2016 is dat slechts beperkt gelukt door een rechterlijke uitspraak. **In 2017 zijn er diverse....vangacties....In 2016 zijn 711 vogelaanvaringen gemeld en in 2017 (tot augustus) rond de 471 meldingen**

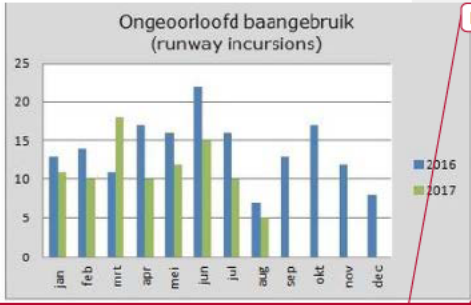
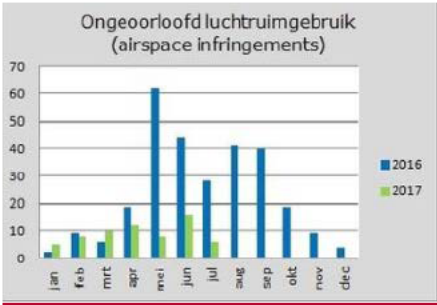
- ***Airspace infringements***

Het aantal airspace infringements was enkele jaren geleden aanleiding voor de VPS partijen om de overheid te vragen om samen met hen de problemen met airspace infringements aan te pakken. Successen zijn bereikt door betere informatievoorziening, door het laten ontwikkelen van een app waarmee vliegers tijdig een waarschuwing krijgen wanneer zij een gebied binnen drien te vliegen waarvoor toestemming vereist is.

Data Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL)



Met opmaak: Lettertype: Verdana, 9 pt



Met opmaak: Lettertype: Verdana, 9 pt

EINDVERANTWOORDELIJKHEID IENM VOOR VEILIGHEID

Inleiding

De OVV heeft in het rapport *Veiligheid vliegverkeer Schiphol* de aanbeveling gedaan dat IenM de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol nader moet invullen. De nadere aanbevelingen geven weer wat OVV hier onder andere onder verstaat. Op 8 mei 2017 heeft IenM een brief aan de Kamer gezonden met een eerste reactie op de aanbevelingen. Conform de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid en het verzoek van de OVV komt IenM binnen een halfjaar met een nader uitgewerkt standpunt ten aanzien van de aanbevelingen die het ministerie betreffen.

Verantwoordelijkheid IenM voor veiligheid

De veiligheid van het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol is van zeer groot belang voor passagiers, omwonenden en alle mensen die er werken. Dit publieke belang borgt de overheid door kaders te stellen voor de wijze waarop de sector vorm geeft aan veiligheid en hierop toe te zien. Deze kaders zijn de wet- en regelgeving en het beleid en bevatten onder meer normstelling en regels waar de sector aan moet voldoen. Ook het beheersen van risico's door elke partij behoort tot deze kaders. Deze regels komen grotendeels internationaal tot stand. Sectorpartijen mogen pas opereren als ze hebben aangetoond aan de eisen te voldoen. ILT ziet hierop aan de voorkant toe door het verlenen of continueren van certificaten. De ILT ziet vervolgens toe op de naleving van wet- en regelgeving en de wijze waarop partijen hun risico's beheersen. De slag die in de regelgeving zal worden gemaakt is dat er naast aandacht voor de individuele partijen aandacht komt voor het sturen op raakvlakken. Dit is in ontwikkeling bij ICAO en ik verwacht dat per PM er voorstellen liggen/regelgeving wordt geïmplementeerd.

Hiernaast spreekt OVV IenM aan op de eindverantwoordelijkheid voor de integrale veiligheid. Gezien de noodzaak om in de toekomst meer regie te voeren op de integrale veiligheid en de samenwerking tussen sectorpartijen zal IenM onder meer in overleg met de sector indicatoren ontwikkelen die de integrale veiligheid weergeven. Het is van groot belang dat de sectorpartijen integraal veiligheidsmanagement verder ontwikkelen en deze indicatoren daarin terug komen. ILT kan hierop vervolgens toezien.

Ook vindt IenM dat veiligheid meer zichtbaar betrokken moet worden bij beslissingen over de verdere ontwikkeling van Schiphol. Bij belangrijke besluiten zal IenM de verwachte effecten voor de integrale veiligheid laten analyseren.

Deze invulling van de rol van IenM doet niets af aan de eigen verantwoordelijkheid van de partijen in de luchtvaartsector. Het uitgangspunt in de internationale luchtvaartveiligheid dat ook OVV onderschrijft, is dat de sectorpartijen zelf -en in gezamenlijkheid- primair verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in de luchtvaart.

Actie	Eigenaar	Deadline
Bepalen of we nu een afdoende slag maken in regie nemen. Dit ook los van de specifieke aanbevelingen van OVV. Ook iom 10.2.e.		
Instrumenten om in te grijpen, zowel in wet- en regelgeving als in toezicht. Welke nu al beschikbaar? Welke nodig gegeven nieuwe rol, bijvoorbeeld: - Als prestatie-indicatoren niet worden overgenomen door sector; - Als strategische veiligheidsvisie niet wordt nagekomen; - Hoe maak je ook in regelgeving veiligheid randvoorwaarde voor groei? Hoe borgen dat eerst uitvoering wordt gegeven aan	Met HBJZ en 10.2.e /10.2.e (die worden door PT Schiphol ingezet om analyse van beschikbare en benodigde instrumenten breder te maken, kunnen zij	

mitigerende maatregelen voordat wordt gegroeid (in LVB) en wat als niet worden uitgevoerd (Zie ook de mailwisselingen die ik 7/7 doorstuurde met de vragen van 10.2.e en de toezegging van 10.2.e (HBJZ) om op te pakken);	helpen bij veiligheidsdeel)	
• Stopzetten groei als groei voordoet en dit niet goed gaat; • Toezicht op prest. ind. en IVMS.		
In verlengde van bovenstaande: beschikt DGB met de voorstellen over afdoende informatie om rol waar te maken? Evt (wettelijk) infopositie borgen (zie ook spoorwegwet). Speelt ook breder in PT Schiphol		
Scherper uitdenken wat dit vergt van DGB en wat van ILT.		

Onderstaand wordt nader ingegaan op de aanbevelingen.

Criteria, normen en doelen voor veiligheid

De OVV doet de aanbeveling om een helder controleerbaar criterium voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol op te stellen (aanbeveling 7a). Ook handhaafbare normen en doelen die de veiligheid op en rond de luchthaven weergeven moeten volgens OVV worden vastgesteld en worden gebruikt om de veiligheid permanent te verbeteren (aanbeveling 7d).

IenM hanteert nu als bovenliggend doel voor de commerciële burgerluchtvaart dat zich geen vermijdbare ongevallen voordoen. Met de OVV is IenM van mening dat ongevallen alleen een beperkte indicatie voor de veiligheid geven. Daarom gebruikt IenM momenteel meerdere onderliggende indicatoren om zicht te houden op de veiligheid van Schiphol, onder meer:

- de veiligheidsdashboards van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de ILT (ABL) en van het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS), waarin de aantallen voorvallen zijn opgenomen, zoals vogelaanvaringen, runway incursions en airspace infringements;
- de bevindingen en signalen van de ILT bij toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving en de invulling van het veiligheidsmanagement door de verschillende partijen.

In het eindbeeld wil IenM een meer uitgebreide set van indicatoren. Daarin zullen onder meer indicatoren worden opgenomen die gericht zijn op de integrale veiligheid en op de raakvlakken tussen partijen. Ook worden veiligheidsprestatie-indicatoren toegevoegd, die aangeven hoe een partij presteert ten aanzien van zijn veiligheidsmanagement. Binnen de internationale burgerluchtvaart is dit in ontwikkeling.

De indicatoren die zien op de integrale veiligheid worden onderdeel van het dashboard van het VpS. Het is belangrijk dat deze indicatoren aansluiten bij de praktijk van de sectorpartijen en worden vastgelegd in het Integraal Veiligheidsmanagementsysteem (IVMS) van de VpS-partijen. VpS-partijen analyseren de data en trends samen en komen gezamenlijk tot een aanpak van risico's. ILT ziet in haar toezicht toe op de werking van het IVMS en de afspraken die daarin gemaakt zijn. Bij niet naleven kan ILT interveniëren conform de huidige interventieladder.

IenM heeft opdracht gegeven voor het nader uitwerken van de indicatoren. Dit zal komend half jaar gebeuren. Daarbij wordt gezien of voor bepaalde indicatoren ook een norm/doel kan worden gesteld. Dit gebeurt in een interactief proces met de sector. Daarbij is het van belang dat wordt

aangesloten bij internationale ervaringen en ontwikkelingen. Voorkomen moet worden dat het stellen van normen leidt tot het doen van minder meldingen. Het melden en leren van incidenten is immers de belangrijke bouwsteen van het veiligheidsmanagement.

Actie	Eigenaar	Deadline
Sector heeft zorgen over voorgestelde aanpak IenM tav indicatoren (die notitie hebben jullie 3 juli van mij ontvangen). Er volgt uiterlijk 7 juli een schriftelijke reactie. Er moet een gesprek worden gepland zsm tussen sectordeskundigen en IenM om te bespreken. (zie terugkoppeling 10.2.e 5/7 van coördinatie-overleg)		
Opdrachtverlening onderzoek naar set indicatoren die goed zicht geeft op veiligheid SPL, met afdoende aandacht voor raakvlakken, veiligheidsprestatie-indicatoren en meer specifieke info over SPL. Verken daarbij of normen/doelen kunnen worden gesteld.		
Uitwerken werkwijze veiligheid als randvoorwaarde (aanbeveling 7a deel 2)	10.2.e	
Betere onderbouwing waarom niet een of meerdere criteria of handhaafbare normen. Zijn er in het buitenland wel dit soort criteria/hh normen?		
Verder uitwerken hoe toezicht op prestatie-indicatoren kan werken en wat als onder niveau komt (sancties)?		
VpS formaliseren nu het zo'n belangrijk gremium is in het stelsel?		
Als ILT zich terugtrekt uit VpS werkt bovenstaande dan nog? En wat wordt daar de onderbouwing voor? Dat komt iig over als meer afstand nemen ipv meer regie/eindverantwoordelijkheid pakken.		

Monitoring en analyse

De OVV doet de aanbeveling de veiligheidsaspecten van het vliegverkeer actief te monitoren en regelmatig trendanalyses uit te voeren (aanbeveling 7e). Om het bovengenoemde systeem goed te laten werken is het belangrijk dat zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van betrouwbare data en goede analyses. Met de sector heeft IenM afgesproken dat het dashboard van het VpS niet eens per kwartaal verschijnt maar maandelijks beschikbaar is. Momenteel levert ook ABL maandelijks een dashboard met een aantal indicatoren. Als de nadere indicatoren bekend zijn, zal worden bepaald welke aan de dashboards toe te voegen. Het analyseren en identificeren van trends en risico's (waarbij ook de ernst van voorvallen moet worden verwerkt en betrokken in de analyse) en de afstemming met de dashboards van de sector, vergt een slag die ABL de komende periode moet maken. PM ILT

IenM wil jaarlijks een monitor uitbrengen waarmee helder wordt gecommuniceerd over de (ontwikkeling van de) veiligheid op Schiphol. Dit als invulling van de aanbeveling van de OVV om de veiligheid op en rond Schiphol in zijn geheel in kaart te brengen (aanbeveling 7b). In de brief waarmee deze monitor aan de Kamer wordt aangeboden zal ook aandacht zijn voor de rol van eindverantwoordelijke (aanbeveling 8).

Actie	Eigenaar	Deadline
Verder uitwerken hoe we verhouding dashboard VpS en dashboard ABL zien.		

Zorgen dat ILT tijdig bijdrage levert		
Keuze wel/niet ABL & iets vinden van wat ILT aanlevert of ABL. Wanneer vertrouwen in goede analyses op korte termijn?		

Integrale veiligheid in beeld bij cruciale besluiten

OVV geeft aan dat bij cruciale besluiten over (de groei van) Schiphol de gevolgen voor de veiligheid in volle breedte moeten worden beoordeeld (aanbeveling 7c). Ten behoeve van de besluitvorming over groei van het aantal vliegbewegingen boven de 500.000 vliegbewegingen, is aan de Tweede Kamer toegezegd op korte termijn te starten met een integrale veiligheidsanalyse. Als eerste stap en voor de korte termijn heeft IenM NLR opdracht gegeven voor een veiligheidsanalyse van de effecten van een beperkte groei van het vliegverkeer. Dit ten behoeve van het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. PM uitkomst analyse

Waar negatieve effecten optreden ten opzichte van de huidige situatie is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om dit specifieke effect te reduceren zodat de veiligheid op een gelijk niveau blijft. Voordat tot groei kan worden overgegaan moeten deze zogeheten mitigerende maatregelen zijn uitgevoerd. Afspraken over deze randvoorwaarden voor groei worden op basis van de uitkomsten van de analyse vastgelegd tussen IenM en de sector PM hoe.

Een volgende analyse voert IenM uit naar ...

Op basis van de uitkomsten van de veiligheidsanalyses worden er kaders meegegeven aan de ORS. Binnen de ORS kan vervolgens, met in achtname van deze veiligheidskaders, het gesprek worden gevoerd over welk scenario vanuit de optiek van milieu/capaciteit het meest gewenst is.

IenM wil dat in zijn algemeenheid meer expliciet aandacht wordt besteed aan veiligheid bij besluiten, in adviezen en overleggen. Een integrale veiligheidsanalyse zal IenM laten uitvoeren bij actualisatie van het State Safety Actieplan (elke 3 jaar) en ad hoc wanneer er een significante verandering voordoet.

Actie	Eigenaar	Deadline
Verder uitdenken: veilanalyse nu vs die voor besluit over verdergaande groei met een nieuw operationeel concept? NB we hebben in Kamerbrief 8 mei 2017 toegezegd op korte termijn te starten met veiligheidsanalyse voor groei boven de 500.000 vliegbewegingen.		
Verder uitdenken hoe uitkomst veiligheidsanalyse moet zijn, wil ORS er iets aan hebben. (zie voor de korte termijn mijn mail van 6/7 bij memo aan ORS, maar gaat ook om volgende keren)		
Uitdenken en afspreken met NLR hoe we tijdig resultaten veiligheidsanalyse in brief krijgen		
Uitwerken hoe afspraken bindend vast te leggen over mitigerende maatregelen die nodig zijn voordat groei aan de orde is. Zie ook actie tav juridische instrumenten. En moeten eerst alle maatregelen zijn uitgevoerd of kan dit gefaseerd.		

Uitwerken in welke situaties een veiligheidsanalyse nodig is		

Effectiviteit toezicht

Met het vaststellen van een strategische veiligheidsvisie en de inrichting van een IVMS door de sector krijgt het toezicht door ILT- naast toezicht op elke partij afzonderlijk- een meer integraal karakter. Ook de veiligheidsprestatie-indicatoren versterken het toezicht, doordat toezicht niet alleen reactief is (op de uitkomst), maar ook ziet op de mate waarin een partij aan de voorkant aan veiligheidsmanagement doet. ILT zorgt per PM binnen de organisatie voor afdoende kennis en capaciteit om dit als goed tegenwicht van de sector te doen. Mede op basis van het toezicht kan een continue verbetering plaatsvinden door de sector. PM ILT

Actie	Eigenaar	Deadline
Zorgen dat ILT tijdig bijdrage levert + aanhaken bij uitwerking		

Bewaken veiligheidsvisie en functioneren VpS PM Hoe

IenM start met het organiseren van een strategisch veiligheidsoverleg op niveau van bestuurders (minimaal vier keer per jaar). Ook de ontwikkelingen ten aanzien van de indicatoren, voorvallen en de aanpak daarvan worden geagendeerd. Wanneer partijen in het VpS in een patstelling terecht komen, wordt naar dit overleg geëscaleerd. IenM wordt voorzitter van dat strategisch overleg.

Actie	Eigenaar	Deadline
Uitwerken aanbeveling bewaken strat. veiligheidsvisie sector en functioneren VpS	10.2.e	
Hoe/geeft IenM nog kaders meegeven aan sector voor inrichten IVMS, veiligheidsvisie en VpS?	10.2.e	

Veiligheid omwonenden

De OVV doet de aanbeveling het externe veiligheidsbeleid ten behoeve van de omwonenden effectiever vorm te geven, onder meer door een heldere en handhaafbare normering voor risico voor omwonenden en bedrijven op te nemen.

[Achtergrond conclusies OVV

- Paragraaf 4.6: Veiligheid van omwonenden speelt in de huidige besluitvorming rond Schiphol een beperkte rol. Van de norm voor plaatsgebonden risico gaat op dit moment vrijwel geen sturende werking uit voor de sector. In de wetgeving is geen norm voor het groepsrisico opgenomen, omdat dit de groei van de luchthaven te zeer zou beperken. Het beleid om groepsrisico via ruimtelijke ordening te beperken heeft in de praktijk weinig effect. Het externe veiligheidsbeleid heeft te weinig betekenis voor de veiligheid van omwonenden.
- Hoofdstuk 7: De omgevingsveiligheid speelt in de onderhandelingen een beperkte rol. De norm voor plaatsgebonden risico is dermate ruim vastgesteld, dat hiervan geen sturende werking uitgaat voor de sector om de veiligheid te verbeteren. Van een norm voor groepsrisico is afgezien, omdat deze de groei van het vliegverkeer te veel zou beperken. De alternatieve benadering die is gekozen, om het groepsrisico via ruimtelijke ordening te beheersen, is niet effectief omdat deze niet of nauwelijks wordt gehandhaafd. Door beleid en regelgeving voor de omgevingsveiligheid te maken, wekt de overheid de verwachting dat omwonenden afdoende tegen het risico van vliegtuigen worden beschermd. Dit wordt echter niet waargemaakt.

- **Hoofdconclusie:** Het externe veiligheidsbeleid heeft weinig betekenis voor de veiligheid van de omwonenden. Van de norm voor het plaatsgebonden risico gaat nauwelijks een sturende werking uit voor de sectorpartijen. Een heldere normering voor het groepsrisico ontbreekt.]

Onderdeel	OVV	Toezegging Stas	Aanpak
Veiligheid omwonenden in besluitvorming	Veiligheid van omwonenden speelt in de huidige besluitvorming rond Schiphol een beperkte rol.	Ik wil voorop stellen dat bij een besluit over de groei van Schiphol boven de 500.000 vliegbewegingen expliciet naar de veiligheid van omwonenden wordt gekeken.	1. De MER die SPL nu maakt kijkt naar hoeveel woningen er in de 10-6 contour liggen bij 500.000 vliegbewegingen. Nagaan naar welk aantal vliegbewegingen wordt gekeken ikv analyse van motie Visser. ➔ Bepalen of er aanvullend voorafgaand aan LVB nog iets nodig is, om Stas vanuit optiek veiligheid omwonenden een goed besluit te kunnen laten nemen. ➔ Bepalen wat nodig is voor besluit Stas over verdere groei (fase na LVB) ➔ NB Doordat norm door OVV ter discussie is gesteld (zie onder) is het lastig om alleen aan die norm te toetsen. Wat wordt dan het verhaal 2. In veiligheidsanalyse bepaalt NLR de ongevalskansen. Vanuit deze analyse zullen ze heel hoogover iets zeggen over veiligheid omwonenden. 3. Bepalen bij welke besluiten er naar EV moet worden gekeken en hoe
Effectiviteit normstelling	Van de norm voor plaatsgebonden risico gaat op dit moment vrijwel geen sturende werking uit voor de sector.	... zal ik in het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol een grenswaarde hanteren voor het zogeheten gelijkwaardigheids criterium	1. Opdracht to70s: Bij hoeveel vliegbewegingen kom je de grens van 3300 woningen in de 10-6 contour tegen?

		externe veiligheid. Dit houdt in dat er maximaal 3.300 woningen in de 10-6 plaatsgebonden risicocontour mogen zijn. ... Naar aanleiding van de aanbeveling van de OVV zal ik voorafgaand aan het LVB de effectiviteit van de normstelling voor externe veiligheid analyseren.	2. Uitwerken welke opties IenM heeft en wat is nodig (wanneer veilig)? Er zijn varianten om de regels strenger te maken, ofwel via de pijler van ruimtelijke beperkingen ofwel via de pijler van eisen aan de sector. Ideeën die de revue zijn gepasseerd zijn o.a. het gelijkwaardigheid criterium aanscherpen tot via het LIB toch verdergaande eisen stellen aan RO buiten de 10-6. De consequenties voor elke variant zijn groot (bv LIB aanpassen vergt nieuwe bestuurlijke afspraken met sector en regio van iets dat net vorig jaar is afgesproken). Het is echter verstandig om alvorens een aanscherping voor te stellen de feitenbasis te verbeteren. Dit kan door to70 een opdracht te geven om te analyseren waar het groepsrisico zich uitbreidt. Waarschijnlijk geeft dat het beeld van een daling in 10-5 en 10-6 en een toename op bepaalde gebieden verder weg. Optie moet dan passen bij wat er werkelijk aan de hand is. Dus zsm opdracht naar to70s én zelf vast consequenties van de verschillende opties doordenken. To70s überhaupt inhuren voor ondersteuning van de uitwerking van deze aanbevelingen.
Effectieve naleving en toezicht LIB EV door gemeenten	Het beleid om groepsrisico via ruimtelijke ordening te beperken heeft	Ik wil met de gemeenten in het gebied waar het LIB op ziet een traject starten om op basis van de regels in het gewijzigde LIB tot een	Sessies met DGRW uitwerken en houden in september uiterlijk.

	in de praktijk weinig effect.	effectieve invulling te komen van de bepalingen ten behoeve van externe veiligheid.	
Heldere en handhaafbare normering risico omwonden en bedrijven (is dit groepsrisico?)			Zie boven: feitenbasis over ontwikkeling GRB. Zsm varianten uitdenken met consequenties. Daarnaast een heel goede onderbouwing uitschrijven over waarom omwonenden goed beschermd zijn. Ook als er geen aanvullende regel komt.
10.2.e wil zsm en iig voor zijn vakantie een notitie bespreken met de aanpak van de uitwerking van de aanbeveling ook irt LVB			
Voor dit onderdeel ook specifiek een proces uitdenken omdat keuze Stas nodig is als iets vergaande consequenties heeft voor eerder gemaakte bestuurlijke afspraken/LIB ed			

AANBEVELING AAN SECTOR PARTIJEN

IenM moet cf wet zich binnen een jaar na ontvangst van de wijze waarop sector gevolg aan de aanbeveling zal geven, beraden of nadere maatregelen noodzakelijk zijn. Daar moeten we de raad en de partij waartoe de aanbeveling zich richt over informeren.

Actie	Eigenaar	Deadline
Bepalen of de mening van IenM over de uitwerking van de sector al in de brief van 6 oktober moet.		
Inhoudelijk uitwerken wat IenM nodig vindt in de uitwerking/hoe uitwerking getoetst kan worden.		
Geeft IenM nog kaders meegeven aan sector voor inrichten IVMS, veiligheidsvisie en VpS? (deze actie staat ook boven bij bewaken stratgeische visie en functioneren VpS)		
Op welke wijze aanhaken bij uitwerking NB Zie mail Jaco met teugkoppeling coordinatie-overleg tav IVMS uitwerking, voor zomer PvA gereed, inclusief planning komend halfjaar. Aan einde jaar eerste minimale variant gereed. PvA wordt basis voor reactie sector richting OVV		

PROCES

10.2.e, 10.2.e werken uit hoe proces intern, proces met ILT en proces met sector

Iig belangrijk om daarin te betrekken:

- Wanneer en hoe met sector in overleg.
- Gegeven dat 8 septemeber strategisch overleg met sector is en daar de conceptreacties van IenM en sector op OVV-aanbevelingen moeten liggen

- Op of rond 15 september het coördinatie-overleg
- Secor is in coördinatieoverleg 5 juli gevallen over memo -> volgt schriftelijke reactie uiterlijk 7 juli, moet zsm overleg komen (zie boven bij criteria, normen en doelen)
- Is het nodig om tbv uitwerking reactie aan Kamer om in september een keer extra strategisch/coördinatie te hebben? Met 10.2.e bespreken en zo ja, dan aan 10.2.e doorgeven, want zij plant nu op verzoek van 10.2.e een reeks in van om de 4 weken.
- Bedenk waar + wanneer Stas keuzes maken voorafgaand aan brief, omdat de impact groot is en we het risico niet nemen omdat pas bij brief te doen (zou bv bij EV kunne zijn)
- Nodig om meer opties per aanbeveling uit te denken tbv besluitvorming Stas?

Ligt nog actie om planning van implementatie van de aanbevelingen verder uit te werken. Schiphol zorgt voor persoon die samenvoegt en bijhoudt (is afspraak uit strategisch overleg) -> met 10.2.e bespreken hoe op te pakken.

AO Luchtvaart 13 september, uitdenken wat nodig

Reductie veiligheidsrisico's

Aan de Schiphol Group en LVNL

1. Ontwikkel een nieuw toekomstbestendig operationeel concept voor de afhandeling van vliegverkeer op Schiphol, waardoor huidige en toekomstige veiligheidsrisico's worden verminderd. Denk daarbij aan onderstaande maatregelen:
 - a. zorg voor vermindering van het aantal wisselingen van baancombinatie;
 - b. reduceer de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven.
2. Verminder huidige en toekomstige veiligheidsrisico's door onder andere onderstaande maatregel en:
 - a. minimaliseer het aantal kruisingen van actieve start- en landingsbanen;
 - b. monitor en evalueer de afwijkingen van procedures en standaarden door verkeersleiders;
 - c. beoordeel de risico's van een stapeling van veiligheidsrisico's en bijbehorende mitigerende maatregelen;
 - d. verminder structureel het aantal runway incursions.
3. Onderzoek vooraf en integraal wat de effecten van groei van het vliegverkeer zijn op de veiligheid en neem maatregelen om die effecten structureel te beheersen.

Samenwerken aan veiligheid

Aan Schiphol Group, LVNL, en luchtvaartmaatschappijen binnen het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS)

4. Stel een gezamenlijke visie op voor de veiligheid van Schiphol waarin expliciet te realiseren veiligheidsdoelen met bijbehorende termijnen zijn opgenomen.
5. Zorg voor een Integraal Veiligheidsmanagementsysteem (IVMS) waaraan alle partijen in het VpS zich committeren, met in ieder geval de volgende onderdelen:
 - a. gezamenlijke aanpak van veiligheidsrisico's met betrekking tot relaties en interacties tussen de afzonderlijke partijen (interfaces);
 - b. gezamenlijke incidentonderzoeken en proactieve veiligheidsanalyses.
6. Zorg ervoor dat het Veiligheidsplatform Schiphol een formele status krijgt met doorzettingsmacht waarbinnen operationele en strategische beslissingen over veiligheid op Schiphol kunnen worden genomen.

Eindverantwoordelijkheid

Aan de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

7. Vul de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol nader in door onder andere:
 - a. het opstellen van een helder controleerbaar criterium voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol, en het formuleren van een transparante werkwijze van hoe veiligheid als randvoorwaarde wordt ingevuld;
 - b. de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol in zijn geheel in kaart te brengen;
 - c. bij cruciale besluiten over (de groei van) Schiphol de gevolgen voor veiligheid in de volle breedte te beoordelen;
 - d. handhaafbare normen en doelen voor veiligheid op en rond de luchthaven vast te stellen en deze te gebruiken om de veiligheid permanent te verbeteren;
 - e. veiligheidsaspecten van het vliegverkeer actief te monitoren en regelmatig trendanalyses uit te voeren;
 - f. de 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;
- g. de gezamenlijke strategische veiligheidsvisie van de LVNL, Schiphol Group en luchtvaartmaatschappijen te bewaken en zo nodig bij te sturen;
 - h. de Organisatie en het functioneren van het Veiligheidsplatform Schiphol te bewaken en zo nodig bij te sturen;
 - i. het externe veiligheidsbeleid ten behoeve van de omwonenden effectiever vorm te geven, onder meer door een heldere en handhaafbare normering voor risico voor omwonenden en bedrijven op te nemen.
8. Leg periodiek openbaar verantwoording af over de rol van eindverantwoordelijke voor veiligheid op Schiphol.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Beslisnota reactie op conceptrapport OVV Veiligheid vliegverkeer Schiphol
Datum: woensdag 1 februari 2017 17:41:45
Bijlagen: [Beslisnota reactie op conceptrapport OVV Veiligheid vliegverkeer Schiphol.docx](#)

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB 10.2.e - DGB
Onderwerp: Concept reactie Ministerie op OVV
Datum: vrijdag 27 januari 2017 18:38:59
Bijlagen: [Fiche SSP 2017 01 26.docx](#)
[Fiche nieuwe normen en handhavingstelsel.docx](#)
[Fiche Externe Veiligheidsbeleid.docx](#)
[Fiche complexiteit en extra risico's.docx](#)
[Concept reactie rapport Veiligheid Schiphol 27 01 2017 18.21.docx](#)

Beste 10.2.e,

Zeer Vertrouwelijk

Hierbij onze toegezegde concept reactie naar OVV voor afstemming.

Willen dit graag maandag gereed hebben voor doorgeleiding dus graag uiterlijk maandag as jullie reactie. Mogelijk kunnen we elkaar ook bellen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Directie Luchtvaart

Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag
Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
E : 10.2.e @minienm.nl

Toelichting op het huidige en toekomstige externe veiligheidbeleid

Wat is het doel van het externe veiligheidbeleid?

Het externe veiligheid (EV) beleid luchtvaart is gericht op het beperken van de risico's voor omwonenden en werknemers in de nabije omgeving van een luchthaven. Daar is de kans op een vliegtuigongeval met slachtoffers onder bewoners het grootst. Door aan te geven waar relevante risico's in de omgeving zich voordoen en daar ruimtelijke beperkingen aan te verbinden wordt de veiligheid van omwonenden en werknemers in kantoren en bedrijven beheerst.

Waarop is het EV beleid gebaseerd?

Het Nederlandse EV beleid is uniek in de wereld. Er is geen internationale regelgeving, zoals voor geluid, die eisen stelt aan vorm en inhoud van dit beleidsveld.

Hoe is het beleid ingevuld?

Het EV beleid wordt vorm gegeven met behulp van twee maten:

- het plaatsgebonden risico (PR), het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die een heel jaar op dezelfde plek verblijft overlijdt bij een vliegtuigongeval op die plek. Het wordt weergegeven met een contour op de kaart, bijvoorbeeld de 10^{-6} contour en
- het groepsrisico (GR), het groepsrisico is de kans op een ramp waarbij meerdere personen op de grond tegelijk slachtoffer kunnen worden bij een vliegtuigongeval. Deze maten worden met een statistische model berekend. Daarbij wordt gebruik gemaakt van representatieve, generieke kansen op grond van ongevalcasuïstiek van vergelijkbare luchthavens.

Het EV rekenmodel heeft een beperkt toepassinggebied. Een beperkt aantal parameters, waaronder baangebruik, routegebruik en vliegtuiggeneratie wordt gebruikt in het model. Echter bepaalde causale verbanden in het luchtvaartstelsel die onderscheidend zijn voor de vliegveiligheid, zoals het veiligheidsbeleid van een bedrijf worden niet meegenomen. Het EV beleid is daarmee in zekere zin complementair aan het interne- of vliegveiligheidsbeleid. Het EV beleid wordt ingevuld via RO beperkingen in de vorm van zones voor PR 10^{-5} en 10^{-6} die opgenomen zijn in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Wat betekent de komende LIB wijziging voor het EV beleid?

De komende wijziging van het LIB leidt niet tot minder maar tot meer veiligheidsregels. De LIB-regels binnen LIB1 en LIB3 blijven materieel gezien even streng, al zijn er wel wat technische aanpassingen in lijn met de Omgevingswet. Nieuw is dat binnen het hele LIB5 een motiveringsplicht gaat gelden voor het lokaal gevoerde veiligheidsbeleid m.b.t. de luchtvaart. Daarmee wordt dit een expliciet aspect van de lokale integrale ruimtelijke ordening in het hele LIB5 gebied (voorheen 20Ke).

Wat betekent het nieuwe normen en handhavingstelsel Schiphol voor het EV beleid?

In het nieuwe stelsel is er een terugkoppeling met de 'bron' via het gelijkwaardigheids criterium EV. Indien er meer dan 3300 woningen in de 10^{-6} PR contour in enig jaar liggen, dan worden er maatregelen opgelegd door de ILT, bijvoorbeeld een beperking van het baangebruik, om weer aan deze norm te voldoen.

Rijkswet OVV

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DBO
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE:
Datum: donderdag 2 februari 2017 16:36:20
Bijlagen: [Bijlage 1 bij reactie OVV rapport.pdf](#)
[Bijlage 2 Tabel deel 1.xlsx](#)
[Bijlage 2 Tabel deel 2.xlsx](#)
[Document A bij Bijlage 2 Tabel deel 2.pdf](#)
[Document B bij Bijlage 2 Tabel deel 2.pdf](#)

OVV:
inzage@onderzoeksraad.nl

Zo voldoende?

10.2.e

Van: 10.2.e - DBO
Verzonden: donderdag 2 februari 2017 16:07
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp:

Carel, wat is de status? Wij willen hier de verzending gereed gaan maken dus graag ontvang ik zo de bijlagen.
Mvg 10.2.e

10.2.e
Bestuursadviseur Staatssecretaris I&M - Luchtvaart/OV
06 - 10.2.e / 070- 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Wrap up OVV rapport.
Datum: zaterdag 21 januari 2017 20:04:56
Bijlagen: [Observaties lezing OVV rapport Schiphol.docx](#)
[2017.01.20 Hoe bepaalt DGB of de luchtvaart op Schiphol veilig genoeg is \(1\).docx](#)
[Externe veiligheid kritiek.docx](#)
[QRS en NNHS \(2\).msg](#)
[Reactie OVV Systeemonderzoek Schiphol Veiligheidsmanagement 2.docx](#)
[Wrap up OVV reactie.docx](#)

Beste 10.2.e ,

Zijn vandaag weer wat verder gekoemen

In de Wrap Up (bijlage) een samenvatting van de OVV conclusies en de mogelijke reactie en onderbouwingen van ons daarop.

In de reactie naar de OVV gaan we in op de Deelconclusies Beleid en Toezicht (Hoofdstuk 6). De opmerkingen over de conclusies zullen we onderbouwen met relevante dossiers die dan als bijlagen worden gevoegd. Deze bijlage zitten nu ook als bijlagen bij deze mail. Ze moeten nog wel eenzelfde stijl krijgen en nader worden afgestemd.

Daarnaast hebben we vragen over een meer algemene aantal conclusies, analyses, onvolkomen en interpretaties in het rapport. Hier zullen we ook in een aparte bijlage aandacht aan schenken.

Morgen zullen we ook nog verder gaan om de onderbouwingen zo scherp mogelijk te krijgen. Dus mogelijk komen er morgen nog andere versies.

In de loop van de aankomende week zullen we dan deze antwoorden zoveel als mogelijk afstemmen met de reacties van de sector.

Is dit voldoende om te bespreken in het MT as maandag?

Prettige avond.

Mvg

10.2.e



Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

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

Contactpersoon

10.2.e

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e

10.2.e @min
ienm.nl

gespreksnota

Overleg met de heer 10.2.e (CEO Schiphol)

Datum

22 januari 2017

Kenmerk

IENM/BSK-2017/19290

Bijlagen

7

Aanleiding

Hierbij treft u een gespreksnota aan ten behoeve van uw gesprek met de heer Nijhuis naar aanleiding van uw overleg met de heer 10.2.e (LVNL) en de heer 10.2.e (Schiphol) over de LVNL/Lelystad op 20 december jl. Het overleg vindt plaats op donderdag 26 januari van 16.30 tot 17.15 uur. De Directeur Luchtvaart zal u hierbij ondersteunen.

Doel

Doel van het overleg is:

- 1) Schiphol geeft een terugkoppeling over het ACM-onderzoek naar Schiphol en KLM;
- 2) Schiphol bevragen naar de stand van zaken van hun marktbenadering;
- 3) Schiphol informeren over de stand van zaken van de verkeersverdelingsregel;
- 4) Schiphol informeren over de stand van zaken van het LIB.

Resultaat*Verkeersverdelingsregel*

Komen tot een gemeenschappelijke inzet in het selectiviteitdossier waar het gaat om elkaar informeren over de stand van zaken m.b.t. 1) de marktbenadering en marktinteresse voor Lelystad door Schiphol en 2) de verkeersverdelingsregel door IenM teneinde een doeltreffend selectiviteitbeleid te realiseren cf. het Aldersakkoord.

LIB

Benadrukken dat conform afspraak de sector en de BRS de vrijwaring vormgeven.

Uw bijdrage

Ad.1 Schiphol geeft een terugkoppeling over het ACM onderzoek naar Schiphol en KLM

- U kunt de terugkoppeling van de heer **10.2.e** vernemen.

Ad.2 Schiphol bevragen naar de stand van zaken van hun marktbenadering

- U kunt het belang benadrukken dat het Rijk door Schiphol wordt geïnformeerd over de marktinteresse in Lelystad en of dit migrerend verkeer betreft of 'nieuw verkeer'.
- Het selectiviteitbeleid bestaat uit 3 opeenvolgende stappen 1) creëren van regionale luchthavencapaciteit door het Rijk (reeds gebeurd) 2) stimuleringsbeleid door Schiphol en 3) inzet verkeersverdelingsregel. Om eventueel tot inzet van de verkeersverdelingsregel over te gaan is inzicht in de omvang en de aard van de marktinteresse voor Lelystad een absolute randvoorwaarde(!). Hier is de vraag of Lelystad slotgecoördineerd moet worden vanaf de opening ook van afhankelijk.
- Schiphol beroept zich op de vertrouwelijkheid van de gesprekken met geïnteresseerde maatschappijen maar indien er (meerjarige) contracten worden overeengekomen tussen Schiphol en maatschappijen die niet op Schiphol opereren kan het selectiviteitbeleid niet worden gerealiseerd.

Ad.3 Schiphol informeren over de stand van zaken en de planning van de verkeersverdelingsregel

- I. Schiphol vraagt zich af of juridisch kan worden geborgd dat de vrijkomende capaciteit op Schiphol als gevolg van 1) hun marktbenadering en 2) onze verkeersverdelingsregel alleen voor mainportgebonden verkeer beschikbaar komt.
- U kunt aangeven dat bij de *marktbenadering* van Schiphol de vrijgevallen capaciteit op Schiphol als gevolg van vertrekkend leisure verkeer naar Lelystad niet kan worden geborgd dat dit alleen door mainportgebonden verkeer kan worden opgevuld. Daarentegen kan bij de inzet van de *verkeersverdelingsregel* wel worden geborgd dat de vrijgevallen capaciteit alleen beschikbaar wordt gesteld voor mainportgebonden verkeer. Dit kan op basis van de Europese Verordening (Vo. 1008/2008).
- II. Schiphol geeft aan dat de mogelijk gefaseerde inzet van de conceptregel complex lijkt en daarmee lastig uitvoerbaar
- U kunt aangegeven dat de verkeersverdelingsregel nog niet is uitgekristalliseerd, integendeel. Op basis van de sectorhearing op 31 januari en het ORS traject zal de regel worden uitgewerkt. Hierin zal IenM Schiphol nauw blijven betrekken. Feit is wel dat de capaciteit op Lelystad in de eerste jaren beperkt zal zijn waardoor een gefaseerde ingroei noodzakelijk lijkt.

- U kunt de planning van de verkeersverdelingsregel uiteenzetten (opgenomen in bijlage 1).

Ad.4 Schiphol informeren over de stand van zaken LIB

- U kunt aangeven dat de ministerraad in het najaar 2016 heeft ingestemd met de wijziging van het LIB waarna het is 'voorgehangen' bij de Staten-Generaal en voorgelegd is voor zienswijzen. De politieke voorhang heeft geen aanpassingen tot gevolg gehad. De zienswijzen, waaronder die van Schiphol, worden momenteel verwerkt in een Nota van Antwoord en deze leiden tot beperkte aanpassingen in het wijzigingsbesluit LIB.
- Over het ontwerp-wijzigingsbesluit LIB gaat de Raad van State nog adviseren. Binnen enkele weken zal het ontwerp-besluit voor advies aan de Raad van State worden aangeboden. Na verwerking van dit advies kan het gewijzigde LIB in werking treden.
- Het besluit over de inwerkingtreding van de LIB wijziging zal, zoals bestuurlijk afgesproken, door u worden genomen nadat is beoordeeld dat afspraken over informatieplicht, klachtenafhandeling en financiële vrijwaring van de sector t.a.v. nieuwe woningbouw voldoende zijn uitgewerkt. Indien dit niet het geval is, zal ik het gewijzigde LIB niet in werking laten treden. Daarvoor is het wel noodzakelijk dat de sector in overleg met de regio nu snelle voortgang boekt en dat de bestuurlijke gemaakte afspraken nu niet verbreed gaan worden naar ook het gebied buiten de 20 Ke of de discussie over vrijwaring. Die discussies kunnen worden meegenomen in het ORS-advies traject.
- U kunt aan de heer 10.2.e vragen naar de stand van zaken t.a.v. deze uitwerking.

In de bijlagen is ter informatie een stand van zaken opgenomen voor wat betreft:

- ORS-traject middellange termijnontwikkeling Schiphol (bijlage 2)
- Nachtvluchten (bijlage 3)
- OVV-rapport Onderzoek Veiligheid Schiphol (bijlage 4)
- Planning Lelystad (bijlage 5)
- Beroepszaak Raad van State Lelystad (bijlage 6)

10.2.e

Senior Beleidsmedewerker

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Gespreksnota stas 10.2.e
Datum: donderdag 26 januari 2017 13:31:04
Bijlagen: [Gespreksnota stas.docx](#)
[Bijlage 1 gespreksnota.docx](#)
[Bijlage 2 gespreksnota.docx](#)
[Bijlage 3 gespreksnota.docx](#)
[Bijlage 3 gespreksnota.docx](#)
[Bijlage 4 gespreksnota.docx](#)
[Bijlage 6 gespreksnota.docx](#)

Hierbij de nota 10.2.e tbv gesprek stas - 10.2.e.

Laurens

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 24 januari 2017 17:28
Aan: 10.2.e - HBJZ; 10.2.e - HBJZ; 10.2.e - DGRW; 10.2.e
- DBO; 10.2.e DGB; 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 - DGB; 10.2.e -
DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e (GPO)
Onderwerp: Gespreksnota stas 10.2.e

Collega's,

Bijgaand ter info de gespreksnota tbv het overleg tussen stas en de heer 10.2.e as donderdag.

Dank voor jullie snelle input. Stukken liggen bij dbo.

Groet

10.2.e

Bijlage 6. Beroepszaak Raad van State Lelystad

- Een moeilijk in te schatten risico voor de tijdige realisatie van de luchthaven is opgelost. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRvS) heeft 18 januari in positieve zin uitspraak gedaan in drie beroepszaken gericht tegen de uitbreiding van de start- en landingsbaan van luchthaven Lelystad.
- De beroepen van een tweetal omwonenden en van Vogelbescherming NL waren gericht tegen de vastlegging van de baanuitbreiding in het bestemmingsplan door de gemeente Lelystad en indirect inhoudelijk gericht tegen het Luchthavenbesluit Lelystad.
- De ABRvS is van oordeel dat de beroepen ontvankelijk zijn maar ongegrond. De ABRvS heeft de beroepsgronden inhoudelijk beoordeeld en geoordeeld dat de achterliggende besluitvorming correct en op goede gronden heeft plaatsgevonden. Daarbij gaat het primair om het bestemmingsplan, maar indirect ook om het luchthavenbesluit. Dit betekent dat de uitbreiding zoals gepland kan worden voortgezet. De luchthaven heeft hangende de uitspraak de werkzaamheden aan de landingsbaan conform de oorspronkelijke planning begin januari opgestart. De beroepszaak heeft derhalve geen vertraging veroorzaakt. Tegen de uitspraak van de ABRvS staat geen beroep open.
- De gemeente, de luchthaven/Schiphol en I&M hebben de afgelopen maanden intensief samengewerkt om tot een sluitende verdediging te komen. Dit is tot tevredenheid van alle betrokkenen succesvol verlopen.

Bijlage 5. Planning Lelystad

- Eind vorig jaar is duidelijk geworden dat LVNL de luchtverkeersdienstverlening niet per 1-4-2018 kan realiseren en dat een vertraging van een jaar in de rede ligt.
- LVNL werkt momenteel gezamenlijk met Defensie aan een nieuwe planning. Deze wordt 8 februari verwacht.
- Daarbij is LVNL specifiek gevraagd om in beeld te brengen:
 - o De mogelijkheden voor een snellere ingroei van het aantal vliegbewegingen om de gevolgen van een latere openstellingsdatum te mitigeren;
 - o De opties om alsnog per 1 april 2018 het dan verwachte beperkt aantal vliegbewegingen van ca. 2.000 per jaar mogelijk te maken, mits dit op een veilige manier kan worden uitgevoerd (opmerking: verwachting uit eerste signalen is dat de ruimte hier zeer beperkt is);
 - o De mogelijkheden om vooruitlopend op een nieuwe openstellingsdatum te beginnen met een beperkt aantal vluchten ten behoeve van de door de regio gewenste MRO (maintenance, repair and overhaul) activiteiten.
- Op de nieuwe planning zal een externe toetsing worden uitgevoerd. Hiertoe is het 10.2.e gecontracteerd. 10.2.e is een gerenommeerde partij met veel expertise in het buitenland, bijvoorbeeld over de Londense situatie, waar ook het vraagstuk van meerdere, nabijgelegen luchthavens in een druk luchtruim speelt. 10.2.e zal zijn review begin februari afronden.
- Deze nieuwe planning zal medio februari aan de Kamer worden gecommuniceerd.

Bijlage 3. Nachtvluchten

- In het gebruiksjaar 2016 hebben op Schiphol 33.028 nachtvluchten plaatsgevonden. Dit onderstreept nogmaals de noodzaak om vooruitlopend op het nieuwe LVB nu al een plafond van 32.000 nachtvluchten te borgen met een ministeriele regeling. Deze regeling zal ter advisering aan het College van Advies van de ORS van 28 februari worden voorgelegd. Daarna wordt de regeling aan u voorgelegd met bijbehorende advisering van de ORS.
- Schiphol heeft de cijfers van 2016 geanalyseerd. Zij geven aan dat er zo'n 2500 ongeplande nachtvluchten hebben plaats gevonden in 2016. Dit zijn vluchten die in de nacht hebben plaats gevonden, maar geen nachtslot hadden. Schiphol kan hier in hun visie niet goed op sturen.
- Schiphol zou graag zien dat het Rijk in het nieuwe LVB om die reden het aantal nachtvluchten verhoogd met een categorie ongeplande nachtvluchten. Er is echter in de Alders-afspraken geen uitzondering gemaakt voor ongeplande nachtvluchten, en bovendien is de norm aan de gehele luchtvaartsector gericht en niet aan Schiphol.
- Als de sector een uitzondering wil in de norm voor ongeplande nachtvluchten, dan kunnen zij dit agenderen in de lopende onderhandelingen over de nacht aan de ORS-tafel.

Bijlage 2. ORS-traject middellange termijnontwikkeling Schiphol

- In de ORS lopen nu de besprekingen om in april tot een advies over de middellange termijnontwikkeling van Schiphol t/m 2030 te komen.
- De heer 10.2.e heeft in zijn Nieuwjaarsspeech benadrukt dat het noodzakelijk is om in 2017 nieuwe afspraken te maken over de verdere ontwikkeling van Schiphol. Dit komt overeen met uw inzet.
- Om alle delegaties binnen de ORS op 1 lijn te krijgen zal geen sinecure worden.
- Hiervoor zal het voor alle partijen noodzakelijk zijn om water bij de wijn te doen.
- Mocht de heer 10.2.e eventuele zorgen over de voortgang van de advisering opbrengen, dan kunt u informeren bij de heer 10.2.e hoe hij de lopende onderhandelingen ziet en waar voor Schiphol de ruimte zit om tot een compromis te komen.

Bijlage 1. Planning verkeersverdelingsregel 2017-2018

2017

- 31 januari: sectorhearing

Doel: IenM presenteert een eerste denkrichting van de verkeersverdelingsregel aan de sectorpartijen. De partijen kunnen tijdens deze consultatie een eerste reactie geven. Dit - alsmede de schriftelijke inspraak van de partijen in maart/april - neemt IenM mee om de verkeersverdelingsregel te optimaliseren. Hierbij wordt geprobeerd de impact van de regel op de bedrijfsvoering van de maatschappijen zo klein mogelijk te houden.

- Maart/april: schriftelijke inspraak sectorpartijen op eerste denkrichting IenM
- Februari t/m april: ORS traject middellange termijnontwikkeling waaronder de verkeersverdelingsregel
- April: Sectorconsultatie

Doel: IenM informeert luchtvaartmaatschappijen over de verkeersverdelingsregel die aan de Europese Commissie zal worden voorgelegd op basis van input sectorpartijen en ORS traject

- Mei: voorstel informeel naar de Europese Commissie (EC)
- Uiterlijk december: notificatie EC

2018

- Uiterlijk kwartaal 2: afronding nationaal regelgevingstraject + publicatie AMvB