



**Voortgangsrapportage
Beleidsagenda
Luchtvaartveiligheid over het jaar
2008**

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
16 april 2009**

THEMA 1: Veilig vliegen

Integrale benadering luchtvaartveiligheid

Ambitie: Permanente verbetering van de veiligheid in het luchtvaartproces

Initiatieven internationaal:

- versterken van de integrale systeembenadering binnen ICAO
- bijdragen aan de uitvoering van het 'gate-to-gate' onderzoek, waarbij het luchtvaartproces integraal benaderd wordt,

Initiatieven nationaal:

- verder ontwikkelen causaal model gericht op de veiligheid van het luchtvaartproces

ICAO audit

In april 2008 is door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO de audit naar het veiligheidstoezicht in de luchtvaart uitgevoerd in de drie landen van het Koninkrijk der Nederlanden. De landen van het Koninkrijk zijn elk zelfstandig met betrekking tot luchtvaart en hebben daarom elk hun eigen luchtvaartveiligheidssysteem, met hun eigen wet- en regelgeving en hun eigen toezichtorganisatie.

Het Koninkrijk heeft een redelijke score behaald bij de audit, rond het wereldwijde gemiddelde. De score voor het Koninkrijk wordt bepaald door het land met de minst hoge score.

Nederland heeft bij de audit aan kunnen tonen dat er een zeer goed georganiseerd luchtvaartveiligheidssysteem aanwezig is en dat de betreffende wet- en regelgeving op orde is. De score van Nederland is in de top tien van de wereld.

De resultaten voor Aruba liggen in het verlengde van die van Nederland. Door het ICAO-onderzoeksteam zijn opmerkingen gemaakt bij de voorgenomen aanpassing van de Luchtvaartwet door Aruba. Door omstandigheden is deze nog niet door het parlement aangenomen. Verder werd een tekort aan toezichtpersoneel op het gebied van luchthavens en luchtverkeersdienstverlening geconstateerd.

Voor de Nederlandse Antillen is geconstateerd dat er een redelijk systeem is opgezet voor wat betreft wet- en regelgeving, maar dat het vooral ontbreekt aan uitvoeringsprocedures en implementatie. Een belangrijke oorzaak hiervoor is het door het onderzoeksteam gesignaleerde tekort aan gekwalificeerd toezichtpersoneel bij de Directie Luchtvaart van de Nederlandse Antillen.

Voornemen

Het eindrapport van de audit is op 23 maart 2009 gebracht. Hoewel er in de aanloop naar de audit toe in alle drie landen van het Koninkrijk nog sterke verbeteringen zijn behaald, is dit voor de Nederlandse Antillen en Aruba nog niet toereikend geweest voor de beoogde hoge score. Daarom is in 2009 als één van de speerpunten opgenomen het verbeteren van de luchtvaartveiligheid op de Antillen en Aruba.

Rang-nummer	Europa	Score	Wereldwijd	Score
1	Nederland	8,9	Korea	9,9
2	Bulgarije	8,4	Armenië	9,6
3	Duitsland	8,4	Canada	9,5
4	Tsjechië	8,4	Egypte	9,1
5	Noorwegen	8,2	VS	9,1
6	Turkije	7,8	Nederland	8,9
7	Italië	7,0	Cuba	8,7
8	Griekenland	6,8	China	8,7
9	Cyprus	6,7	Panama	8,5
10	België	6,7	Bulgarije	8,4

Wereldwijd zijn tot op heden van 82 landen rapporten beschikbaar.

Causaal model

In overeenstemming met de wijzigingswet Schiphol¹ is het Ministerie van V&W in 2005 gestart met het ontwikkelen van een causaal model voor de luchtvaartveiligheid (Causal model for Air Transport Safety-CATS). Hiertoe zijn een meerjarig onderzoeksprogramma en een onderzoeksorganisatie opgezet onder leiding van de Technische Universiteit van Delft.

Sinds het verslagjaar is het model gereed. De wetenschappelijke basis voor het model is ontwikkeld, de bouw van het basismodel is klaar en diverse bronnen voor het kwantificeren van het model staan ter beschikking.

Het model beschrijft de risico's van het luchtverkeer op de luchthaven en in de lucht inclusief de onderliggende oorzaken daarvan. Het is voor het eerst dat een kwantitatief model ontstaat dat een compleet beeld geeft van de risico's die verbonden zijn aan de transportluchtvaart. Vanwege de omvang en complexiteit van het model is besloten bij de bouw specifiek aandacht te geven aan de kwaliteitszorg binnen het project. De sector maar ook de relevante internationale spelers zijn betrokken bij het project.

Het causaal model is met name geschikt om te gebruiken in het kader van Safety Management. Het model is opgezet om een algemeen overzicht te geven en is daarom breed van opzet, en naar verhouding tot andere meer specialistische modellen minder gedetailleerd. Door middel van een gevoeligheidsanalyse zal het mogelijk zijn om de ongevaloorzaken te onderkennen die het meest bepalend zijn voor ongevallen. Ook zaken die een hoog veiligheidsniveau hebben zullen zichtbaar worden. Verschillende alternatieven voor verbeteringen zullen met het model vergeleken kunnen worden.

Voornemen

Het eindrapport van de onderzoeksorganisatie wordt nu beoordeeld door het Ministerie van V&W en de definitieve publicatie wordt voorjaar 2009 verwacht. In deze beoordeling zal het advies van DEGAS (adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid) dat in februari 2009 is uitgebracht over de gebruiksmogelijkheden van het model worden meegenomen. Op basis van deze beoordeling wordt een besluit genomen over het vervolg van de ontwikkeling van het model. De Tweede Kamer zal voor de zomer van 2009 nader geïnformeerd worden over het causaal model.

In 2008 is al een start gemaakt met het vergroten van de bekendheid van het model bij de mogelijke gebruikers, zowel nationaal als internationaal. In 2009 zullen, afhankelijk van het besluit over het vervolg, deze activiteiten worden gecontinueerd en de samenwerking met de deelnemende organisaties en sectorpartijen aan het invullen van de gebruiksmogelijkheden, verder worden uitgewerkt.

¹ Artikel XI 'overgangsbepaling externe veiligheid', lid 5, van de wijzigingswet Wet Luchtvaart stelt Artikel XI, vijfde lid

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ontwikkelen zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk een causaal model dat is gericht op interne veiligheid van het luchthavenluchtverkeer. ingbesluit Schiphol.

Veiligheidsaspecten Mainport Schiphol

Ambitie: het beperken van het aantal incidenten in het operationele luchtvaartproces op en rond de mainport, in nauwe afstemming met de sector.

Internationale initiatieven:

- *leveren van een actieve inbreng om op Europees niveau (Eurocontrol en EU Single European Sky) te komen tot veiligheidsnormering van luchtverkeersdienstverlening activiteiten,*
- *inzet om tot internationale afspraken op het gebied van grondafhandeling te komen,*
- *inbreng van een Working Paper in ICAO Dangerous Goods Panel over het vervoer van cyrogene stoffen door de lucht,*

Nationale initiatieven:

- *uit laten voeren van het veiligheidsonderzoek Schiphol door de Veiligheids Advies Commissie Schiphol (VACS), gericht op het verbeteren van de veiligheid op en rondom Schiphol,*
- *Gecoördineerde invoering in Nederlandse regelgeving van de EU Single European Sky, het Eurocontrol Strategic Safety Action Plan en de Eurocontrol Safety regulatory Requirements (ESARR's),*
- *Verkenning van de veiligheidsprestaties van het luchtvrachtverkeer..*

Single European Sky (SES)

Om uitvoering te geven aan de regelgeving inzake de Single European Sky is de Inspectie V&W aangewezen als National Supervisory Authority voor het toezicht op de luchtverkeersdienstverleners; te weten: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Maastricht Upper Area Control (MUAC) en KNMI-luchtvaartmeteo. Dit betekent een uitbreiding van het veiligheidstoezicht ten opzichte van de bestaande nationale wetgeving. Alle belangrijke wijzigingen in systemen of procedures ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Inspectie/NSA.

De Single European Sky regels vereisen dat iedere organisatie die luchtverkeersdiensten verleent gecertificeerd moet zijn volgens uniforme Europese regels en dat audits worden uitgevoerd door de nationale toezichthouder op deze certificaten. In 2008 zijn verschillende audits uitgevoerd op de certificaten die in 2007 zijn verstrekt aan de LVNL en MUAC. Deze audits hadden allemaal een positief resultaat. De audit op MUAC is onder Nederlandse leiding uitgevoerd in samenwerking met de nationale toezichthouders van België, Duitsland en Luxemburg.

In 2008 heeft de nationale toezichthouder voor het eerst voorgestelde veranderingen in de systemen van LVNL en MUAC beoordeeld aan de hand van de veiligheidseisen. De toezichthouder heeft met alle veranderingen kunnen instemmen. Het beoordelingsproces tussen de toezichthouder en de organisaties die luchtverkeersdiensten verlenen, verbetert gestaag. Op dit punt vindt samenwerking en afstemming plaats met de nationale toezichthouders van België, Duitsland en Luxemburg.

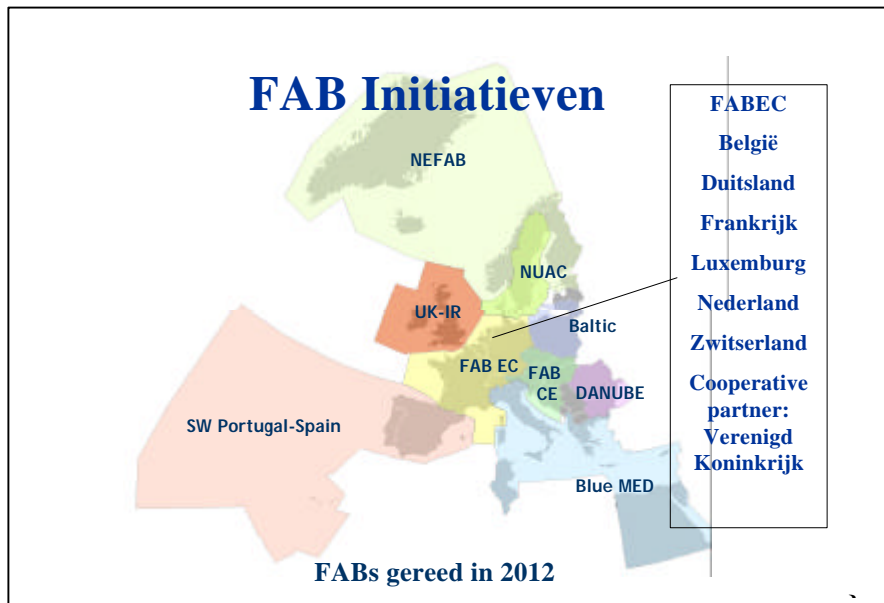
In 2008 is een peer review uitgevoerd door nationale toezichthouders uit verschillende Europese landen in samenwerking met de Europese Commissie op de Nederlandse toezichthouder op het gebied van het toezicht op MUAC. Nederland is voor dit toezicht verantwoordelijk. De peer review had een positieve uitkomst. De samenwerkingsovereenkomst tussen Nederland, België, Duitsland en Luxemburg en het toezichtshandboek zijn aangemerkt als schoolvoorbeelden voor samenwerking in de rest van Europa, bijvoorbeeld binnen functionele luchtruimblokken.

In 2008 is de aanpassing van de Wet Luchtvaart aan de SES-verordeningen van kracht geworden. Als uitvloeisel van de SES-verordeningen werkt Nederland met België, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland aan de totstandkoming van een functioneel luchtruimblok in 2012 (FABEC-Functional Airspace Block Europe Central). In November 2008 hebben de zes landen hiertoe een intentieverklaring getekend.

Voornemen

De SES-verordeningen dragen bij aan de verbetering van het luchtruim en verbeteren daarmee de algehele veiligheid van het vliegen. Er ontstaat minder fragmentatie in het luchtruim en de verschillen in regelgeving en procedures tussen de Europese landen nemen af. Nederland loopt voorop in de ontwikkelingen in Europa, bijvoorbeeld in de aanpak van de certificering van en toezicht op MUAC en de deelname in het FABEC, en wil deze ambitie handhaven.

Gewerkt wordt aan een groot aantal uitvoeringsregels in het kader van het bestaande SES-pakket. Onder meer worden nieuwe uniforme risiconormen opgesteld voor het beoordelen van veranderingen in systemen of procedures. Vooralsnog blijft de door LVNL ontwikkelde VEM-systematiek (veiligheid-efficiency-milieu) het aangewezen kader voor beoordeling van dergelijke veranderingen op Schiphol.



Safety of Major Changes (SAFMAC)

Om de groei van het luchtverkeer in Europa ook op langere termijn op te vangen, zijn er geheel nieuwe technologieën, procedures en luchtruimconcepten in ontwikkeling. In de EU: Single European Sky, Functional Airspace Block Europe Central en SESAR, en in de VS: NextGen. Kenmerkend voor deze geavanceerde concepten is een steeds grotere integratie, maar daarmee ook een grotere afhankelijkheid tussen de processen van alle partijen die direct betrokken of ondersteunend zijn aan een efficiënte, milieuvriendelijke en veilige vliegoperatie. Als gevolg van deze vergaande integratie van processen in het vliegtuig en op de grond zullen er verschuivingen binnen de internationaal vastgelegde verantwoordelijkheidstelling van de gezagvoerder, luchtvaartmaatschappij, verkeersdienstverlener en luchthaven gaan plaatsvinden. Naast de noodzaak om de internationale regelgeving daaraan aan te passen, is gebleken dat er nog geen goede methodieken beschikbaar zijn voor de veiligheidsbeoordeling van dergelijke complexe veranderingen in het luchtverkeer waarbij meerdere partijen op diverse niveaus (institutioneel, tactisch en operationeel) zijn betrokken. Sinds enkele jaren werkt het Ministerie van V&W in samenwerking met de luchtverkeersdienstverleners en toezichthouders en ondersteund door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) aan de ontwikkeling van nieuwe methoden voor de veiligheidsbeoordeling van grote veranderingen in de luchtverkeersdienstverlening.

Voorname

Het Ministerie van V&W heeft zich in 2008, zowel in het nationale als internationale speelveld, ingespannen om de bewustwording over de toenemende dynamiek in de verantwoordelijkheidstoedeling te vergroten en draagvlak te vinden voor een overkoepelende benadering van veiligheidsvalidatie bij grote veranderingen in het luchtverkeer. Daarnaast zijn nationaal de nodige initiatieven genomen en is er aanzienlijke

progressie geboekt in de ontwikkeling van een methode voor een zogenaamde “multi-actor” veiligheidsvalidatie met als doel een bijdrage leveren aan Europese regelgeving. Verwacht wordt dat deze methode al in 2009 kan en zal worden toegepast voor het valideren van de veiligheid van nationaal geplande veranderingen in het luchtverkeer.

Grondafhandeling

In 2008 heeft de Inspectie V&W speciale aandacht besteed aan de activiteiten in het kader van de grondafhandeling in Nederland, in het bijzonder op de regionale velden. Dit zijn de activiteiten die op de luchthaven worden uitgevoerd na aankomst en ter voorbereiding van het vertrek: de-icing, vluchtvoorbereiding, laden en lossen, in- en uitstapproces, vliegtuigschoonmaak, catering, tankproces; kortom een breed scala aan activiteiten waarbij meerdere organisaties betrokken zijn. Het grote aantal betrokken partijen en de vele interacties maken de grondafhandeling vanuit veiligheidsmanagement een kritisch proces voor zowel de overheid als toezichthouder als voor de betrokken organisaties. In overleg met de vele afhandelingbedrijven en -organisaties is nagegaan op welke wijze gekomen kan worden tot een standaardisatie van de vakbekwaamheidseisen van het brede scala aan betrokken personeel.

Voornemen

Afhandelingbedrijven maken in toenemende mate deel uit van internationale allianties. Vanuit Nederland wordt derhalve actief bijgedragen aan internationale initiatieven en de toepassing hiervan in Nederland zal vanaf 2009 worden gestimuleerd. Deze initiatieven, in 2008 opgestart onder auspiciën van IATA (International Air Transport Association, de internationale belangenvereniging van grote luchtvaartmaatschappijen) beogen de aanwezigheid van een goed werkend en proportioneel veiligheidsmanagementsysteem bij afhandelingbedrijven te bevorderen.

Gevaarlijke stoffen

De ambitie met betrekking tot het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen is dat dit op een veilige en efficiënte manier moet plaatsvinden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is noodzakelijk voor economische ontwikkeling en volksgezondheid (denk aan: radioactieve medicijnen, mri-scans e.d.). Dit vervoer brengt echter ook risico's met zich mee. De afgelopen jaren is het aantal incidenten / ongevallen met het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht namelijk beperkt gebleven. Een uitzondering hierop vormt een aantal branden met batterijen. Om die reden is de regelgeving voor het vervoer van lithium-ion en lithium-metaal batterijen in 2008 aangescherpt. Voor een in Nederland ontwikkeld systeem bestaat internationaal veel belangstelling. Een systeem waarbij de afzender de verantwoordelijkheid voor het verpakken en aanbieden van gevaarlijke stoffen voor vervoer door de lucht volledig overdraagt aan een daartoe gespecialiseerd bedrijf dat beschikt over de E-status. China verkent de mogelijkheden om dit systeem op termijn in eigen land te introduceren. Dit zal positief doorwerken in het vrachtvervoer tussen Nederland en China. Verder is in navolging van 2007 in opdracht van het Ministerie van V&W onderzoek door TNO gedaan naar de gevaren van permeatie in het luchtvervoer.

Voornemen

Het ICAO Dangerous Goods Panel werkt met periodes van twee jaar (biennia). In oktober zal het biennium 2008-2009 worden afgesloten. Per 1 januari 2009 zijn er nieuwe verpakkingsinstructies in werking getreden. Eén van de voordelen is dat er meer vaste verpakkingshoeveelheden zijn gekomen. Verder wordt dit jaar de verbeterde regelgeving voor het vervoer van lithium ion en lithium metaal batterijen geoptimaliseerd.

DEGAS (Dutch Expert Group on Aviation Safety)

Begin 2008 is het adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid DEGAS (Dutch Expert Group on Aviation Safety) van start gegaan in plaats van de VACS (Veiligheidsadvies

commissie Schiphol). DEGAS is een technisch-specialistisch adviescollege ingesteld voor een periode van 4 jaar. De adviestaak is gericht op een goede aansluiting van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsbeleid en van de Nederlandse uitvoeringspraktijk op de internationale ontwikkelingen rondom de luchtvaartveiligheid. In 2011 zal DEGAS afrondend het 4-jaarlijks veiligheidsonderzoek uitvoeren van het totale Nederlandse luchtvaartsysteem.

DEGAS heeft in november 2008 een informatiebijeenkomst georganiseerd voor alle betrokkenen bij de luchtvaartveiligheid in Nederland. Tijdens deze bijeenkomst hebben de leden van het adviescollege de resultaten van hun analyse van de belangrijkste internationale ontwikkelingen op het gebied van de luchtvaartveiligheid gepresenteerd, te weten: 'Man Slaughter', 'Very Light Jets', 'Ontwikkeling EASA' en 'Dreigende tekorten aan gekwalificeerd personeel'. Tevens zijn de voorlopige resultaten van de adviezen over de 'incidentmeldingen' en over het 'causaal model' gepresenteerd, en met de aanwezigen besproken.

Voornemen

Het adviescollege heeft in februari 2009 het advies over het causaal model afgerond en aangeboden aan de minister van V&W. In het voorjaar zal DEGAS het advies over de 'incidentmeldingen' afronden en aanbieden. Deze adviezen met de reactie van de minister van V&W zullen vervolgens ter kennisneming aan de beide Kamers der Staten-Generaal worden aangeboden.

DEGAS is voornemens om naast het onderwerp 'incidentmeldingen' in 2009 aandacht te besteden aan de 'guiding principles met betrekking tot veiligheidsmanagement' en aan de 'interface-problematiek'. Na vaststelling van het werkprogramma 2009 zal dit programma eveneens ter kennisneming aan de beide Kamers der Staten-Generaal worden aangeboden.

Rampen & crisisbestrijding

De Wet op de Veiligheidsregio's heeft gezorgd voor een herziening van de organisatie van rampenbestrijding rondom luchthavens, met onder andere een indeling in Veiligheidsregio's. Ook nationale oefeningen, zoals bijvoorbeeld de oefening 'waterproef' (november 2008) hebben geleid tot nadere conclusies ten aanzien van de rampenbestrijding. De primaire verantwoordelijkheid voor de nationale rampenbestrijding ligt bij de minister van Binnenlandse Zaken.

Intern bij het Ministerie van V&W zijn 3 oefeningen georganiseerd met scenario's van uiteenlopende aard (een terroristische aanslag, een overstroming of een grieppandemie) om te trainen met de bestaande veiligheidssystemen en om eventuele kwetsbaarheden in deze systemen op te sporen.

Voornemen

De discussie over verdere stroomlijning van de nationale crisisbeheersingsstructuur zal onder auspiciën van het Ministerie van Binnenlandse Zaken worden voortgezet. Het Ministerie van V&W zal via een structureel oefenprogramma de eigen crisisbeheersingsorganisatie optimaliseren. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij nationale oefeningen (bijv. grieppandemie medio najaar 2009). Aandachtspunt bij deze oefeningen is de potentieel grote impact van een dergelijke grootschalige calamiteit op de capaciteit van de betrokken hulpverleningsdiensten in een grote omtrek van een luchthaven.

Veiligheid van Nederlandse belangen in het buitenland

Ambitie: Het bevorderen van veiligheidsinspanningen in derde landen en het beschikbaar maken van informatie over luchtvaartveiligheid.

Internationale initiatieven:

- *ondersteuning voor programma's voor de signalering van onveilige situaties (SAFA, USOAP),*
- *ondersteuning van financiële hulpprogramma's zoals het IFFAS,*
- *uitvoeren van samenwerkingsprojecten, het Technische Assistentie programma, genaamd AVIASSIST,*
- *ondersteuning van training en opleidingsmogelijkheden.*

Technische Assistentie

In 2008 is er beperkt aandacht gegeven aan technische assistentie vanuit het Ministerie van V&W op het gebied van luchtvaart.

Met betrekking tot Suriname zijn in 2008 twee missies ter ondersteuning van de luchthaven uitgevoerd (training m.b.t. safety awareness, interne organisatie en platformveiligheid) en één missie ten behoeve van het toezicht op luchtvaartmaatschappijen door CASAS (Civil Aviation Safety Authority Suriname). De inspanningen met betrekking tot de luchthaven J.A. Pengel in Suriname leiden ertoe dat de veiligheid op de luchthaven verbeterd is. Het ondersteuningsprogramma voor de luchthaven is aangepast aan het niveau dat bereikt is. De ondersteuning van CASAS heeft geleid tot beter getrainde inspecteurs.

Ook is in 2008 ondersteuning verleend aan Indonesië als gevolg van de plaatsing op de zwarte lijst (zie ook Air Safety Committee, thema 3).

Voornemen

Zowel de ondersteuning aan Suriname als aan Indonesië is nog niet afgerond. Voor Suriname zal ondersteuning blijven plaatsvinden in de aanloop naar de ICAO audit die daar in december 2009 plaats zal vinden, voor Indonesië zal dit gebeuren totdat dat land van de Europese zwarte lijst af kan.

Met betrekking tot Oost-Afrika ligt er een verzoek van de KLM om een project te starten ten aanzien van het voorkomen van aanvaringen met vogels, vleermuizen en klein wild. Het voornemen is om dit project in de loop van 2009 te starten.

Helikopter operaties

Ambitie: Verbeteren van het veiligheidsniveau bij helikopter operaties waarbij mogelijkheden worden geboden om te voorzien in de groeiende vraag naar mobiliteit per helikopter.

Nationale initiatieven:

- *Uitwerken van de veiligheidsvisie voor helikopteroperaties boven land en boven de Noordzee.*

Veiligheid helikopteroperaties

Het aantal helikopterbewegingen neemt in de toekomst toe. Daarbij moet worden gedacht aan bewegingen voor de oliewinning in de Noordzee, het verlenen van medische hulpverlening, maar ook het vervoeren van personen. Helikopteroperaties hebben hun eigen dynamiek en karakter en dat wijkt af van de operaties met vliegtuigen. Zo kunnen helikopters in principe overal starten en landen en hebben geen luchthavens nodig. De toename van het aantal bewegingen en de eveneens toenemende diversiteit aan de vormen van inzet van helikopters vraagt ons om vooruit te kijken naar de mogelijke

veiligheidsimplicaties die dit teweeg kan brengen. Het NLR is gevraagd om onderzoek te doen naar de veiligheidskarakteristieken van de diverse vormen van helikopteroperaties. De resultaten moeten leiden tot aanbevelingen voor de verdere verbetering van de veiligheid. Tevens moeten deze resultaten ook kunnen worden gebruikt bij het beoordelen van de veiligheid bij het toestaan van (nieuwe) helikopteroperaties.

Kengetal: Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland																
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige indicenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Commerciële verkeersvluchten	1	0	3	0	8	15	18	7	0	0	0	0	0	0	3	0
Helikopters	2	2	1	3	2	0	1	2	0	0	0	1	0	0	2	0
Privé/Zakenluchtvaart	3	12	6	9	1	11	7	7	2	1	3	0	0	0	0	0
Zweefvliegtuigen	5	8	6	7	1	2	4	2	1	2	1	2	2	1	5	0
Hete luchtballon	1	2	0	1	1	4	1	1	0	0	0	0	1	7	1	1

Voornemen

In 2009 start een onderzoek naar de veiligheid van helikopteroperaties boven land en de Noordzee. Dit onderzoek wordt eind 2009 afgerond. In 2010 wordt vervolgens een Plan van Aanpak uitgevoerd met als doel een verdere verbetering van de veiligheid bij helikopteroperaties.

Kleine luchtvaart

Ambitie: Permanente verbetering van de veiligheid in de kleine luchtvaart.

Nationale initiatieven:

- *Onderzoek naar het huidige veiligheidsniveau in de kleine luchtvaart,*
- *Onderzoeken van de mogelijkheden voor deregulering van bepaalde taken t.a.v. kleine luchtvaart.*

Doelgroepenbeleid

De verschillen in de benadering en aanpak van verbetering van de veiligheid tussen grote en kleine luchtvaart zijn groot. Dit vraagt om maatwerk. Een belangrijk deel van de kleine luchtvaart is bijvoorbeeld niet georganiseerd en behelst geen professionele luchtvaart (sport en recreatie). Naast de sport- en recreatieve luchtvaart (zweefvluchten, valschermvluchten, rondvluchten, privé-vluchten, ballonvluchten, etc.) worden binnen de kleine luchtvaart (of General Aviation) de volgende functiegroepen onderscheiden: maatschappelijke vluchten (ten behoeve van de openbare orde, veiligheid en gezondheidszorg), Business Aviation, Aerial Work (specialistische diensten, proef- en testvluchten, fotovluchten, etc.), opleiding en training.

In 2008 is voor de MLA's (microlight aircrafts) het Plan van Aanpak voor de verbetering van de veiligheid opgepakt en verder uitgevoerd. De veiligheidscampagne 'Vlieg als een vogel, denk als een mens' is in 2008 geëindigd. Echter, de deelnemers hebben verklaard de campagne voort te willen zetten. Vergelijkbaar met de grote luchtvaart zijn ook met de betrokken partijen van de kleine luchtvaart afspraken gemaakt over de invoering van veiligheidsmanagement en de eigen verantwoordelijkheid met betrekking tot de veiligheid.

Voornemen

In 2009 wordt gestart met de invoering van veiligheidsmanagement in de kleine luchtvaart. De veiligheidscampagne wordt geëvalueerd en er wordt gekeken naar de hoeveelheid middelen en inzet die noodzakelijk zijn om de campagne een vervolg te geven.

De verdere deregulering van regelgeving wordt bezien binnen de ontwikkelingen bij EASA. Daar waar mogelijk wordt ingezet op meer deregulering. In 2009 wordt een overzicht

gemaakt waaruit zal blijken dat deregulatie zinvol en mogelijk is. Tot 2015 worden vanuit Europa (EC) geen significante veranderingen verwacht in het beleid en in de regelgeving ten aanzien van de kleine luchtvaart.

De menselijke factor

Ambitie: Zodanig inrichten van luchtvaart processen dat optimaal gebruik wordt gemaakt van de menselijke capaciteiten, teneinde verbetering van de veiligheid te borgen.

Internationale initiatieven:

- *Inzet van het NLR, in samenwerking met internationale partijen, op het gebied van onderzoek naar human factors,*
- *Bevorderen van het gebruik van Engels als voertaal in de luchtvaart,*
- *Bevorderen van aandacht voor aspecten van crew fatigue,*

Nationale initiatieven:

- *Afspraken met luchtvaartmaatschappijen over preventieprogramma's met betrekking tot het risicovol gebruik van alcohol, drugs en medicijnen en onderzoeken welke handhavingmethoden mogelijk zijn.*

EU – OPS Luchtvaartveiligheid

Op 16 juli 2008 is EU-OPS, de Europese verordening voor luchtvaartveiligheid, van kracht geworden. Voor de implementatie hiervan in de Nederlandse wet- en regelgeving zijn wijzigingen doorgevoerd op de gebieden van de werk- en rusttijden, bepalingen met betrekking tot de cabin crew (opleidingen en medische (her)keuringen) en een AOC-verplichting voor rondvluchtbedrijven. Besloten is om deze AOC-verplichting per 1 april 2009 te doen ingaan, omdat de oorspronkelijke ingangsdatum (16 juli 2008) midden in het rondvluchtseizoen zou vallen en het doorvoeren ervan een substantiële inspanning vraagt van de betreffende bedrijven. Inmiddels is de nieuwe situatie ingegaan en zijn de eerste vergunningen verleend. De IVW ziet toe op de naleving van de AOC-verplichting. De totstandkoming van de nationale werk- en rusttijdenregeling was een lastig proces met als gevoeligste onderwerp de vliegwerktijd bij uitbreiding van de bemanning en rustgelegenheid aan boord. Mede op verzoek van de sector is hiertoe een adviescommissie ingesteld. De commissie bestond uit vertegenwoordigers van KLM, Martinair, Transavia en ArkeFly, vakbonden (VNV, VNC, de Unie en FNV) en drie onafhankelijke deskundigen. Op basis van de resultaten van deze adviescommissie kon de nieuwe werk- en rusttijdenregeling half juli, kort voor de inwerkingtreding van EU-OPS, door de minister van V&W in samenwerking met de minister van Sociale Zaken en Welzijn worden vastgesteld. Vanwege het late tijdstip van vaststelling was er onvoldoende tijd om de vliegschema's aan te passen aan de nieuwe regeling. Daarom is op verzoek van de luchtvaartmaatschappijen ontheffing verleend van de regeling tot 1 november 2008. Sinds die datum moet integraal voldaan worden aan de nieuwe regeling.

Voornemen

Voorjaar 2009 brengt EASA de resultaten van een evaluatie uit betreffende de regeling van werk- en rusttijden in EU-OPS. Daarbij wordt ook de invulling van die kaderregeling in de EU-lidstaten meegenomen. De nationale regeling voorziet eveneens in een evaluatie. Deze evaluatie is gebaseerd op de evaluatie van EASA en zal in de zomer van 2009 afgerond worden.

EU-OPS wordt op den duur vervangen door een regeling van EASA, de zogenaamde EASA-OPS. Die regeling treedt uiterlijk in 2012 in werking. In de EASA regeling zal het onderwerp werk- en rusttijden in de luchtvaart verder geharmoniseerd worden. Dit betekent dat de Nederlandse regeling dan zal komen te vervallen.

Preventie van Alcohol, drugs en medicijngebruik vliegend personeel

Eind 2005 hebben tien Nederlandse luchtvaartmaatschappijen het Protocol 'Maatregelen ter preventie van Alcohol (overmatig), drugs en medicijngebruik vliegend personeel van Nederlandse AOC-houders' ondertekend. In dit protocol staan de maatregelen beschreven die de AOC-houders in hun beleid willen treffen tot voorlichting en bewustwording van de gevaren van met name verkeerd medicijn gebruik, maar ook van (overmatig) alcohol- en druggebruik.

In het najaar van 2008 is met de AOC-houders die het Protocol hebben ondertekend, nagegaan op welke wijze de naleving en de effecten van de maatregelen, zoals beschreven in het Protocol, geëvalueerd kunnen worden.

Voornemen

De evaluatie zal medio 2009 worden afgerond en de resultaten zullen aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd. Op basis van deze evaluatie zal bezien worden in hoeverre het aantal ondertekenaars van het Protocol uitgebreid kan worden.

THEMA 2: De beleidsketen in de luchtvaart

De beleidsketen in de luchtvaart

Ambitie: De luchtvaartketen optimaal inrichten, waarbij rollen, taken en verantwoordelijkheden van de diverse partijen goed gedefinieerd en gerealiseerd worden.

Internationale initiatieven:

- *Om de Nederlandse veiligheidsagenda goed over het voetlicht te krijgen bij de diverse internationale gremia zorgen dat Nederland in relevante gremia goed vertegenwoordigd is,*
- *Ondersteunen van de verdere uitbouw van EASA met alle luchtvaartonderwerpen (incl. operaties, brevettering, luchtverkeersdienstverlening en luchthavens) en zorgen dat de Group of Aerodrome Safety Regulators (GASR) een bestuurlijk goede plaats krijgen binnen (bij voorkeur) EASA of Eurocontrol.*

Nationale initiatieven:

- *Uitvoeren van een onderzoek door een (inter-)nationaal onderzoeksbureau naar het functioneren van het veiligheidssysteem van de luchtvaart in Nederland (veiligheidsonderzoek Nederland, aanvullend op het veiligheidsonderzoek dat door de VACS wordt uitgevoerd,*
- *Implementatie van Europese regelgeving en het bijbehorende Europese rapportagesysteem met betrekking tot de inrichting van het onderzoek naar luchtvaartincidenten,*
- *Naar aanleiding van het rapport Sorgdrager komen tot een gecoördineerde aanpak en samenhangend beleid voor de verschillende overheidsdiensten die belast zijn met veiligheidstaken op en rond Schiphol.*

EASA, uitbreidingen

Nadat op 20 februari 2008 de eerste uitbreiding van de EASA werd vastgesteld en gepubliceerd, diende de Europese Commissie op 25 juni 2008 het voorstel voor de tweede uitbreiding in bij het Europese Parlement en de Raad. De eerste uitbreiding legt de basis voor gemeenschappelijke veiligheidsstandaarden voor de vliegtuigoperaties en de brevettering van vliegend personeel. Inmiddels is de EASA begonnen met de uitwerking van de gedetailleerde implementatieregelingen. De tweede uitbreiding omvat de veiligheidsstandaarden voor de luchtverkeersdiensten en luchthavens. Het voorstel maakt onderdeel uit van het voorstel voor herziening van het zogenaamde SES-II (Single European Sky) pakket. Die herziening is gericht op een verbetering van de prestaties van de luchtverkeersdienstverlening.

In de Raad van 9 december is hiervoor een gedeeltelijk voorlopig akkoord gesloten (een partiële gemeenschappelijke oriëntatie).

De Nederlandse inbreng ondersteunt deze uitbreiding van de werkzaamheden van de EASA, maar wel met voortdurende aandacht voor terughoudendheid ten aanzien van de toename van de administratieve lasten en ten aanzien van de vermindering van de bevoegdheden voor de nationale overheden om in te kunnen grijpen bij urgente veiligheidsrisico's.

Voornemen

In 2009 wordt het overleg in de Raad over de tweede uitbreiding van de EASA-verordening voortgezet. Tegelijkertijd zijn Raad, Europees Parlement en de Europese Commissie begonnen met hun overleg over de amendementen van het Europees Parlement. De tijdsplanning is er daarbij op gericht om nog met dit Parlement een gezamenlijk besluit te nemen. Dit houdt in dat het besluit voor mei 2009 moet worden genomen.

De EASA is daarnaast verder gegaan met de voorbereiding van de implementatieregelingen van de Europese Commissie voor de eerste uitbreiding. Doel daarvan is een verdergaande harmonisatie van voorwaarden en een meer objectieve toets (door de EASA) op de naleving in de verschillende lidstaten. Een en ander dient uiterlijk op

8 april 2012 in werking te treden. In het najaar begint ook de voorbereiding van het implementatietraject van de tweede uitbreiding. Die zullen voortbouwen op de voorstellen van de 'Group Aerodrome Safety Regulators'.

JAA Training Centre

Het centrum voor de EASA-trainingen, de European Aviation Safety Training Organisation (EASTO), is voor wat betreft beheer overgenomen door de Joint Aviation Authorities. Deze organisatie van Europese luchtvaartdiensten, waarvan de regelgevende taken in de EASA zijn opgegaan, blijft bestaan. Een internationale werkgroep, met de EASA, de Europese Commissie, heeft daartoe een voorstel gedaan, dat in maart 2008 door de ECAC is bekrachtigd. Het trainingscentrum heeft een ruimere taak gekregen, met name voor trainingen ten behoeve van derde landen die bezig zijn met een proces van aansluiting bij de EASA. Deze trainingen zijn van groot belang voor de veiligheid van en naar de betrokken landen.

Voornemen

Het aantal inschrijvingen voor trainingen is in de afgelopen twee jaar verdrievoudigd. Verwacht wordt dat de vraag naar trainingen de komende op dit hoge niveau blijft. De Nederlandse inzet blijft erop gericht het instituut in Nederland te behouden.

Evaluatie Wet Melding Voorvallen Burgerluchtvaart

De regeling voor het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart is op 4 januari 2007 in werking getreden. Het betrof een uitwerking van de desbetreffende Europese richtlijn 2003/42/EG in Nederland. In het debat met de Eerste kamer over de wijziging van de Wet Luchtvaart ter implementatie van de richtlijn hebben de ministers van V&W en Justitie toegezegd het Nederlandse meldingssysteem voor voorvallen twee jaar na inwerkingtreding te evalueren. Een evaluatie uit te voeren door een commissie van deskundigen onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. In december 2008 is deze evaluatiecommissie van start gegaan. Voorafgaand op de inwerkingtreding was er onzekerheid over de meldingsbereidheid en rechtsbescherming van meldingsplichtigen. Tot op heden is het aantal meldingen gestegen en lijkt de meldingsbereidheid niet te zijn afgenomen. De evaluatie zal hierin nader inzicht bieden.

Voornemen

De evaluatiecommissie zal voorjaar 2009 haar resultaten presenteren. In aansluiting op deze evaluatie zal door het adviescollege DEGAS een advies worden uitgebracht over het spanningsveld tussen strafvervolgning en incidentmeldingen in algemene zin, waarin de ervaringen en inzichten uit andere maatschappelijke sectoren worden meegenomen.

Veiligheidsmanagement

In 2006 is het Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland uitgevoerd met hierin een aantal voorstellen en aanbevelingen om te komen tot een integraal veiligheidsmanagementsysteem binnen het Ministerie van V&W. Een van deze aanbevelingen betrof het helder vastleggen van de verantwoordelijkheden van de verschillende bij de luchtvaartveiligheid betrokken actoren en procedures. Begin 2008 zijn de rollen en taken van alle betrokkenen vastgelegd in het Handboek Veiligheidsmanagement Luchtvaart van V&W-DGLM.

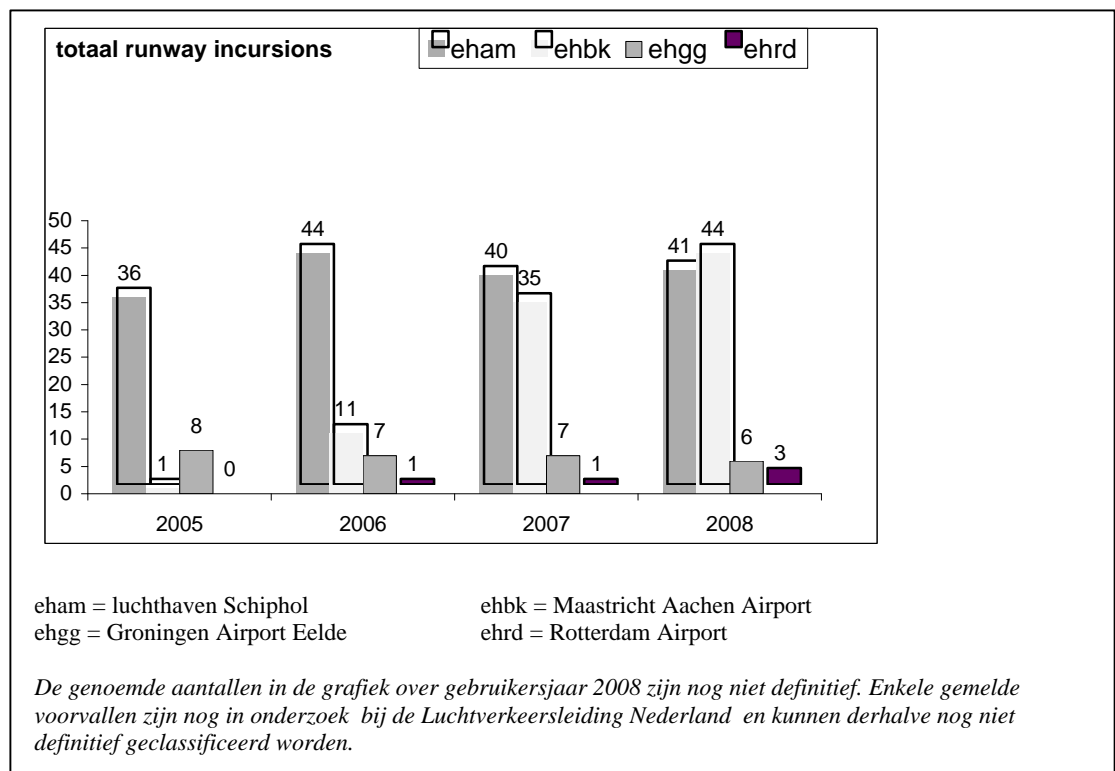
Een andere belangrijke aanbeveling betrof het jaarlijks gestructureerd prioriteren van veiligheidsonderwerpen door het Ministerie van V&W, de LVNL en de belangrijkste sectorpartijen. Voor 2008 zijn in gezamenlijk overleg de volgende onderwerpen geprioriteerd: runway incursions, vogelaanvaringen, grondafhandeling en human factors. Per prioriteit zijn acties benoemd en belegd bij de betrokken partijen, elk vanuit haar eigen verantwoordelijkheid. De onderwerpen 'grondafhandeling' en 'human factors' zijn uitgewerkt onder thema 1. 'Runway Incursions' en 'Vogelaanvaringen' worden hierna toegelicht.

Voornemen

Ook voor 2009 zullen in onderling overleg de gezamenlijke prioriteiten voor 2009 worden vastgesteld. Voorts zal in 2009 de huidige Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid en bijbehorende actieprogramma 2005-2010 worden herzien. Belangrijk onderdeel van deze herziening zal zijn het vaststellen van concrete, meetbare doelstellingen voor de meest risicovolle onderdelen van het luchtvaartproces. Dit laatste in lijn met de Safety Management-aanbevelingen van de ICAO ten aanzien van het State Safety Program. Dit State Safety Program zal geïntegreerd worden in de nieuwe Beleidsagenda.

Runway Incursions

Runway incursion, de incorrecte aanwezigheid van een vliegtuig, voertuig of persoon op een landings-/startbaan, wordt in de burgerluchtvaart gezien als potentieel veiligheidsrisico, vooral omdat de gevolgen ervan groot kunnen zijn. Luchthavenexploitanten, verkeersleidingdienstverleners en luchtvaartmaatschappijen zijn zich van die risico's bewust. De veiligheidsmanagement systemen van deze partijen zijn er dan ook (mede) op gericht om runway incursions te voorkomen.



Naar aanleiding van de voorvallen in 2007 heeft de Inspectie V&W de runway incursion-problematiek op de drie regionale luchtvaarterreinen nader onderzocht: Maastricht Aachen Airport (Beek), Rotterdam Airport en Groningen Airport Eelde. De bevindingen uit dit onderzoek zijn begin 2008 aan de Tweede Kamer gestuurd. In overleg met de belangrijkste betrokkenen is er een start gemaakt met het ontwikkelen van een beleidskader gericht op het bevorderen van een eenduidig gebruik van begrippen (o.a. ernst en risico classificatie) en de definitie 'Runway Incursions'. Een eenduidige definitie en classificatie maken effectieve en gezamenlijke incidentanalyses mogelijk.

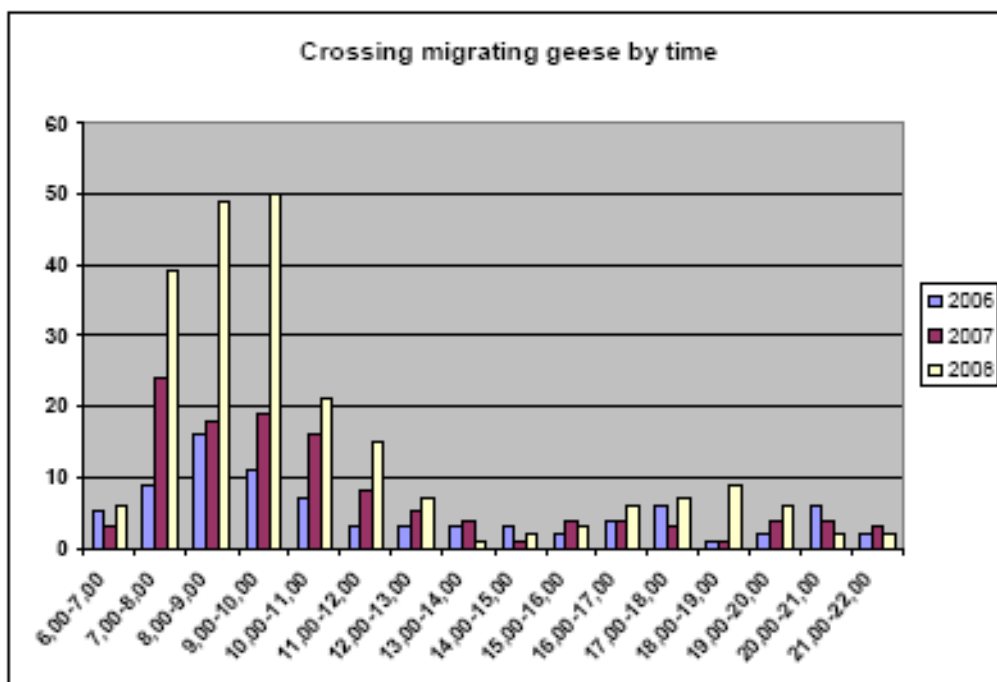
Voornemen

Voorjaar 2009 worden de resultaten van het door de OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) lopende onderzoek naar de Runway Incursion-incidenten op Schiphol verwacht. Deze resultaten zullen worden meegenomen in de afronding van het beleidskader 'Runway Incursions' medio 2009.

Vogelaanvaringen

Vogelaanvaringen vormen een permanent risico voor de luchtvaart in Nederland. Door verschillende betrokken overheden en sectorpartijen en met de inzet van een breed scala aan maatregelen, wordt gewerkt aan het oplossen van het probleem en aan het mitigeren van de risico's. Zo is de provincie Noord-Holland verantwoordelijk voor het beheren en beheersen van de vogelpopulaties in de omgeving van Schiphol. De provincie is in samenwerking met Schiphol en andere betrokkenen een project gestart om het acute probleem van ganzen op en rond de luchthaven aan te pakken. Daarnaast is de ontheffing ex art. 68 Flora- en faunawet voor het doden van diverse ganzensoorten in verband met de vliegveiligheid tijdelijk uitgebreid van een straal van 6 km rond de start- en landingsbanen naar 10 km.

Om het aantal aanvaringen met ganzen terug te dringen is op initiatief van Schiphol en het Ministerie van V&W in november 2008 een Expertmeeting 'Ganzen en Schiphol' gehouden. Doel van deze expertmeeting was om kennis en inzichten bijeen te brengen en uit te wisselen met het oog op het ontwerpen van effectieve en aanvaardbare maatregelen om risico's op aanvaringen tussen met name grauwe ganzen en luchtverkeer te verminderen.



Aantal waarnemingen van overstekende ganzen boven Schiphol per uur

Voornemen

In 2009 zullen twee vervolgonderzoeken plaatsvinden. Deze vervolgonderzoeken zijn gericht op een beïnvloeding van vliegroutes van ganzen door middel van een aangepast voedselaanbod en een nadere analyse van het gedrag van ganzen. Daarnaast blijven de huidige maatregelen onverkort van kracht en wordt via afstemming en overleg gezocht naar een optimalisatie van deze maatregelen.

Tevens wordt de instelling van een Nederlands Platform Vogelaanvaringen nagegaan waaraan alle bij vogelaanvaringen betrokken overheden, kennisinstituten en natuur- en milieuorganisaties deelnemen. Dit Platform heeft tot doel de samenwerking tussen de vele betrokken partijen te bevorderen en regie te voeren op de vele activiteiten (onderzoek, maatregelen) die in dit kader worden uitgevoerd en/of voorbereid.

Thema 3: Beleving en communicatie luchtvaartveiligheid

Beleving en communicatie luchtvaartveiligheid

Ambitie: Het geven van openheid over veiligheid, door actieve informatie over de feitelijke veiligheid en door onderzoek naar de beleving van luchtvaartveiligheid.

Internationale initiatieven:

- *Ontwikkelen en opzetten van een informatiesysteem voor de publieke verantwoording van veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen,*

Nationale initiatieven:

- *Onderzoeken van de beleving van luchtvaartveiligheid,*
- *In samenwerking met de sector, belangengroeperingen en consumentenorganisaties bespreken en bezien hoe meer openheid over veiligheid in de luchtvaart kan worden gegeven.*

Air Safety Committee

Het Air Safety Committee is het Europees comité voor de luchtvaartveiligheid, waarin onder meer gesproken wordt over de Europese lijst met vliegverboden (de 'zwarte lijst'). Dit comité is in 2008 een aantal malen bijeen gekomen en heeft daarbij de Europese zwarte lijst aangepast. De onveilige luchtvaartmaatschappijen die op de lijst staan worden uit het Europese luchtruim geweerd. De lijst vervult ook een belangrijke rol in het informeren van het Europese vliegende publiek over de veiligheidstoestand in diverse landen en van diverse luchtvaartmaatschappijen. Tevens vergroot de lijst de openheid over luchtvaartveiligheid door actieve informatie over de feitelijke veiligheid weer te geven. In 2007 zijn alle Indonesische luchtvaartmaatschappijen op deze zwarte lijst geplaatst, vanwege het aantal ongelukken dat plaatsvond en een ontoereikend toezicht op de luchtvaartveiligheid. Voorjaar 2008 is een overeenkomst met Indonesië gesloten tot het verlenen van technische assistentie op het gebied van toezicht op de luchtvaart, waarbij in Indonesië opleiding en training aan de plaatselijke inspecteurs gegeven wordt. Dit draagt bij aan het verbeteren van het toezicht en het verhogen van de luchtvaartveiligheid in Indonesië.

Voornemen

De feitelijke veiligheidssituatie verandert voortdurend doordat nieuwe informatie beschikbaar komt en landen hun prestaties verbeteren of verslechteren. De Nederlandse bijdrage aan het Air Safety Committee zullen dan ook onverminderd voortgezet worden. In 2010 zal een nieuw belevingsonderzoek worden uitgevoerd. Het vorige onderzoek dateert van september 2005.

Thema 4: Veiligheid voor de omgeving van luchthavens

Veiligheid voor de omgeving van luchthavens

Ambitie: Veiligheid voor de omgeving beheersen door afspraken over beleid en maatregelen voor de verbetering van de bronveiligheid en beleid en maatregelen voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Nationale initiatieven:

- *Ontwikkelen omgevingsbeleid (inclusief groepsrisicobeleid) voor de luchthaven Schiphol,*
- *Ontwikkelen beleids(normen) voor regionale en kleine luchthavens,*
- *Periodieke verbetering van het rekeninstrumentarium Externe Veiligheid.*

Externe veiligheid: groepsrisico

In het kabinetsstandpunt Schiphol 2006 zijn voor de externe veiligheid acties opgenomen over alternatief groepsrisicobeleid. Het kabinet is voornemens om het groepsrisico te beperken door het beperkingengebied 3 uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol te vergroten en door aanvullend ruimtelijk beleid te voeren in een gebied daaromheen. In 2007 is in overleg met het Ministerie van VROM en de regio een start gemaakt met de uitwerking en implementatie. In 2008 is deze uitwerking opgeschort in afwachting van het zogenaamde Alderstafel-overleg. De daar gemaakte afspraken zouden namelijk rechtstreeks kunnen doorwerken in de ligging en omvang van de gebieden waarvoor het groepsrisicobeleid moet worden uitgewerkt. Omgekeerd zouden afspraken over groepsrisico mogelijk interfereren met het beoogde Aldersadvies, met name het nieuw te ontwikkelen normen- en handhavingstelsel Schiphol waarvan de contouren in het Aldersadvies van oktober 2008 zijn opgenomen.

Voornemen

De nadere uitwerking en vormgeving van dit stelsel, dat naast geluid ook de externe veiligheid omvat, zal in de eerste helft van 2009 plaatsvinden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de acties uit het Kabinetsstandpunt Schiphol 2006 over alternatief groepsrisicobeleid.

Externe veiligheid: modellen

In december 2008 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel Regionale Burger en Militaire Luchthavens. Voor de implementatie van het externe veiligheidsbeleid voor burgerluchthavens zijn thans nog het Besluit- en de Regeling Burgerluchthavens in 2009 nodig, met een beoogde inwerkingtreding halverwege 2009. Ter ondersteuning van de uitvoering van dit beleid door de betrokken partijen in de regio, is in 2008 verder gewerkt aan de modellen voor de berekening van de risico's voor de omwonenden van luchthavens. Tevens is er gewerkt aan een Handreiking Externe Veiligheid Luchthavens ten behoeve van de regionale overheden.

In december 2008 is door het NLR een rekenmodel opgeleverd voor de externe veiligheidsrisico's van helihavens.

Voornemen

Met het Centrum Externe Veiligheid van het RIVM zijn inmiddels afspraken gemaakt over het beheer van deze rekenmodellen.

Thema 5: Beveiliging in de luchtvaart

Beveiliging in de luchtvaart

Ambitie: Het bevorderen van het beveiligingsniveau van de burgerluchtvaart tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Internationale initiatieven:

- *Uitvoeren benchmark securitykosten,*
- *Bevorderen dat het beveiligingsniveau van derde landen met luchtverbindingen naar de EU gemeenschappelijk door de EU beoordeeld worden,*

Nationale initiatieven:

- *Deelnemen aan onderzoeken naar het gebruik van intelligente videosystemen bij het instappen van passagiers,*
- *Uitwerken en implementeren van de te treffen concrete maatregelen in het kader van het project 'Bescherming Vitale Infrastructuur' van Binnenlandse Zaken, met name gericht op de mainport Schiphol Vitaal.*

Kosten security

De Europese Commissie (EC) heeft in mei 2008 een onderzoek uitgevoerd naar de financieringssystematiek van de kosten van beveiligingsmaatregelen op luchthavens binnen de Europese Unie. Op basis van dit onderzoek heeft de EC eind juni 2008 beleidsopties geformuleerd teneinde de concurrentievervalsingen in de luchtvaartsector op dit terrein terug te dringen en de onderlinge transparantie te vergroten. Dit kan worden bewerkstelligd door o.a. het schriftelijk vastleggen van de principes van financiering van de securitymaatregelen in de Europese luchtvaartsector.

Dit onderzoek speelt een belangrijke rol in de discussies over de stijgende tendens van de securitykosten in de luchtvaartsector, zowel op EU-niveau als nationaal niveau. Van Nederlandse zijde wordt vooral steun verleend aan de voorstellen gericht op het vergroten van de transparantie van de financiering van de securitymaatregelen.

Voornemen

Het uiteindelijke voorstel van de EC wordt voorjaar 2009 verwacht. Dit voorstel kan van invloed zijn op de financieringssystematiek van securitykosten binnen de EU. Dit voorstel zal kaderstellend zijn voor de financiering van de securitykosten en voor het onderzoek, in samenwerking met het Ministerie van Justitie, om de negatieve invloed van de securitykosten op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector te beperken.

In-flight security

In-flight security maatregelen zijn securitymaatregelen die betrekking hebben op de beveiliging van de vluchttuitvoering. De beveiliging van de vluchttuitvoering is een primair onderdeel van de zorg voor een veilige vluchttuitvoering en is een verantwoordelijkheid van het Ministerie van V&W.

De luchtvaartsector heeft eind november 2008 haar zorgen uitgesproken over de conflicterende regimes waaronder de uitvoeringsmaatregelen voor in-flight security thans zijn geregeld: deels EU300/2008 (paragraaf 10) en deels EU-ops/later EASA-ops (subpart S).

Voornemen

In 2009 zullen in goed onderling overleg de voorstellen van de sector om deze inconsistenties tegen te gaan worden uitgewerkt.

Vitale infrastructuur

In het rijksbrede project Vitaal is Schiphol aangemerkt als een vitaal knooppunt. In 2008 is de relatie met de spoorwegterminal onder Schiphol Plaza en de Schipholspoortunnel nader onderzocht. Een calamiteit in de Schipholspoortunnel kan mogelijk leiden tot een vitale bedreiging voor de Luchthaven Schiphol.

Voorts is in 2008 bijgedragen aan het tot stand komen van een EU-Richtlijn voor Europees kritische infrastructuur (EPCIP European Programme for Critical Infrastructure Protection). Deze Richtlijn is in december 2008 aangenomen. Met de criteria uit deze richtlijn kan worden bepaald welke luchthavens en luchtverkeersleidingen als Europees kritisch moeten worden aangemerkt.

Voornemen

Begin 2009 zal een rapport, met eventuele aanbevelingen, worden opgesteld over de risico's in de interacties tussen de Schipholspoortunnel en de Luchthaven Schiphol, en vooral Schiphol Plaza. Ook zal de EU-Richtlijn voor Europees kritische infrastructuur (EPCIP) in Nederland worden geïmplementeerd. Onder andere zal vastgesteld moeten worden of Schiphol als Europees kritische infrastructuur kan worden aangemerkt.

Interactie safety/security

De gebeurtenissen in Londen in augustus 2006 zijn de aanleiding geweest voor Nederland om de ICAO te verzoeken om trainingseisen op te stellen met betrekking tot kennis van gevaarlijke goederen voor security personeel op luchthavens. Screeners zullen namelijk door de (security) liquids, beperking van gels en spuitbussen in de cabine, meer geconfronteerd worden met gevaarlijke stoffen.

Het verzoek van Nederland is geaccepteerd en de trainingseisen voor security personeel in Annex 18 van ICAO (Annex voor gevaarlijke goederen) is overeenkomstig aangepast. In 2008 is een implementatietraject gestart dat er toe heeft geleid dat de nieuwe trainingseisen tijdig (voor 1 januari 2009) zijn geïmplementeerd in de nationale wetgeving. Het Ministerie van V&W is actief betrokken bij het ontwikkelen van de nieuwe implementing rules horende bij de nieuwe EU security verordening 300/2008. Dit om invulling te geven aan haar eigen verantwoordelijkheden op dit terrein (inflight security), maar ook om zorg te dragen dat deze nieuwe regeling niet conflicteert met de huidige safety regelgeving.

Voornemen

De trainingseisen zullen met ingang van 1 januari 2009 van kracht worden. De trainingsprogramma's van de verschillende opleidingsinstituten zullen worden beoordeeld op de nieuwe eisen. Daarnaast vraagt de constante ontwikkeling van nieuwe internationale securityregelgeving om een actieve inbreng van de Nederlandse belangen en wensen.

Beveiliging LVNL en Schiphol

Op Europees niveau zijn verschillende initiatieven opgestart om tot geharmoniseerde kaders te komen voor het niveau van beveiliging van de verschillende luchtverkeersleidingen in Europa. Hieraan is vanuit Nederland actief bijgedragen. Het Ministerie van V&W is verantwoordelijk voor de beveiliging van de luchtverkeersleiding. Binnen de LVNL zijn de vertrouwensfuncties aangewezen en is een start gemaakt met het opstellen van een beleidskader beveiliging luchtverkeersleiding.

Voor de beveiliging van Schiphol is de minister van Justitie verantwoordelijk. Het Ministerie van V&W verleent hieraan medewerking met speciale aandacht voor de wisselwerking tussen beveiliging (security) en veiligheid (safety). In 2005 is op initiatief van de minister van Justitie het centrale besturingsmodel 'Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol' (BPVS) opgericht. Hierin wordt via publieke en private samenwerking gewerkt aan een integrale uitvoering van de beveiligings- en veiligheidsmaatregelen op Schiphol. Het Ministerie van V&W heeft in 2008 actief bijgedragen aan dit samenwerkingsplatform.

Voornemen

In 2009 wordt het beleidskader voor het niveau van beveiliging van de LVNL afgerond. Voorts worden de bijdragen aan de verschillende internationale initiatieven om internationaal tot geharmoniseerde kaders te komen en aan het centrale besturingsmodel "Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol" gecontinueerd.

Thema 6: Maatschappelijk ongewenste neveneffecten van luchtvaart

Maatschappelijk ongewenste neveneffecten van luchtvaart

Ambitie: Meer inzicht krijgen in de maatschappelijke ongewenste neveneffecten en zorgen dat er geen negatieve invloed op de veiligheid is.

Internationale initiatieven:

- *Ontwikkelen van een V&W strategie en visie met betrekking tot de gezondheid van passagiers,*
- *Onderzoeken van de mogelijkheden om in internationaal (ICAO, ECAC) verband regelgeving te ontwikkelen om drugssmokkel via de luchtvaart tegen te gaan,*
- *Onderzoeken van de mogelijkheden om in internationaal (ICAO, ECAC) en nationaal verband betere maatregelen te treffen en regelgeving te ontwikkelen tegen de overlast van zogenaamde unruly passengers,*

Nationale initiatieven:

- *Ontwikkelen van een V&W strategie en visie met betrekking tot de eventuele maatregelen die de luchtvaart kan nemen bij het beperken van de verspreiding van infectieziekten (zoals vogelpest en SARS),*
- *In overleg met de Nederlandse Antillen komen tot verdere bestrijding van bolletjesslikkers.*

Nationale Facilitatie Commissie

De Nationale Facilitatie Commissie (in 1991 ingesteld overeenkomstig de verplichting van annex 9 van het Verdrag van Chicago) richt zich op het wegnemen van belemmeringen van verschillende aard, waarmee het vervoer van passagiers en cargo van "A" naar "B" door de lucht te maken heeft. In 2008 heeft de commissie vooral aandacht besteed aan wet- en regelgevingontwikkelingen op het gebied van grensbewaking en aan de overdracht van passagiersgegevens die door steeds meer landen van de luchtvaartmaatschappijen worden opgevraagd. Daarbij stonden de mogelijke gevolgen voor de passagier, luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven Schiphol centraal. Daarnaast zijn de tweejaarlijkse ECAC Facilitatie werkgroepen voorbereid net zoals het ICAO facilitatie panel.

Hierbij heeft de ECAC (European Civil Aviation Conference) tot doel de ontwikkeling van een veilig, efficiënt en sterk Europees luchtvaartbeleid te promoten.

Voornemen

In 2009 zal een inventarisatie plaatsvinden met betrekking tot de reeds in Nederland geïmplementeerde standards en recommended practices (SARPs) uit Annex 9. Indien blijkt dat de SARPs niet geïmplementeerd zijn en knelpunten geïdentificeerd worden, zal de Nationale Facilitatie Commissie de nationaal te treffen voorzieningen coördineren en hierbij betrokken ministeries en overige instanties adviseren.

Neveneffecten: luchtvaart en gezondheid

De World Health Organization (WHO) stelde medio 2005 haar gewijzigde International Health Regulations (IHR) vast. Hierin wordt voorgeschreven op welke wijze lidstaten zich dienen te prepareren op en te handelen bij de uitbraak van bijvoorbeeld een griepandemie of een besmetting met ernstige gevolgen voor de volksgezondheid (bijvoorbeeld vogelgriep). Deze IHR zijn door het Ministerie van VWS vertaald in nationale wetgeving met de inwerkingtreding van de Wet Publieke Gezondheid, medio december 2008.

Voornemen

Via de Nationale Facilitatie Commissie zal het Civil Aviation Preparedness Plan in 2009 nadere uitwerking krijgen en in nauwe samenwerking met alle betrokkenen worden geïmplementeerd.