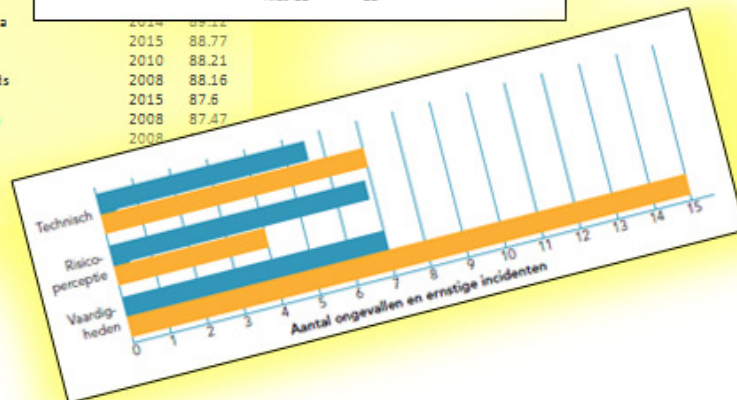
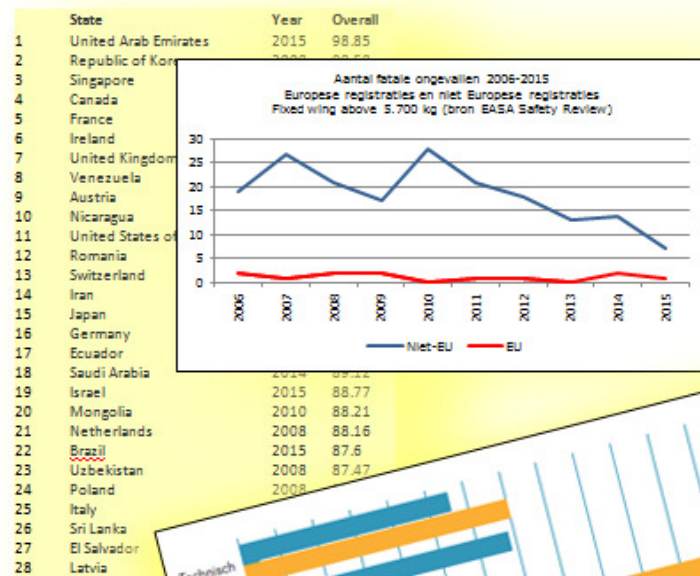


SSP Actieplan 2015-2017

Editie 1.0

13 mei 2016



Colofon

	Directoraat-generaal Bereikbaarheid Directie Luchtvaart
SSP Kernteam	Jos Wilbrink Carel Wassink Letitia Kanhai
SSP Kernteam Plus	Ieden SSP Kernteam en Sjoerd van Dijk Trudie Crommentuijn Christopher Anderton Leonard Boer Petra Syaifoel Ingeborg van Gasteren Rob van der Boom
Contactpersoon	Carel Wassink Beleidsmedewerker Veiligheidsmanagement T 070-4563336 carel.wassink@minienm.nl
Opdrachtgever	directeur Luchtvaart DGB

Tabel Versiebeheer

Versienummer	Datum	Revisies
1.0	13-05-2016	Eerste publicatie

Inhoud

Colofon	3
Inhoudsopgave	5
Inleiding	7
1 Veiligheidsdoelen	9
2 Het bepalen van actiepunten	11
3 Actiepunten	15
4 Uitvoering actiepunten	39
5 Bijlagen	41
Afkortingenlijst	45

Inleiding

De Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) eist van haar lidstaten dat zij beschikken over een State Safety Programme (SSP).

Het SSP beschrijft de samenhang tussen bestuur, toezicht en luchtvaartorganisaties. Het SSP beschrijft daarmee de manier waarop het veiligheidsmanagement voor de burgerluchtvaart in Nederland¹ wordt vormgegeven en hoe de verantwoordelijkheden zijn belegd (zie kamerstuk, vergaderjaar 2014–2015, 24 804, Nr. 88). Het SSP bevat veiligheidsdoelen die richting geven aan de inzet van overheid en sector, die elk een eigen verantwoordelijkheid hebben.

Dit SSP Actieplan is een aanvulling op het SSP. Het SSP Actieplan is nadrukkelijk een levend werkdocument van veelal technisch-operationele aard, aanpassingen lopende het jaar zijn mogelijk. De versiedatum wordt gebruikt als referentie.

Tenminste 1 keer per 2 jaar wordt het actieplan vernieuwd en gepubliceerd.

Het SSP Actieplan bevat de veiligheidsdoelen en actiepunten waarmee het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) actief veiligheid in de burgerluchtvaart bevordert.

Kortlopende activiteiten zullen ad hoc worden opgepakt. Het SSP Actieplan wordt beheerd door de afdeling Luchtvaartveiligheid (LVV) van het Directoraat-generaal Bereikbaarheid (DGB) van IenM.

De uitvoering van de gedeelde verantwoordelijkheid voor de veiligheid in de burgerluchtvaart krijgt met dit actieplan vorm langs verschillende lijnen:

- Uitvoering geven aan de in dit actieplan opgenomen projecten;
- Het op verzoek van de luchtvaartsector uitwisselen van kennis en ervaringen via een domeinoverleg dat per sector plaatsvindt;
- Een jaarlijkse evaluatie over de voortgang van de projecten en regelmatig een prioriteringssessie met de sector.

Bij dit alles wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande overleggen.

Met de tweedeling SSP en SSP Actieplan is aansluiting gezocht bij de Europese aanpak. Dat onderscheidt ook een programma en een actieplan, respectievelijk het European Aviation Safety Programme (EASP) en het European Plan for Aviation Safety (EPAS).

Ook inhoudelijk is aansluiting gezocht bij de Europese aanpak. De actiepunten uit het EPAS die zijn gericht tot de lidstaten worden, indien relevant voor Nederland, overgenomen in het SSP Actieplan, bijlage 5.4.

In hoofdstuk 1 staan de twee belangrijkste veiligheidsdoelen zoals beschreven in het SSP toegelicht, voor respectievelijk de commerciële luchtvaart en de General Aviation.

Risicomanagement is een belangrijke bouwsteen van veiligheidsmanagement: zoek de risico's en voorkom dat er iets gebeurt. In hoofdstuk 2 wordt uitgelegd welke methodiek is gevolgd om risico's te bepalen.

Veiligheidsmanagement let daarbij zowel op operationele risico's (vogelaanvaringen, botsingen met onbemande luchtvaartuigen, gebrek aan vliegvaardigheid, etc.) als op organisatorische risico's² (als gevolg van inrichting organisaties, aanpassen regelgeving, veiligheidscultuur, etc.).

¹ Inclusief Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

² Systemic risks

In overleg met luchtvaartdeskundigen, uit alle delen van de Nederlandse luchtvaart, is een selectie gemaakt en zijn 22 risico's geprioriteerd.

Door actualiteiten kunnen nieuwe risico's worden toegevoegd. In dit actieplan is dat inmiddels gedaan voor het onderwerp "Medische keuring piloten". Dit onderwerp past in de context van dit actieplan. Hierover zijn ook reeds toezeggingen gedaan aan de Tweede Kamer. Indien er in de loop van het jaar nog meer actiepunten worden toegevoegd worden deze oplopend genummerd. Elke actie heeft en houdt een uniek nummer.

Hoofdstuk 3 bevat de 23 risico's uitgewerkt in actiepunten. De in dit actieplan opgenomen actiepunten zullen de komende tijd worden opgepakt.

De eerste stap daarbij is het uitwerken van de actiepunten in een plan van aanpak (per actiepunt). Daarbij zal worden bekeken welke stakeholders hoe betrokken moeten worden en in welk van de bestaande structuren en/of overleggen het actiepunt het meest logisch uitgevoerd kan worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de bestaande rollen, verantwoordelijkheden en overlegstructuren, zowel binnen het ministerie van IenM alsook daarbuiten. Alle bestaande structuren/rollen en verantwoordelijkheden staan beschreven in het SSP. De eerstgenoemde actor is de trekker van de actie, tenzij anders wordt afgesproken.

Voor het SSP en het SSP Actieplan is het van belang dat alle betrokken partijen beschikken over de juiste kennis en kunde in relatie tot het actiepunt. Dit is een continu proces en een voornaam punt van aandacht voor alle betrokken organisaties.

Hoofdstuk 4 beschrijft hoe de Veiligheidsmanager DGB invulling zal gaan geven aan zijn verantwoordelijkheden die zijn beschreven in het SSP deel 1.

Hoofdstuk 5 gaat in op de voorgestelde werkwijze voor de uitvoering van dit actieplan met als onderdeel de te houden domeinoverleggen.

1

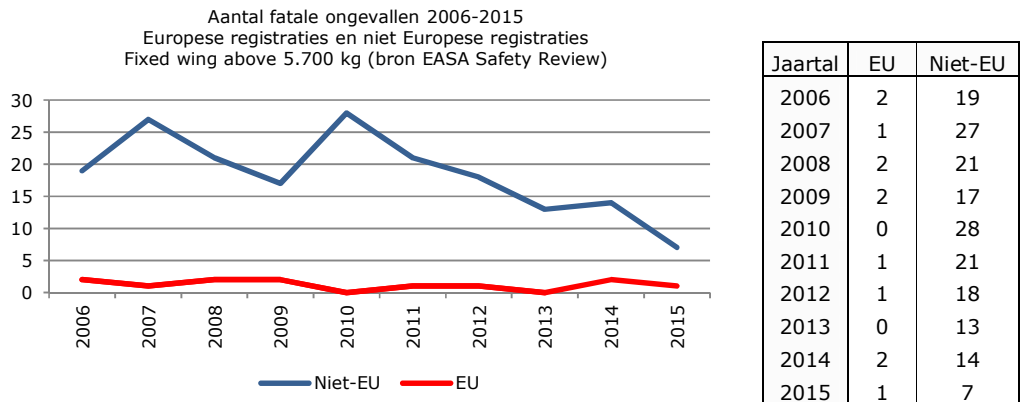
Veiligheidsdoelen

1.1

Commerciële luchtvaart

Het SSP noemt als belangrijkste veiligheidsdoel: géén vermijdbare fatale ongevallen in de commerciële luchtvaart met Nederlandse luchtvaartuigen, noch op Nederlandse luchthavens, noch in het Nederlandse luchtruim, noch met door Nederlandse bedrijven onderhouden luchtvaartuigen.

Daarmee is het nationale doel voor de commerciële luchtvaart bepaald.



In 2015 heeft zich 1 fataal ongeval voorgedaan in de commerciële luchtvaart met EU-vliegtuigen, de ramp met de Germanwings vlucht op 24 maart 2015.

Met dit geringe aantal fatale ongevallen met EU luchtvaartuigen is het redelijk om niet op voorhand ongelukken te accepteren. De term “geen vermijdbare” is opgenomen om te benadrukken dat naleving van bestaande veiligheidsregels essentieel is. Ongevallen zijn echter ook dan niet geheel uit te sluiten. Luchtvaart is een sector die in staat is gebleken om zijn eigen verantwoordelijkheid te nemen. Goede voorlichting, onderzoeken van voorvallen en delen van kennis vormen de beleidsprioriteit. Indien een ongeval zich herhaalt omdat er geen maatregelen zijn genomen zullen de maatschappij, de nabestaanden van het eerste ongeval, en de nabestaanden van het tweede ongeval in toenemende mate van mening zijn dat het ongeval vermijdbaar was. Deskundig handhaven is een essentieel sluitstuk.

1.2

General Aviation

Met General Aviation (GA) of kleine luchtvaart wordt bedoeld de groep luchtvaartgebruikers, variërend van recreatieve gebruikers tot kleine commerciële gebruikers.

Voor de GA is het nationale veiligheidsdoel: géén fatale ongevallen in de GA waarbij luchtvaartuig, uitrusting of training een rol hebben gespeeld (interne veiligheid) en geen doden of gewonden op de grond (externe veiligheid).

Met deze beschrijving wordt duidelijk gemaakt dat een beoefenaar van GA een zeker risico neemt. Het is niet aan de overheid om die individuele afweging onmogelijk te maken. Dat neemt niet weg dat luchtvaartuig, uitrusting en training aan eisen dienen te voldoen die eraan bijdragen dat er geen onnodig of onbekend risico wordt genomen. Bij het toelaten speelt daarbij een belangrijke rol dat een derde op de grond er van uit mag gaan dat zijn veiligheid zeer zwaar weegt bij de afweging van toegestane luchtvaart activiteiten.

Uit een themaonderzoek³ van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) blijkt dat de kleine luchtvaart aanmerkelijk minder veilig is dan de commerciële luchtvaart. De OVV constateert dat de meeste ongevallen het gevolg zijn van gebrekkige vliegvaardigheden en een gebrekkige risicoperceptie van de piloot. Het SSP Actieplan doet voorstellen voor verbetering.

³ Ongevallen in de kleine luchtvaart, januari 2014

2

Het bepalen van actiepunten

Bij het bepalen van de actiepuntenlijst vormt de lijst van de dertien randvoorwaarden en prioriteiten voor de veiligheid uit het SSP de basis. Het proces met stakeholders is benut om deze te concretiseren en aan te vullen. Ook zullen actuele ontwikkelingen nopen tot aanvulling.

2.1

Risicomanagement

Een belangrijke bouwsteen en onderdeel van ieder veiligheidsmanagementsysteem (VMS) is risicomanagement.

Risicomanagement kent drie stappen:

- het identificeren van risico's (2.2),
- het beoordelen van de risico's (2.3),
- het verkleinen van de risico's indien noodzakelijk geacht (2.4).

Verplicht risicomanagement op basis SSP voor het gehele luchtvaartstelsel in Nederland is nieuw. Voor het eerst is, in overleg met de gehele Nederlandse luchtvaartsector, risicomanagement beschreven en uitgevoerd. Het identificeren van risico's is gedaan aan de hand van relevante bronnen en documenten. De beoordeling van de risico's is uitgevoerd in prioriteringssessies, met de commerciële luchtvaart en de General Aviation afzonderlijk. Dat heeft geleid tot dit actieplan. Het verkleinen van de risico's geschiedt met het uitvoeren van de actiepunten.

De gekozen risico's zijn nu, bij de start van risicomanagement, veelal organisatorisch van aard. Eerst is duidelijkheid over de inrichting en de organisatie van de veiligheid noodzakelijk. Na deze 'opstart' is de verwachting dat er risico's worden geprioriteerd die meer operationeel van aard zijn.

2.2

Het identificeren van risico's

Allereerst is een selectie gemaakt van voor Nederland relevante bronnen en documenten waarin risico's worden benoemd.

State Safety Programme

Het SSP is een belangrijke bron voor het SSP Actieplan, het bevat twee nationale veiligheidsdoelen en dertien randvoorwaarden en prioriteiten voor de veiligheid. Deze zijn met name gericht op het organiseren van de luchtvaartveiligheid, zie bijlage 5.1. Deze dertien randvoorwaarden en prioriteiten voor de veiligheid zijn opgenomen in het SSP Actieplan.

Rapport Ongevallen in de kleine luchtvaart

Naar aanleiding van een toename in 2012 van het aantal ernstige incidenten en ongevallen in de kleine luchtvaart heeft de OVV een themaonderzoek uitgevoerd. In het Rapport Ongevallen in de kleine luchtvaart constateert de OVV een gebrek aan vliegvaardigheid en risicoperceptie. De OVV doet enkele suggesties. Uit dit rapport zijn twee mogelijke actiepunten afgeleid, bijlage 5.2.

European Plan for Aviation Safety

De European Aviation Safety Agency (EASA) vraagt de lidstaten aandacht te besteden aan een groot aantal actiepunten. De actiepunten uit het European Plan 2014-2019, zie bijlage 5.3., zijn als bron gebruikt. Het European Plan 2016-2020, bijlage 5.4, is nadien beoordeeld op actualiteit.

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) heeft een lijst opgesteld met bedreigingen voor de luchtvaart, bijlage 5.5.

Significant Seven

De Civil Aviation Authority United Kingdom (CAA UK) heeft door luchtvaartdeskundigen en met behulp van de beschikbare gegevens over incidenten en voorvallen een lijst met zeven bedreigingen opgesteld, bijlage 5.6.

Flight Safety Foundation

De Flight Safety Foundation (FSF) heeft een lijst met elf bedreigingen voor de luchtvaart opgesteld, bijlage 5.7.

Uitkomsten Themabijeenkomst (SSP Special) met de luchtvaartsector

Op 8 oktober 2014 heeft een Themabijeenkomst plaatsgevonden met de Nederlandse luchtvaartsector. In de werkgroepen zijn door de aanwezige luchtvaartdeskundigen risico's en veiligheidsdoelen benoemd, bijlage 5.8.

2.3

Het beoordelen van risico's

De bronnen en documenten zijn met stakeholders, partijen die actief zijn in de luchtvaart en invloed kunnen uitoefenen op de veiligheid, besproken. Zij beschikken over de benodigde kennis en ervaring om de voor Nederland belangrijkste risico's te beoordelen en te prioriteren.

Er hebben twee prioriteringssessies plaatsgevonden, respectievelijk met de commerciële luchtvaart en de General Aviation. De deelnemers zijn vermeld in bijlage 5.9.

Met deze aanpak is gekozen voor een expertbenadering en het verkrijgen van een groot draagvlak in de gehele Nederlandse luchtvaart.

De prioriteringssessie eind 2014 voor de commerciële luchtvaart heeft geleid tot de volgende tien aandachtspunten vanuit de sector:

1. Analyse en rapportage Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) verbeteren,
2. Het risico van een terugtrekkende overheid,
3. Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), ontwikkelingen in de onbemande luchtvaart,
4. Vliegvaardigheid en training,
5. Grondafhandeling,
6. Verlies controle over vliegtuig⁴.
7. Vogelaanvaringen,
8. Luchtverkeersdienstverlening: standaardisatie, toezicht, druk capaciteit, indeling luchtruim, coördinatie, geluidpreferent baangebruik,
9. Risicoanalyses van overheid en sector verbinden,
10. Just culture is cruciaal voor een goed werkend VMS.

De prioriteringssessie eind 2014 voor de General Aviation heeft geleid tot de volgende zeven aandachtspunten vanuit de sector:

1. Just culture is cruciaal voor een goed werkend veiligheidsmanagement,
2. RPAS, ontwikkelingen in de onbemande luchtvaart,
3. GA heeft relatief weinig voorvalmeldingen, vereist actie,
4. Trainingen VMS: moet overheid dit zelf doen of op nationaal niveau een trainingsinstituut voor VMS,
5. Het risico van een terugtrekkende overheid.
6. Vliegclubs dienen maatregelen te nemen om de vaardigheden en de risicoperceptie van de leden te borgen. Voorlichting, maar ook minder vrijblijvende maatregelen. Verplicht: veiligheidsmeeting, opfriscursus, vliegfrequentie, profchecks.
7. Opstellen communicatieplan voor General Aviation door sector en overheid.

De punten uit deze twee lijsten plus de dertien randvoorwaarden en prioriteiten voor de veiligheid uit het SSP, samen met een aantal doorlopende projecten uit de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid, dat in dit SSP is opgegaan, vormen de basis voor het SSP Actieplan. Door enkele punten samen te voegen is een lijst met uiteindelijk 23 actiepunten ontstaan, zie hoofdstuk 3.

⁴ Loss of control in flight

2.4

Het verkleinen van de risico's

Met het benoemen van deze 23 actiepunten/risico's kan de volgende stap in het kader van risicomanagement worden gezet: het verkleinen van de risico's. In hoofdstuk 3 wordt ieder actiepunt uitgewerkt in een korte beschrijving. De actiepunten worden uitgevoerd vanaf 2015.

SSP.2015.001 Voldoen aan de eisen voor Continuous Monitoring Approach van ICAO*Omschrijving*

ICAO is in 2013 begonnen lidstaten elektronisch en continu te beoordelen door middel van Continuous Monitoring Approach (CMA). ICAO heeft hiertoe het webbased OnLine Framework ingericht.

Nederland werkt volledig mee aan alle onderdelen van dit CMA:

- het registreren van de wijze van implementatie (de zogenaamde compliances) van de ICAO standaards en het filen van de afwijkingen (de zogenaamde differences) in het ICAO Electronic Filing of Differences (EFOD)
- met het beantwoorden van de ICAO Protocol Questions (PQ's) wordt de implementatie van het toezicht beschreven (de zogenaamde Effective Implementation waarop ICAO de lidstaten scoort),
- met het beantwoorden van de State Aviation Activity Questionnaire (SAAQ) wordt het luchtvaartstelsel van Nederland beschreven.
- met het opstellen van corrective action plans (CAP's) wordt de aanpak van tekortkomingen in de Protocol Questions beschreven.

Betrokkenen

DGB, HBJZ en ILT (input expertise), alsmede de National Continuous Monitoring Coordinators (NCMC's) van Curaçao, Sint Maarten en Aruba. De Nederlandse NCMC is aanspreekpunt voor ICAO.

Resultaat

Naleving van verplichtingen is een basisvoorwaarde bij een goede veiligheidscultuur. De overheid dient voorbeeldgedrag te vertonen. Het gewenste resultaat is een 100% implementatie van de annexen en vastgelegd in het EFOD, een update van de SAAQ, de uitvoering van de PQs en het opstellen en uitvoeren van eventuele corrective action plans (CAP's).

Bijkomend voordeel: Nederland kan met vertrouwen een ICAO-audit tegemoet treden.

Planning

Afronden invullen vragen lijsten:

SAAQ 1 oktober 2016

PQ's en CAP's 1 mei 2017

EFOD 1 januari 2018

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. PvA in MT DLV vaststellen
2. Training van de vier NCMC's binnen het Koninkrijk is noodzakelijk.
3. Daarnaast dient ICAO Montréal de databases voor het Koninkrijk der Nederlanden op te splitsen in separate databases per individueel land in het Koninkrijk. Pas dan ontstaat een eenduidig beeld van de feitelijke mate van implementatie van de ICAO Standards and Recommended Practices (SARPS).
4. Na splitsing van de databases kunnen de vier landen apart hun invoermodules invullen met elk een eigen database daaronder.
 - a. SAAQ – bevat 300 vragen over de luchtvaartorganisatie. Dit vereist samenwerking met ILT.
 - b. PQs – ca 1000 vragen over toezicht ook in samenwerking met ILT.
 - c. CAP – voor iedere tekortkoming in de PQs een corrective action plan.
 - d. CC/EFOD – ca 11000 items over implementatie van alle 19 ICAO Annexen. EASA helpt door CC's op te stellen voor de EU regelgeving, maar aanvulling voor nationale regelgeving en de BES is noodzakelijk.
5. Significante differences moeten worden gemeld in het Aeronautical Information Package(AIP).

6. Na het vullen van de modules is het zaak de modules up-to-date te houden.
Organisatorische aanpassingen en wijzigingen in de regelgeving moeten telkens weer worden verwerkt.
7. Voorgesteld wordt na 2018 alle modules driejaarlijks te actualiseren.
8. Keuze maken voor minimum aantal of percentage differences.
9. Nederland wil in beginsel niet vragen om een audit, maar zal er wel klaar voor zijn.
10. ICAO stelt alle via CMA verkregen data beschikbaar aan alle lidstaten.
11. Tevens bepaalt ICAO op basis van deze veiligheidsinformatie haar auditprogramma.
12. Voor 1 december 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten die moeten worden meegenomen?

**SSP.2015.002 Regelgeving Antillen
Regelgeving Bonaire, Sint Eustatius en Saba op orde**

Omschrijving

Doel is dat de regelgeving van Bonaire, Sint Eustatius en Saba op 31 december 2017 voldoet aan de relevante ICAO-standaarden. Daarbij wordt rekening gehouden met de wijze van implementatie door de autoriteit van de Verenigde Staten, de dominante luchtvaart autoriteit in de regio. Ook het toezicht dient afdoende te zijn ingericht. Er dient te worden voldaan aan de ICAO-standaarden tenzij er een gemotiveerde afwijking wordt gefiled.

Betrokkenen

DGB, HBJZ, ILT (input expertise en HUF-toets⁵), openbare lichamen Caribisch Nederland

Resultaat

Het land Nederland, inclusief Bonaire, Sint Eustatius en Saba, kan met vertrouwen een internationale audit tegemoet treden.

Planning

Gap-analyse en Beleidsmatige kaders 1 oktober 2016.
Juridische formalisering 2016-2017.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Bepaal wat problemen zijn waartegen betrokken partijen lopen als gevolg van huidige regelgeving, de Civil Aviation Regulations Netherlands Antilles, (CARNA). Gebruik deze lijst als checklist.
2. Maak tabel waarin vergelijking kan worden gemaakt met CARNA, ICAO SARPS, MCARs en daarop gebaseerde regels, EASA/EU/NL regelgeving voor Luchthavens en ATM. Inventariseer huidige toepassingsproblemen als soort checklist bij keuze oplossingen.
3. Houd rekening met relatie met project SSP.2015.003 door ATM en Vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht.
De relatie met project SSP.2015.003 wordt veroorzaakt doordat DC ANSP van Curaçao ook op Bonaire services verleent.
Ook is een relatie door PJIAE van Sint Maarten voor levering van Aerodrome Flight Information Service Operators (AFISO's) op Saba en Sint Eustatius.
Tenslotte is er een relatie met Aruba, Curaçao en Bonaire door het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.
4. Houd bij bepalen voorkeur rekening met wens Regiegroep om zo veel als mogelijk te harmoniseren binnen het Koninkrijk, waarbij zo mogelijk aan de relevante ICAO Standards wordt voldaan.
5. Houdt verder rekening met wens ICAO NACC om binnen Caribbean op termijn een seamless airspace te ontwikkelen.
6. Voor de projecten SSP.2015.002 en SSP.2015.003 is in 2016 en 2017 vrij veel inhoudelijke expertise nodig.
7. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten zijn die moeten worden meegenomen.

⁵ Bij de ontwikkeling van nieuwe regelgeving (en beleid) voert ILT een toets uit op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF).

SSP.2015.003 Regelgeving Curaçao, Sint Maarten en Aruba op orde

Omschrijving

Doel is dat het Koninkrijk der Nederlanden als ondertekenaar van het verdrag van Chicago, inclusief Curaçao, Sint Maarten en Aruba, op 31 december 2018 op geloofwaardige wijze invulling geeft aan de ICAO-standaarden in nationale regelgeving. Afwijkingen (differences) worden pas na gedegen afweging gemeld.

Betrokkenen

Besturen Curaçao, Sint Maarten en Aruba,
DGB, HBJZ, ILT (input expertise).

Resultaat

Het Koninkrijk der Nederlanden, dus inclusief Curaçao, Sint Maarten en Aruba kan met vertrouwen een internationale audit tegemoet treden.

Planning

Afspraken gemaakt in de Regiegroep 2016 omtrent (mogelijke) harmonisatie;
Juridische formalisering 2016-2018 bepalen mede de planning.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Dit project wordt al in 2015 gestart om conform afspraken Regiegroep van juni 2016 zoveel mogelijk te kunnen harmoniseren.
Uitgangspunt is dat de continue monitoring een score van ten minste 7.0 voor het Koninkrijk als geheel oplevert.
2. Relatie met project 2015.002 wordt veroorzaakt doordat DC ANSP van Curaçao ook op Bonaire services verleent.
Ook is een relatie door PJIAE van Sint Maarten voor levering van AFISO's op Saba en Sint Eustatius.
Tenslotte is er een relatie Aruba en Curaçao met Bonaire door het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.
Dit alles pleit voor afgestemde en zo veel mogelijk geharmoniseerde regelgeving.
3. Binnen het Koninkrijk zijn Curaçao, Sint Maarten en Aruba autonoom en beslissen zelf over hun regelgeving.
4. Voor de projecten SSP.2015.002 en SSP.2015.003 is in 2015 en 2016 vrij veel inhoudelijke expertise nodig.
5. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?

SSP.2015.004 ICAO
ICAO State Letters tijdig beantwoord en verwerkt

Omschrijving

ICAO communiceert met verdragsstaten middels State Letters. Alle State Letters die een relatie hebben met de implementatie van regelgeving binnen Nederland worden op tijd beantwoord. Bij voorgestelde nieuwe regelgeving wordt beoordeeld of die effectief en proportioneel is. Indien er nieuwe afwijkingen ontstaan, worden die tijdig vermeld in het ICAO OnLine Framework en wordt aangegeven welke Europese of nationale regels per wanneer aangepast zullen worden.

Betrokkenen

DGB, HBJZ en ILT (input expertise en HUF-toets), alsmede de CAA's van Curaçao, Aruba en Sint Maarten. Ook het ministerie van Defensie is betrokken.

Resultaat

De regelgeving wordt waar nodig tijdig beïnvloed en adequaat geïmplementeerd. Jaarlijks wordt gemonitord of, en zo ja, welke State Letters niet of niet tijdig zijn beantwoord.

Planning

Continu.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. De ICAO State Letters uit Montréal betreffen o.a. een aanpassing van de ICAO SARP's met mogelijke implicaties op wet- en regelgeving. Bij de beantwoording ervan wordt gebruik gemaakt van het advies van EASA.
2. De vier landen van het Koninkrijk der Nederlanden beantwoorden ieder de ICAO State Letters. Alle landen sturen hun antwoord in kopie naar de ICAO State Letter Coördinator voor het Koninkrijk bij DGB.
3. ICAO Parijs en ICAO Mexico sturen eveneens State Letters.
4. Criteria ontwikkelen wanneer dit actiepunt een acceptabel resultaat heeft opgeleverd. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de verschillende typen state letters. Annex wijzigingen dienen in ieder geval altijd tijdig te worden afgehandeld en geïmplementeerd (of een difference gefiled waar nodig)
5. Rapportage aan MT ontwikkelen.
6. Voor 1 juli 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen.

SSP.2015.005 VMS bij onderhoudsbedrijven

Omschrijving

De wetgeving die VMS verplicht bij onderhoudsbedrijven is nog niet vastgesteld. Onderhoudsbedrijven voeren VMS op vrijwillige basis in.

Betrokkenen

DGB en betrokken organisaties.

Resultaat

Door vooruitlopend op de formele verplichting VMS in te voeren, wordt al eerder een hoger veiligheidsniveau bereikt voor het onderhoud van vliegtuigen, die worden ingezet door een Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Tussen de onderhoudsbedrijven en luchtvaartmaatschappijen worden afspraken gemaakt over de wijze waarop kwaliteitsborging van het VMS wordt gerealiseerd.

Planning

Overleg met luchtvaartmaatschappijen over hun rol en invloed richting onderhoudsbedrijven: 2015.
Uiterlijk eind 2016 ingevoerd.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. De luchtvaartmaatschappijen zelf verplichten zich dat onderhoud van vliegtuigen onder een VMS plaatsvindt.
2. Eigen verantwoordelijkheid sectorpartijen benadrukken.
3. Goede ervaringen van bijv. KLM Maintenance en Fokker Services breder laten delen.
4. Buitenlandse opdrachtgevers eisen vaak alsnog een VMS, dus hoe eerder daarmee gestart hoe beter in de toekomst in staat ook opdrachten uit het buitenland binnen te halen.
5. Los van commerciële belangen is er de veiligheidswinst door het invoeren van een VMS. Dat dient IenM te blijven benadrukken.
6. Goede afspraken over de invloed die een goed VMS heeft op de inzet van riskbased oversight.
7. Promotieactiviteiten.
8. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?

General Aviation

SSP.2015.006 Veiligheid General Aviation

Omschrijving

Een actieplan General Aviation wordt vastgesteld voor activiteiten ter bevordering van de veiligheid in de General Aviation.

Sectorpartijen pakken hun verantwoordelijkheid op en in relatie tot:

SSP.2015.007	Organisaties bij de KNVvL en AOPA beschikken over een VMS
SSP.2015.012	Domein Overleg
SSP.2015.013	Implementatie Meldingsverordening
SSP.2015.015	Ontwikkelingen in de onbemande luchtvaart
SSP.2015.017	Vliegvaardigheid en training
SSP.2015.019	Versterken van de interfaces
SSP.2015.021	Veiligheidsbeleving (safety culture, reporting culture en just culture)
SSP.2015.022	VMS-training

Betrokkenen

AOPA, KNVvL, DGB, NACA, IPO, ILT (input expertise) en Defensie.

Resultaat

Uitvoering van concrete acties opgenomen in het actieplan General Aviation.

Planning

31 december 2015

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. AOPA heeft voortouw genomen voor het opstellen van een Plan van Aanpak, vooral op basis van input van de sector zelf. Bevat ook plannen voor implementatie van VMS bij diverse onderdelen van de GA.
2. Aandacht besteden aan de volgende punten:
 - a. De niet bij KNVvL en/of AOPA aangesloten vliegers. Deze benaderen op moment van brevetuitreiking/-verlenging en/of gebruik van een groen veld bij melding bij havenmeester.
Uitwerken wat een riskbased toezicht betekent voor deze groep.
 - b. Beperkte inzetbaarheid van de trekkers in de sector, welke naast hun reguliere baan tijd en energie steken in KNVvL, AOPA activiteiten en dergelijke.
 - c. Personele wisselingen van sleutelfunctionarissen voor de veiligheid van de GA, denk aan safety managers bij KNVvL.
 - d. De tijd die nodig is om een VMS op te bouwen en te laten komen tot zichtbaar positief resultaat. Dat vergt jaren en door ongeduld of het uitblijven van resultaten kan het momentum verloren gaan.
 - e. De schaalfactor. Nu per club of veldje slechts paar meldingen per jaar. Nieuwe Europese meldplicht benutten om op grotere schaal meldingen te verzamelen, analyseren en de resultaten te delen.
3. Overlap van werk met het GA Platform wordt voorkomen door in de vergaderingen aldaar terugkoppeling te geven en de volgende stappen te delen.
4. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?

SSP.2015.007 Organisaties aangesloten bij de KNVvL en AOPA beschikken over een VMS

Omschrijving

De kern van een VMS is dat de verantwoordelijk voor de veiligheid is belegd en dat de relevante risico's voor de betrokken organisatie worden onderkend en gemitigeerd. Alle organisaties (verenigingen, vliegclubs) aangesloten bij de KNVvL en AOPA beschikken over een VMS. Hiermee worden individuen in staat gesteld de veiligheidswinst te realiseren die een groter verband vergt om effectief te zijn. De kwaliteitsborging wordt in overleg met betrokken organisaties bevorderd.

Betrokkenen

DGB, KNVvL, AOPA.

Resultaat

In Nederland hebben ook die organisaties in de GA, die daartoe niet verplicht zijn, een VMS.

Planning

1 mei 2018 alle organisaties een VMS op papier, verbetering gebruik VMS continu.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Deze actie is erg breed en meer een proces dan een project. Het is een langdurig proces waarbij steeds meer partijen vrijwillig aan zullen haken.
2. Implementatie van VMS is een proces van enkele jaren.
Het rendement van VMS groeit naarmate de organisatie er meer ervaring mee heeft opgedaan.
3. Sectorpartijen werken hier inmiddels aan.
4. Monitoring voortgang goed mogelijk.
5. DGB faciliteert door partijen bijeen te brengen om ervaringen en eventueel documenten te delen in domeinoverleggen.
6. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?
7. Perspublicatie over bereikte resultaten.

SSP.2015.008 Organisaties betrokken bij de uitvoering van de eisen van de autoriteit beschikken over een VMS en er is toezicht op die organisaties

Omschrijving

Alle organisaties die betrokken zijn bij de uitvoering van de operationele eisen van de autoriteit beschikken over een VMS. Hieronder vallen de afgifte van bevoegdverklaringen door KIWA en het afnemen van theorie examens door het CBR. Afspraken worden gemaakt hoe de kwaliteitsborging plaatsvindt bij de betrokken organisaties.

Betrokkenen

KIWA, CBR, ILT, DGB (expertise).

Resultaat

In Nederland hebben alle organisaties, die betrokken zijn bij de uitvoering van wettelijke taken, een VMS.

Planning

1 januari 2018

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Welke aspecten van een VMS dienen aanwezig te zijn CBR en KIWA, zij sturen vooral op kwaliteit en niet direct op veiligheid?
2. Wel moeten de betreffende partijen zich bewust zijn van hun rol en vooral hun verantwoordelijkheid en daarop acteren.
3. ILT formeel opdrachtgever voor KIWA en CBR, maar wens voor VMS komt uit SSP en van DGB.
4. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?
5. Perspublicatie over bereikte resultaten.

SSP.2015.009 Beoordeling operationele veiligheidsprestatie

Omschrijving

In een plan van aanpak wordt vastgelegd hoe de beoordeling van de operationele veiligheidsprestatie van luchtvaartbedrijven geschiedt. Daarbij wordt stapsgewijs gewerkt. Met welke indicatoren toont een bedrijf haar performance aan? Wie bepaalt die indicatoren? Zijn er ook verplichte indicatoren? Moet er een te realiseren niveau worden vastgelegd (Acceptabel Level of Safety). Welke indicatoren hanteert de ILT om het totale systeem te kunnen beoordelen?

Betrokkenen

DGB, ILT (input expertise) en sectorpartijen.

Resultaat

De wijze van beoordeling van de operationele veiligheidsprestatie is beschreven. Duidelijk is hoe de indicatoren en ambities worden bepaald. Vervolgens vindt de feitelijke realisatie plaats en de beoordeling daarvan.

Planning

Plan van aanpak 1 december 2016.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Streven we naar een pakket van activiteiten wat als geheel een oordeel over de operationele veiligheid mogelijk maakt of naar een getal?
2. Blijven we los van voldoen aan zo'n veiligheidsgetal streven naar permanente verbetering?
 - a. Hoe geven we daar vorm aan?
 - b. Hoe te beoordelen door ILT?
 - c. Hoe communiceren we hierover?
3. Procedure voor beantwoording performance questionnaires van ICAO en EASA vaststellen. Er wordt een ambitie bepaald per questionnaire.
4. Zijn er nog andere punten die moeten worden meegenomen?
5. Welk Acceptabel veiligheidsniveau is gewenst?
6. Bepaalt een bedrijf haar eigen ambitie? Moet die een permanente verbetering bevatten?
7. Voor 1 juli 2017 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?

SSP.2015.010 Aanbevelingen van de Onderzoeksraad in kaart gebracht

Omschrijving

Alle aanbevelingen en suggesties van de Onderzoeksraad voor Veiligheid worden in kaart gebracht en de uitvoering ervan wordt bewaakt en gestimuleerd; de hiervoor noodzakelijke processtappen worden opgenomen in deel 3, de SSP gerelateerde procedures en werkafspraken.

Betrokkenen

DGB, ILT, OVV, MLA, op termijn mogelijk gehele luchtvaartsector

Resultaat

De lessen die getrokken dienen te worden uit eerdere incidenten en ongevallen worden ook daadwerkelijk en blijvend uitgevoerd.

Er is een volledig overzicht van aanbevelingen, suggesties en de status.

Planning

1 december 2016: Procedure "Hoe om te gaan met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid" wordt in SSP deel 3 opgenomen.

1 december 2016 alle aanbevelingen van de afgelopen 25 jaar zijn opgenomen in het overzicht inclusief een overzicht van de stand van zaken uitvoering (zo nodig expert judgement)

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Speciaal aandacht moet worden gegeven aan het voorkomen van een herhaling van een ongeval/ernstig voorval waarover de OVV in het verleden aanbevelingen heeft gedaan.
2. Eerder gedane aanbevelingen dienen te zijn afgehandeld. Dat betekent geïmplementeerd of op basis van een gedegen onderbouwing te zijn afgewezen. Het is aan de sector het restrisico te bepalen (mede op basis van evaluatie na implementatie van eerdere maatregelen), dat restrisico te analyseren en waar noodzakelijk dat restrisico te mitigeren.
Dit zijn verplichte acties voor en door een sectorpartij op basis van diens VMS.
3. In de aanpak onderscheid maken tussen commerciële luchtvaart en GA.
4. Het recente OVV rapport over de GA bevat geen aanbevelingen, maar wel diverse suggesties ter verbetering van de veiligheid. Analoog aan ICAO Recommended Practices en passend bij de ambitie zoals verwoord in het SSP dienen dergelijke suggesties in kaart te worden gebracht.
5. Over de keuze wat zinvolle acties op suggesties zijn is een breed draagvlak van de sector en overheid gewenst. De acties moeten wel leiden tot verbetering van de veiligheid.
6. Hoe aanbevelingen in kaart te brengen, wordt vastgelegd in een procedure en opgenomen in SSP deel 3, de procedures.
7. Kan uit het VMS van een organisatie een andere prioritering van activiteiten voortkomen, waardoor een aanbeveling niet of later wordt uitgevoerd?
8. Interventiemogelijkheden indien aanbeveling niet (geheel) is geïmplementeerd.
9. Middels toezicht dient te worden nagegaan of de afgesproken verbeteracties zijn uitgevoerd.
10. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?

SSP.2015.011 Artikel 83 bis in de in Nederland geldende regelgeving

Omschrijving

Luchtvaart is bij uitstek internationaal. Nederland is hierbij verantwoordelijk voor het toezicht op de Nederlandse luchtvaart en de Nederlandse vergunningen. Daar waar luchtvaartoperaties plaatsvinden buiten Nederland of Nederlandse luchtvaartuigen worden verhuurd aan buitenlandse luchtvaartbedrijven is het van belang goede afspraken te maken over het toezicht. Een richtlijn daartoe van ICAO is nog niet overgenomen in voor in Nederland geldende regelgeving. Artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago zal worden overgenomen in voor Nederland geldende regelgeving.

Hierdoor wordt uitwisseling van toezichtverantwoordelijkheid in geval van lease constructies mogelijk.

Betrokkenen

DGB, HBJZ, ILT (HUF toets), EASA.

Resultaat

Artikel 83 bis is geïmplementeerd

Goede toedeling van toezichtverantwoordelijkheden bij lease.

Planning

31 december 2019.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. In lijn met Europese afspraken implementeren.
2. Hoe en door wie worden art. 83 bis uitgevoerd?

SSP.2015.012 Domein Overleg

Omschrijving

Alle domeinen komen apart bijeen in een Domein Overleg (DO). Doel van het DO is het verbeteren van het veiligheidsmanagement, het verbeteren van de veiligheidscultuur en de veiligheidspromotie. Daartoe worden veiligheidsservaringen uitgewisseld en veiligheidsrisico's besproken.

De samenstelling en de gelaagdheid van het overleg dient zodanig vorm te worden gegeven dat de echte beïnvloeders van de realisatie van VMS en de deskundigen hun ervaringen kunnen wisselen en richting geven aan de voortgang. Deze afgevaardigden dienen het domein zo compleet mogelijk te omvatten. Ieder overleg bepaalt zelf de vergaderfrequentie. Ieder overleg stelt 2015 een promotieplan op. Dit promotieplan bevat de te promoten onderwerpen en de doelgroep.

Ieder overleg overweegt de noodzaak voor het monitoren van de Safety culture en meldingsbereidheid binnen het domein. In hoofdstuk 5 van dit actieplan is de voorgestelde werkwijze voor de domeinoverleggen beschreven. De rapportage aan de veiligheidsmanager DGB kan concrete adviezen voor gewenste acties te bevatten.

Betrokkenen

DGB (trekker), gehele luchtvaartsector, alle overheidsorganisaties waarvan aanwezigheid gewenst is.

Resultaat

Veiligheidstekorten worden tijdig gesignaleerd en best practices worden effectief gedeeld.

Planning

Eerste ronde: 2015.

Na enkele overleggen vindt evaluatie plaats.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Deze actie betreft het opzetten van de domeinoverleggen.
2. Dit actiepunt bevat agendapunten voor de eerste sessies.
3. Het onderling delen van ervaringen nadrukkelijke wens van de luchtvaartsector. Per domeinoverleg bepalen hoe vaak dat gewenst is en hoe lang er mee door te gaan.
4. Vanuit de diverse domeinoverleggen vindt terugkoppeling plaats in het relevante Sectorenoverleg.
5. Samenwerking met Defensie uitbreiden.
6. Defensie sluit aan bij DO ATM en DO Helikopter Operators.

SSP.2015.013 Implementatie Verordening inzake melding voorvallen

Omschrijving

De Meldingsverordening (EU 376/2014) en uitvoeringsverordening (EU) 1018/2015 zijn 15 november 2015 van kracht geworden, de volledige inwerkingtreding is vertraagd. Om de veiligheid verder te verbeteren wordt het melden van voorvallen en de analyse van de meldingen verder gestandaardiseerd teneinde op voldoende niveau te kunnen rapporteren. Het betreft zowel de verplichte als de vrijwillige meldingen.

Betrokkenen

DGB, HBJZ, ILT (expertise), sector, VenJ/OM

Resultaat

Wet- en regelgeving aangepast.

Efficiënt systeem om meldingen te doen, maar ook analyses en publicaties door organisaties en ABL.

Planning

1 oktober 2016 sector informeren over wetsvoorstel.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. De Nederlandse implementatie behelst juridisch twee trajecten:
 - a. Wetsvoorstel implementatie algemeen (onder meer handhavingvoorzieningen en nadere regelgeving meldprocedures)
 - b. Wetsvoorstel implementatie just culture voorzieningen. Een voorliggend initiatiefvoorstel voor klokkenluidervoorziening lijkt voor een belangrijk deel in de vereisten van de verordening te voorzien.
2. Stand van zaken en ervaringen met implementatieproces.
3. De ruimte die de verordening en de means of compliance bieden rond de term "compatible" is groot. Hoe kan tijdrovende bewerking worden voorkomen en anderzijds voldoende vrijheid aan de sector geboden?
4. Invloed uitoefenen op de nadere richtlijnen omtrent implementatie.
5. Afstemming met Defensie.
6. Najaar 2016 'wetsvoorstel algemeen' naar Raad van State.
7. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten die moeten worden meegenomen?
8. Perspublicatie over bereikte resultaten.

SSP.2015.014 Effectiviteit Analysebureau Luchtvaart

Omschrijving

De sector heeft aangegeven belang te hechten aan het vergroten van de effectiviteit van ABL, hetgeen ook de wens van ILT is. De verordening EU 376/3014 stelt extra eisen aan het aanleveren. Dit creëert verwachtingen: goede aanlevering van informatie door de sector en periodieke analyses door ABL op basis van de aangeleverde informatie.

Betrokkenen

ILT, DGB (expertise), NLR, sectorpartijen.

Resultaat

VMS te voeden en daarmee veiligheid te verbeteren.

Planning

Doorlooptijd 2016-2017.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. "Kwalitatief" goede meldingen zorgen voor goede significante analyses.
2. Verbeteractie op een goede wijze in het ILT-meerjarenprogramma verankerd?
3. Wat kunnen sectorpartijen doen om ABL meer tijd aan analyses en rapportages te laten besteden. Processen stroomlijnen.
4. Ervaringen ABL⁺ gebruiken.
5. Samenstelling ABL⁺ evalueren.
6. Wens sector om bruikbare analyse ABL.
7. Voor ATM wordt data geanalyseerd door Eurocontrol. Zorg omtrent het ontbreken van risicoclassificatie door hen aangegeven. Goede risicoclassificatie is nodig om niet te gaan sturen op aantal voorvallen maar op het risico van de voorvallen.
Risico = kans x effect. Enkel de kans weten zonder inzicht in de ernst kan resulteren in verkeerde keuzes voor verbetering van de veiligheid.
8. Rekening houden met aanbevelingen van de Eurocontrol Safety Regulation Commission (SRC) en Performance Review Body (PRB):
 - a. States should ensure the provision of sufficient capabilities to deal with the reporting investigation, storing and analysis of ATM safety occurrences.
 - b. States should support the inclusion of specific provisions regarding the severity classification and risk assessment of ATM occurrences.
 - c. Therefore the PRB recommends that States improve the completeness of data reported to them via their national occurrence reporting schemes.

SSP.2015.015 Ontwikkelingen in de onbemande luchtvaart

Omschrijving

De onbemande luchtvaart, Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), vormt een nieuwe snel groeiende sector. Randvoorwaarden moeten worden gesteld om de economische potentie te ontwikkelen terwijl de veiligheid in de luchtvaart geborgd blijft. De integratie in het luchtruim moet goed geregeld worden om risico's zoveel mogelijk te beperken. De gebruiker moet worden bereikt en aangesproken op zijn verantwoordelijkheden.

Betrokkenen

DGB, ILT, HBJZ, OM, KLPD, LVNL, MLA, CLSK, GA sector, KLPD, RPAS sector, luchtvaartmaatschappijen, VNV, Caribisch Nederland, de CAA's van Curaçao, Aruba en Sint Maarten, MUAC

Resultaat

1. Fasegewijze ontwikkeling van de regeling waardoor wordt ingespeeld op actuele ontwikkelingen en voortgang EU-regels;
2. Heldere communicatie zodat de voor veiligheid noodzakelijke kennis bij alle gebruikers bekend is.

Planning

Doorlooptijd 2016-2017

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Continue afstemming met betrekking tot de voorgenomen regelgeving. De regelgeving zal bijna onvermijdelijk achterlopen bij de feitelijke ontwikkelingen en moeten anticiperen op nog meer na-ijlende vernieuwing van de internationale (ICAO, EU/EASA) regelgeving. Dit vergt intensieve afstemming.
2. In het overleg zal aandacht moeten zijn voor twee zaken:
 - a. ruimte voor innovatie, zodat Nederland koploper kan zijn;
 - b. de zorg van de bemande luchtvaart die vergt dat de veiligheid van een operatie is vastgesteld alvorens deze toe te staan.
3. Naleving is een centraal aandachtspunt. Binnen luchtvaart zijn we gewend aan een focus op veiligheid en kennis van geldende regels omdat elke veiligheidskritische functie een brevet vergt.

SSP.2015.016 Grondafhandeling

Omschrijving

De grondafhandeling bevat een aantal veiligheidsrisico's. Het gebrek aan regelgeving leidt tot een gebrek aan standaardisatie. De voorstellen voor de nieuwe Basic regulation gaan er vanuit dat dit domein onder EU/EASA regulering gaat vallen. Bestaande industriestandaards bieden perspectief (IATA: ISAGO-programma).

Betrokkenen

DGB, grondafhandelaars, AAS, LVNL, regionale velden, luchtvaartmaatschappijen.

Resultaat

Aard/omvang probleem bepalen.
Plan van aanpak opstellen.

Planning

1 november 2016

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Welke zaken tot welk detail niveau zouden we Europees geregeld willen hebben.
2. Kosten voor de airliner.
3. RT (radiotelephony) op één frequentie?
Ervaringen uit verleden met sleperchauffeurs en vogelwachten meenemen.
Aanbevelingen OVV meenemen.
4. Standaardisatie. Er is geen uniformiteit bij maatschappijen ten aanzien van eisen bij grondafhandeling, ook voor pushback.
5. Welke impact heeft concurrentie (bv afspraken over prioriteit of afhandeltijd) op veiligheid?
6. VMS voor grondafhandelaars?

SSP.2015.017 Vliegvaardigheid en training

Omschrijving

De verdergaande automatisering kan de vliegvaardigheid beïnvloeden. EASA vraagt aandacht voor 'Loss of control in-flight' (LOC-I). Plan van aanpak opstellen met de luchtvaartsector waarbij de ervaringen van het Verenigd Koninkrijk en Flight Safety Foundation worden gebruikt. Rekening wordt gehouden met het OVV themaonderzoek Ongevallen in de kleine luchtvaart Drones worden bij dit actiepoint niet betrokken.

Betrokkenen

DGB, operators, opleidingsinstellingen, VNV, AOPA, KNVvL

Resultaat

Trainingsprogramma's aangepast.

Planning

Doorlooptijd 2015-2017

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. LOC-I: basis flying skills en training voor de commerciële luchtvaart:
 - a. De verdergaande automatisering kan de vliegvaardigheid beïnvloeden. EASA vraagt aandacht voor 'Loss of control in-flight'. Dit punt bespreken en indien gewenst een Plan van aanpak opstellen met de luchtvaartsector. Ervaringen Verenigd Koninkrijk en Flight Safety Foundation gebruiken.
 - b. Het is de vraag of de huidige simulators voldoende 'levensecht' gebruikt kunnen worden voor het trainen van de Basic Flying Skills.
 - c. Is er een verschil merkbaar tussen vliegers met een militaire achtergrond en vliegers die enkel civiel hebben gevlogen? Zo ja, is er van de verschillen te leren?
 - d. Durven vliegers toe te geven dat ze hun Basic Flying Skills wellicht niet meer zo goed beheersen (Just Culture!!).
2. LOC-I: basis flying skills en training voor de GA:
 - a. De eisen voor Proficiency check zijn door EASA paar jaar geleden versoepeld. In o.a. Projectteam Airspace Infringements zijn nadelen van deze versoepeling vanuit de praktijk ingebracht.
 - b. De verdergaande digitalisering en automatisering geeft gevoel van vertrouwen, maar wat als de digitale informatie niet juist is of niet meer wordt gepresenteerd?
 - c. Amerikaans systeem: bij een profcheck in vliegtuig moet piloot aantonen alle in cockpit aanwezige systemen en instrumenten te beheersen.

SSP.2015.018 Air traffic Control, klaar voor toekomstige ontwikkelingen

Omschrijving

Luchtverkeersdiensten staan voor grote uitdagingen: toenemende luchtvaartactiviteiten, efficiency druk, cybersecurity e.d.

Er wordt een veiligheidsstudie (safety case) uitgevoerd om de risico's te benoemen.

Betrokkenen

VNV, LVNL, MUAC, MLA, CLSK, operators, overige VpS partijen, DGB (LVV, LHoM, LVK).

Resultaat

Veiligheidsstudie ANSP's.

Planning

Doorlooptijd 2015-2017

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Afstemming met LVK

2. Zijn ANSP voldoende aangehaakt bij SESAR ontwikkelingen, SESAR deployment en FABEC ontwikkelingen?
 - a. LVNL wel betrokken bij Remote Tower, maar niet actief bij andere recente SESAR projecten.
3. Identificeren welke nieuwe ontwikkelingen door de sector worden voorzien.
Dit punt opgebracht door VNV.
4. Denk aan het al dan niet (willen of moeten) gebruiken van SESAR resultaten.
5. Is onderscheid LVNL en MUAC wenselijk?
6. In hoeverre speelt realisatie SESAR Pilot Common Projects hierbij een rol?
Maturity en harmonisatie.

SSP.2015.019 Versterken van de interfaces, tussen overheid en sector en sector onderling

Omschrijving

De interfaces/raakvlakken tussen organisaties zijn risicogevoelig, tussen overheid en sector, maar ook tussen luchtvaartbedrijven onderling. Benutten bestaande structuren om hier praktische vooruitgang op te boeken in een groeimodel. Veiligheidsstudies (safety case) uitvoeren.

Betrokkenen

DGB, KLM, Denim, andere operators, luchthavens, LVNL, MUAC, Defensie, ook sector onderling.

Resultaat

Veiligheidsstudie interfaces uitgevoerd.

Planning

1 december 2016

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. De overheid kent meer bestuurlijke niveaus. Op wereldwijd niveau (ICAO), op Europees niveau (EUI, EASA), op regionaal niveau (FABEC), nationaal niveau, provinciaal niveau en gemeentelijk niveau. Daarnaast zijn er beleidsdiensten, maar ook inspectiediensten.
2. Lessen trekken uit Veiligheidsplatform Schiphol, VpS.
3. Idee van een Veiligheidsplatform op Nationaal niveau, VpNL.
4. Verbetering van het onderling vertrouwen tussen sector en overheid.
5. Betere samenwerking is goed voor de veiligheid.
6. ICAO regelt wel een VMS per bedrijf maar regelt niets voor onderlinge afstemming van VMS van twee of meer bedrijven die willen of moeten samenwerken.

SSP.2015.020 Verminderen risico vogelaanvaringen

Omschrijving

Vogelaanvaringen vormen een risico op en rond Schiphol en andere luchthavens. Een nieuw convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol wordt vastgesteld.

Betrokkenen

Partijen in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen. Luchthavens Lelystad, Rotterdam-The Hague, Eelde en Maastricht.

Resultaat

Continueren van de bestaande viersporenaanpak (het technische spoor, het ruimtelijke spoor, het foerageerspoor en het reductiespoor) en binnen deze sporen aanvullende maatregelen introduceren. Opzetten van een verbeterde monitoring. Ondertekend convenant voor de jaren 2016-2018. Dit leidt tot een reductie van het risico op vogelaanvaringen.

Planning

Voorjaar 2016 nieuw convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol getekend. Reductie risico vogelaanvaringen, continu.

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Technische middelen voor het detecteren en verjagen van vogels: verdere ontwikkeling detectiesysteem en om het systeem in de toekomst in de operatie te kunnen gebruiken wordt een operationeel concept ontwikkeld; pilot met een laser; adresseren van nieuwe technieken.
2. Beperken vogelaantrekkende bestemmingen: proefjaar met uitgebreid vogelbeperkingengebied en bevoegd gezag naar regio; pilots met zonnepanelen op luchthaventerrein Schiphol en bezien of ook toepasbaar op gronden buiten luchthaventerrein.
3. Beperken voedselaanbod: evaluatie regeling onderwerken graanresten, onderzoek of vanaf 2018 onderwerken tegen minder kosten kan, besluit over al dan niet een vervolg en wijze van bekostiging; stimuleringsprogramma om het foerageren van risicovolle soorten rondom de luchthaven verder te ontmoedigen (bijvoorbeeld alternatieve gewassen).
4. Beperken van het aantal overzomerende ganzen: streven naar een omvang grauwe ganzen binnen 10 km van Schiphol die overeenkomt met de stand van rond de eeuwwisseling; overige ganzen zo laag mogelijke aantallen; specifiek vangacties voor kleine groepen ganzen die vanuit vliegveiligheid nodig zijn; voldoende juridische beheersmogelijkheden.
5. Verbeterde monitoring: data vogelradar beschikbaar om effecten van de oogst op de vliegbewegingen inzichtelijk te hebben, aandacht voor vliegbewegingen in winter; mate van doelrealisatie monitoren en analyseren, definiëren en inzichtelijk maken van near misses; nieuw monitoringsprogramma dat inzicht geeft in de aanwezigheid van risicovolle vogelsoorten in relatie tot baankruisingen en vogelgedrag en waarin regie over totaaloverzicht wordt belegd; ontwikkeling populatie in de drie betrokken provincies en voor de 20 km zone borgen dat er data wordt verzameld; monitoringsprogramma luchthavens Lelystad, Rotterdam-The Hague, Eelde en Maastricht lijkt van belang.

**SSP.2015.021 Veiligheidsbeleving
(safety culture, reporting culture en just culture)**

Omschrijving

Veiligheidsmanagement is niet zomaar een stuk nieuwe regelgeving. Veiligheidsmanagement vergt een ander gedrag, het gaat om een veiligheidscultuur, waarin veiligheid als een eigen verantwoordelijkheid wordt beschouwd en waar veiligheidservaringen worden gemeld om van te kunnen leren. Het melden van voorvallen vereist vertrouwen en openheid. Vertrouwen dat meldingen worden gebruikt om van te leren, niet om te straffen. DGB monitort in samenspraak met de sector de safety culture en het meldingsgedrag en bespreekt de resultaten met de sector.

Betrokkenen

DGB, sector, ABL, VenJ/OM.

Resultaat

Door implementatie van de EU-verordening 376/2014 wordt de veiligheidscultuur nog verder verbeterd en de meldingsbereidheid verhoogd en just culture versterkt.

Planning

Voorlichting: 2015-2017

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Bedrijven dienen interne regels te stellen hoe Just Culture wordt gewaarborgd en toegepast.
2. Just culture vereist wederzijds vertrouwen. Vertrouwen verkrijgen duurt jaren, vertrouwen schaden kan heel snel gebeurd zijn. In een systeem van vertrouwen kunnen sancties averechts werken.
3. Hoe kan meldingsbereid worden gemonitord?
4. Hoe kan veiligheidsbeleving worden gemonitord?
5. Feedback naar melder, ook op nationaal niveau.
6. Past straf opleggen in geval (verplichte) melding niet wordt gedaan?
7. Vertrouwen in de bescherming van de melder.
8. Het promoten van safety culture, reporting culture en just culture door en binnen sectorpartijen.
9. Schaalfactor en lastiger te bewaken anonimiteit in kleine bedrijven
10. Hoe de losse vlieger in de GA te betrekken?
11. Perspublicatie overwegen.

SSP.2015.022 VMS-training

Omschrijving

De mate van invoering van veiligheidsmanagement verschilt per luchtvaartbedrijf.

Verantwoordelijkheid ligt bij het luchtvaartbedrijf.

Voorlichting en training zijn noodzakelijk voor zowel de commerciële als de recreatieve luchtvaart.

Betrokkenen

DGB, domeinoverleggen, JAA TO, training organisations,

AOPA, KNVvL en NACA,

DARPAS

Resultaat

Alle organisaties zijn in staat een VMS op te stellen dat voldoet aan minimum eisen.

Planning

Doorlooptijd 2016-2017

Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

1. Het accent ligt hierbij op de GA.
2. De GA dient VMS training op te pakken.
3. GA en DGB bepalen behoefte.
4. Kritische factoren: belangstelling, beschikbare tijd, voldoende financiële middelen.
5. Eenmalig of af en toe opfriscursus?
6. Voor 1 oktober 2016 evaluatie om te bepalen of er nog andere punten moeten worden meegenomen?
7. Bevorderen van het gebruik van elkaars promotiemateriaal; commercieel en GA.

SSP.2015.023 Medische keuring piloten

Omschrijving

Naar aanleiding van het ongeval van Germanwings zijn zowel in nationaal als in Europees verband diverse initiatieven gestart om te onderzoeken welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om de veiligheid verder te kunnen waarborgen. Een taskforce bij EASA heeft een rapport uitgebracht met aanbevelingen op het gebied van medische keuringen, operationele procedures (cockpit procedures) en andere onderwerpen die van belang zijn om toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen. Nederland ondersteunt de hoofdlijnen van de EASA aanbevelingen en draagt in Europees verband dan ook bij aan de implementatie van deze aanbevelingen. In de tweede kamer is in juni 2015 de motie van D66 aangenomen waarin de regering wordt verzocht er zorg voor te dragen dat de psychologische gesteldheid en het testen van piloten volwaardig onderdeel worden van de samenwerking binnen de Anti Skid Group. Tevens wordt de regering verzocht er zorg voor te dragen dat alle luchtvaartmaatschappijen die onder de Nederlandse wetgeving vallen deel gaan uitmaken van deze samenwerking. In het kader hiervan is in januari de Werkgroep "Fit to Fly" opgezet waarbij de luchtvaartmaatschappijen, vakorganisaties, de ASG en de OVB samenwerken aan de beperking van het veiligheidsrisico dat mogelijk is gekoppeld aan piloten met psychische problemen in de cockpit.

Betrokkenen

DGB, KLM, KLM Cityhopper, TUI, Transavia, Corendon, ASG, VNV, VNC, keuringsarts(en), OVB en ILT

Resultaat

Binnen de Europese en nationale regels komen tot afspraken over:

- Voorlichting over herkenning verhoogd risico op psychologische problemen die de vliegveiligheid in gevaar kunnen brengen;
- Concretisering van de psychologische aspecten bij keuringen;
- Het inrichten van een systeem met als doel begeleiding van piloten met psychische problemen gericht op veilige continuering van hun beroep.

Inzet is om deze aspecten in samenhang vast te leggen een protocol dat de inspanningsverplichting van bovengenoemde partijen beschrijft.

Planning

December 2016: ondertekening van het Protocol "Fit to Fly"

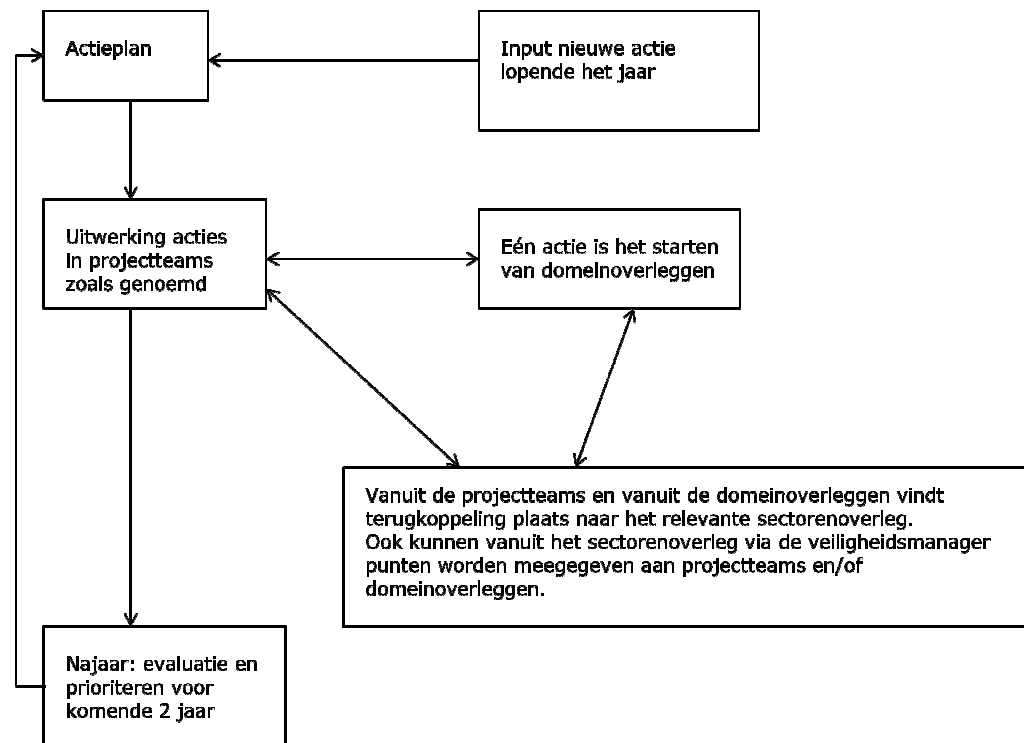
Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg

Een risico kan zijn dat EASA met regelgeving over dit onderwerp komt (Implementing Rules, AMC materiaal en Operational Directives). In Nederland hebben we in de afgelopen jaren al een helder beleid op het gebied van alcohol-, drugs- en medicijnenpreventie van vliegend personeel door middel van een protocol, met daarnaast een goed werkend systeem van peer to peer support. We willen de aanpak voor psychische problemen van vliegend personeel op eenzelfde manier invullen zonder dat hiervoor (nieuwe) regelgeving tot stand hoeft te komen.

Uitvoering actiepunten

De Veiligheidsmanager DGB is verantwoordelijk voor het opstellen van het SSP Actieplan en ziet toe op de juiste en tijdige uitvoering daarvan.

De volgende werkwijze wordt gehanteerd⁶.



Bovenstaande schets geeft aan hoe het actieplan wordt opgepakt.

De in het actieplan opgenomen acties worden opgepakt in projectteams. De samenstelling bij aanvang daarvan staat gegeven bij de diverse acties. De eerstgenoemde partij is trekker.

De projectteams maken verslag van de bijeenkomsten middels een afspraken- en actielijst. De eerste bijeenkomst van een dergelijk projectteam worden de in hoofdstuk 3 beschreven punten bij 'Omschrijving', 'Betrokkenen', 'Resultaat', 'Planning' en de genoemde 'Aandachtspunten/aanpak/agendapunten voor overleg' besproken. Het is heel goed mogelijk dat het projectteam aanvullende punten benoemt. Ook de frequentie van de overleggen per projectteam wordt in onderling overleg bepaald. Voor efficiency redenen wordt voorgesteld waar mogelijk qua timing aan te sluiten bij reeds bestaande overleggen, waardoor reistijd en -kosten worden bespaard.

⁶ De behoefte aan een nieuwe actie kan komen van diverse bronnen, zowel nationaal als internationaal.

Eén van de acties is invulling te geven aan de wens van sectorpartijen om in bijeenkomsten met soortgelijke organisaties ervaringen te delen waar het gaat om het implementeren van of het omgaan met VMS. In deze domeinoverleggen kunnen safety culture, reporting culture en just culture aan de orde komen. Vanuit de sector worden vooral deelnemers gezocht die werken of moeten gaan werken met VMS. DGB is in deze faciliterend.

De volgende domeinoverleggen worden vooralsnog voorzien:

1	Luchtvaartmaatschappijen	DO-A
2	Helikoptermaatschappijen	DO-H
3	Luchtverkeersleidingdiensten	DO-ANSP
4	Luchthavens	DO-LH
5	Ontwerp-, productie- en onderhoudsbedrijven (aansluitend op Technisch overleg)	DO-LW
6	Opleidingsinstellingen	DO-TO
7	General Aviation	DO-GA
8	Medische keuringsinstellingen (aansluitend op brancheoverleg)	DO-MED

De Veiligheidsmanager is verantwoordelijk voor het accorderen van voortgang dan wel het verstrekken van de opdracht om meer inzet te realiseren zodat de oorspronkelijke doelen gehaald kunnen worden. Bij de keuze voor meer middelen of verlagen van de ambitie overlegt de Veiligheidsmanager met het relevante sectorenoverleg en stemt af met zijn leidinggevende en zo nodig de politiek verantwoordelijke.

Door de veiligheidsmanager kunnen punten worden meegegeven aan de projectteams en/of de domeinoverleggen op basis van consultatie in het sectorenoverleg.

Vanuit het sectoroverleg kunnen aandachtspunten worden ingebracht bij de Veiligheidsmanager DGB die hij kan doorgeven aan de projectteams.

Ook vanuit de domeinoverleggen kunnen aandachtspunten worden ingebracht bij de Veiligheidsmanager DGB die hij kan doorgeven aan de projectteams.

In elk najaar vindt evaluatie plaats van het actieplan en worden zo nodig nieuwe prioriteringssessies belegd door DGB, waarna het actieplan wordt vastgesteld. Eens per 2 jaar wordt het SSP Actieplan gepubliceerd.

5 Bijlagen

5.1 State Safety Programme

De in het SSP genoemde veiligheidsrandvoorwaarden en prioriteiten:

1. regelgeving Bonaire, Sint Eustatius en Saba op orde,
2. regelgeving Curaçao, Sint Maarten en Aruba op orde,
3. ICAO State Letters tijdig beantwoord en verwerkt,
4. voldoen aan de eisen voor Continuouing Monitoring Approach van ICAO,
5. VMS bij onderhoudsbedrijven,
6. veiligheid General Aviation,
7. organisaties aangesloten bij de KNVvL en AOPA beschikken over een VMS,
8. organisaties aangesloten bij de uitvoering van wettelijke taken beschikken over een VMS,
9. aanbevelingen van de Onderzoeksraad in kaart gebracht,
10. artikel 83bis in de Nederlandse regelgeving,
11. beoordeling operationele veiligheidsprestatie,
12. beoordeling safety culture en meldingsgedrag,
13. Domein Overleg.

5.2 Rapport Ongevallen in de kleine luchtvaart

- OVV 01 Vliegclubs, -scholen en luchtvaartbedrijven introduceren in toenemende mate VMS Light.
De organisaties dienen zich te richten tot de vijf ernstigste voorvalcategorieën die zijn geïdentificeerd in het rapport om zelf gevaren te herkennen en ernstigste risico's te verminderen:
- neerstorten/overtrokken raken,
 - controlled flight into terrain,
 - botsing of verlies aan separatie,
 - nood- of voorzorgslanding,
 - problemen met landing door onvoldoende controle.
- OVV 02 Vliegclubs dienen maatregelen te nemen om de vaardigheden en de risicoperceptie van de leden te borgen. Voorlichting, maar ook minder vrijblijvende maatregelen. Verplicht: veiligheidsmeeting, opfriscursus, vliegfrequentie, checks.

5.3 European Aviation Safety plan 2014-2017

- EASp 01 States should set up a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring (FDM) programmes.
- EASp 02 EAPPRE, Runway excursions should be addressed by the MS on their SSPs in close cooperation with the aircraft operators, air traffic control, airport operators and pilot representatives. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
- EASp 03 Controlled flight into terrain shall be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
- EASp 04 Loss of control in flight shall be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
- EASp 05 Fire/smoke shall be addressed by the MS on their SSPs. This will include as a minimum agreeing a set of actions and measuring their effectiveness.
- EASp 06 NAAs in partnership with industry representatives, to organise Helicopter Safety events annually or every two years. The EHEST materials could be freely used and promoted

5.4

European Plan for Aviation Safety 2016-2020

	Systemic issues	Actie	
MST.001	Voorrang aan ontwikkeling SSPs	+	
MST.002	SMS promotie	+	
MST.003	FDM overleg binnen lidstaat	+	
Special	Task Force German Wings	+	
	Luchtvaart personeel		
FOT.003 + FOT.004	Beschikbaarheid gekwalificeerd personeel bij autoriteiten	+	
FOT.005	Pooling gekwalificeerd personeel bij autoriteiten	-	
	Operational issues		
	<i>LOC-I</i>		
SPT.012	Voorlichting aan piloten, regelgeving upset prevention and recovery training	-	
MST.004	LOC-I opnemen in SSPs	-	
MST.010	MAC opnemen in SSPs	-	
MST.024	Beoordeel risico MAC civiel-militair	+	
	<i>Runway safety</i>		
MST.007	REs opnemen in SSPs	+	
MST.011	Runway Safety Teams benoemen	+	
MST.014	RI's opnemen in SSPs	+	
	<i>Ground safety</i>		
MST.018	Ground safety opnemen in SSPs	+	
	<i>CFIT</i>		
MST.006	CFIT opnemen in SSPs	-	
	<i>Fire, smoke and fumes</i>		
MST.005	Fire, smoke and fumes opnemen in SSPs	-	
	<i>Helikopter operations</i>		
MST.015	Lidstaten organiseren veiligheidspromotie bijeenkomsten	+	
	<i>General Aviation safety</i>		
MST.016	Voorlichting airspace infringements	+	
MST.017	Voorlichting vervoer gevaarlijke stoffen	-	
	Emerging issues		
SPT.071	Opstellen Cybersecurity roadmap	-	
MST.020	Verlies radar detectie	-	
	New Bussiness models		
SPT.067	Verbeteren kwaliteit van meldingen	+	
MST.019	Verbeteren kennis lidstaten van management systemen van operators	+	
SPT.078	EU Task Force Conflict Zones	+	

5.5 Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

- VNV 01 Terugtrekkende overheid; aantal inspecties, aantal inspecteurs, kennisniveau inspecteurs, expert judgement.
- VNV 02 Vliegvaardigheid en training
OVV: het is belangrijk piloten beter voor te bereiden op problemen die worden veroorzaakt door geautomatiseerde systemen in de cockpit, zodat zij daar adequaat op kunnen reageren.
- VNV 03 Cybersecurity
- VNV 04 Vogelaanvaringen
OVV: voor de beheersing van het risico van vogelaanvaring is afstemming tussen de luchtvaartsector en andere sectoren nodig.
- VNV 05 Vermoeidheid aan boord, verruiming wetgeving, economische druk (concurrentie), toename vluchtduur door techniek.
- VNV 06 Lithium branden, aantal incidenten, onboard apparatuur en vracht, onbekendheid personeel/passagier.
- VNV 07 Multi-crew Pilot License, kwaliteit training, EU regels en implementatie.
- VNV 08 Luchtveerkeersdienstverlening: standaardisatie, toezicht, druk capaciteit, indeling luchtruim, coördinatie, geluidpreferent baangebruik.

5.6 Significant Seven van de CAA UK

1. Loss of control,
2. Runway excursion,
3. Controlled flight into terrain,
4. Runway incursion,
5. Airborne conflict,
6. Ground handling,
7. Fire.

5.7 Flight Safety Foundation

1. Common Controls,
2. Runway Excursions,
3. Fuel Exhaustion,
4. Fuel Contamination,
5. Controlled Flight Into Terrain,
6. Incorrect Loading,
7. Collision on Ground,
8. Collision in Air,
9. Structural or Mechanical Failure,
10. Weather,
11. Medical Evacuation.

5.8 Uitkomsten Themabijeenkomst (SSP Special) met de luchtvaartsector

De door luchtvaartdeskundigen genoemde veiligheidsdoelen:

1. risico analyses van overheid en sector verbinden,
2. SSP bevat doelen van verschillende niveaus,
3. General Aviation heeft weinig voorvalmeldingen, vereist actie,
4. just culture is cruciaal voor een goed werkend VMS,
5. analyse en rapportage ABL verbeteren,
6. gebruiken van de Significant Seven van de Engelse luchtvaartautoriteit en/of de Threats van de Flight Safety Foundation (FSF),
7. RPAS ontwikkelingen in de onbemande luchtvaart,
8. VeiligheidsPlatform op elk vliegveld: groot of klein, ook voor microlight- en zweefvliegterreinen,
9. VeiligheidsPlatform Nederland voor de GA,
10. trainingen VMS: moet overheid dit zelf doen of op nationaal niveau een trainingsinstituut voor VMS,
11. Betrekken van de privévlieger,
12. Communicatieplan opstellen voor GA door sector en overheid,
13. Suggesties uit OVV Rapport kleine luchtvaart uitwerken en uitvoeren.

5.9 Deelnemers Prioriteringssessies

Naast deelnemers van IenM waren de volgende personen aanwezig.

Commerciële luchtvaart:

- Robert Brons (VNV)
- Richard Hol (Transavia)
- Eric Hoogendijk (KLM)
- Henk Kiffen (MLA)
- Jacques Sol (Veiligheidsplatform Schiphol)
- Joris Wenderich (Transavia)
- Adrian Young (Denim Air)
- Joram Verstraeten (NLR)
- Michael Zwartelé (ANWB MAA)

General Aviation:

- Sekel Bennema (IPO)
- Jeanette van der Bie (NACA)
- Jan Bos (AOPA)
- Rob Gomersbach (NVL)
- Huib Holsteijn (KNVvL)
- Timothy van Langeveld (DARPAS)
- Coert Munk (NVL)
- Rob van Nieuwland (DARPAS)
- Lucas van Oostrum (Aerialtronics)
- Marcel de Pee (MLA)
- Joram Verstraeten (NLR)
- Adrian Young (KNVvL)

Afkortingenlijst

ABL	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
AFISO	Aerodrome Flight Information Service Operator
AIP	Aeronautical Information Package
AOPA	Aircraft Owner and Pilot Association
CARNA	Civil Aviation Regulations Netherlands Antilles
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CMA	Continuous Monitoring Approach
DARPAS	Dutch Association for Remotely Piloted Aircraft Systems
DGB	Directoraat-generaal Bereikbaarheid
DO	Domein Overleg
EASA	European Aviation Safety Agency NL: Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart
EASP	European Aviation Safety Program
EASp	European Aviation Safety plan
EFOD	Electronic Filing of Differences
EPAS	European Plan for Aviation Safety
EU	Europese Unie
FSF	Flight Safety Foundation
GA	General Aviation
HBJZ	Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation (NL: Internationale Burgerluchtvaart Organisatie)
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IPO	Interprovinciaal Overleg
ISAGO	IATA Safety Audit for Ground Operations
JAA TC	Joint Aviation Authorities Training Organisations
KLPD	Korps Landelijke Politie Diensten
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
LHoM	Afdeling Luchthavenontwikkeling en Milieu van DGB

LOC-I	Loss of control in-flight
LVV	Afdeling Luchtvaartveiligheid van DGB
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit
NACA	Netherlands Association of Commercial Aviation
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart laboratorium
NVL	Nederlandse Vereniging van Luchthavens
OM	Openbaar Ministerie
OVV	Onderzoeksraad Voor Veiligheid
SMS	Safety Management System
SSP	State Safety Programme; (NL: Luchtvaartveiligheid programma)
RPAS	Remotely Piloted Aircraft Systems
VMS	Veiligheidsmanagementsysteem
VNV	Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers
VpS	Veiligheidsplatform Schiphol