

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
KLM	Brief	1-2	Voorts hecht ik eraan te benadrukken dat veiligheid een integraal onderdeel is van de bedrijfsvoering van KLM.	<p>Het KLM Safety Management Systeem ziet erop toe dat de veiligheid van de operatie gewaarborgd is. Dit systeem voldoet aan de eisen die voortkomen uit EU verordening 965/2012 EASA en staat onder toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Een dergelijk systeem vragen wij ook van onze leveranciers en van organisaties waar wij operationeel mee samen werken. Omdat het Safety Management Systeem van KLM en van andere gebruikers van Schiphol ook een wezenlijk onderdeel uitmaakt van de veiligheidsketen in en rond Schiphol, bevreemdt het dat hier in het rapport niet aan wordt gerefereerd.</p> <p>De informatie uit dit systeem is bovendien de basis van de hiervoor genoemde constatering. KLM voerde in de laatste 5 jaar totaal 1.010.000 vluchten uit op Schiphol waarbij sprake was van een gemiddelde groei van 1,6% per jaar. In diezelfde periode nam het aantal voorvallen waarbij sprake was van verhoogd risico per 10.000 uitgevoerde KLM vluchten af met meer dan 10% per jaar.</p> <p>Veiligheid is voor KLM nooit een vanzelfsprekendheid maar iets dat continu onze aandacht heeft en waarin steeds naar verbetering wordt gezocht. Wij zullen met geen enkele partij competitie aangaan rond het thema veiligheid aangezien dat de voor ons Safety Management Systeem benodigde informatiestromen zou kunnen schaden.</p> <p>Desondanks wijs ik u op het feit dat het KLM veiligheidsbeleid, de systematische aanpak en de prestaties internationaal zeer hoog aangeschreven staan.</p>	<p>De commerciële luchtvaart in Nederland heeft een veiligheidsmanagement, waarbij voor een groot aantal processen en procedures een minimum acceptabel veiligheidsniveau wordt gehanteerd; op die veiligheidsmanagementsystemen wordt toezicht gehouden. De borging van de veiligheid gaat gepaard met barrières om risico's te beheersen en incidenten en ongelukken te voorkomen. Onderdeel daarvan zijn regels, standaarden en routines. Als afhandelingprocedures voor het vliegverkeer worden gewijzigd, dient een risicoanalyse te worden gemaakt en worden zo nodig mitigerende maatregelen genomen om het veiligheidsniveau te behouden. Dit alles biedt echter niet op voorhand voldoende garanties dat het veiligheidsniveau in de praktijk behouden blijft, laat staan verbetert. Handhaven van het veiligheidsniveau vereist extra inspanning en het zal nog meer inspanning vergen om de veiligheid op een structureel hoger niveau te brengen, zeker bij verdere groei van het vliegverkeer. Als ernstige incidenten of ongevallen uitblijven, kan de aandacht voor veiligheid verslappen, waardoor de risico's toenemen en het veiligheidsniveau sluipenderwijs kan afnemen. Doordat in de luchtvaart meerdere veiligheidsbarrières zijn ingebouwd, zal een afname van het veiligheidsniveau niet direct zichtbaar zijn in het aantal ongevallen. Incidenten kunnen wel een indicatie zijn, zeker als het aantal toeneemt of als ze zich herhalen.</p> <p>De Onderzoeksraad signaleert in dit rapport een aantal kwetsbaarheden in het systeem. De Raad meent dat zeker met het oog op de verwachte groei van het vliegverkeer maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid structureel te verbeteren.</p>
KLM	Brief	2	Inhoudelijk valt op dat de Onderzoeksraad geen gebruik lijkt te maken van de gangbare methoden om veiligheidsproblemen in kaart te brengen en te wegen.	<p>Zo wordt van de voorvallen die in het rapport ter onderbouwing worden gebruikt veelal geen risicoweging gegeven. Er wordt niet aangegeven wat de kans op een ongeval daadwerkelijk is geweest gelet op de omstandigheden en het functioneren van de vangnetten die hebben gezorgd dat het voorval niet tot een ongeluk heeft geleid. Tevens wordt niet aangegeven wat het mogelijke effect van betreffend voorval, als het tot een ongeval zou hebben geleid, zou zijn geweest. Het op veel plaatsen ontbreken van een risico analyse op basis van kans en effect scheidt het beeld dat een deel van de conclusies subjectief tot stand is gekomen.</p>	<p>Het onderzoek van de Onderzoeksraad beoogt, zoals in het rapport beschreven, het identificeren van (achterliggende oorzaken van) veiligheidsrisico's (kwetsbaarheden in het systeem of stelsel van partijen dat de veiligheid op en rond Schiphol moet beheersen en die kunnen leiden tot voorvallen of ongevallen). Het betreft een kwalitatieve studie, geen kwantitatieve veiligheidsstudie. De analyse van de voorvallen is gebruikt om aanknopingspunten te identificeren voor het systeemonderzoek. Kortom: het onderzoek is niet ontworpen om kwantitatieve ongevalsrisico's of veiligheidsniveaus te bepalen. Dit wordt in de aangepaste tekst van Hoofdstuk 1 explicieter vermeld.</p>
KLM	Brief	2		<p>Hoofdconclusies opmerking 5 - Zoals hierboven benoemd lijkt er geen gebruik te zijn gemaakt van een risico analyse methodiek. KLM is van mening dat een conclusie of aanbeveling zou kunnen zijn dat de in het rapport genoemde voorvallen vragen om een nadere risico analyse zodat de eventuele tekortkomingen in de veiligheidsvangnetten systematisch in kaart gebracht en opgelost kunnen worden.</p>	<p>De voorvallen waren bedoeld om aanknopingspunten voor het systeemonderzoek te identificeren. Een belangrijke uitkomst is onder andere dat de complexiteit van het (afhandelen van het) luchtverkeer moet worden gereduceerd. Het toevoegen van nieuwe beheersmaatregelen kan juist deze complexiteit verder verhogen (averechts effect). Dit aspect is nu opgenomen in het referentiekader onder het kopje 'inherente veiligheid'.</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
KLM	Brief	2-3	Voorts plaatst KLM nog de volgende opmerkingen ten aanzien van de inhoud van het rapport:	Inhoud rapport opmerking 1 - Op meerdere plekken in het rapport kan de lezer de indruk krijgen dat KLM druk op LVNL zet om de veiligheidsgrenzen op te zoeken. Dit is niet het geval. KLM zet zich in voor een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau en is ervan overtuigd dat de LVNL hetzelfde doet. Er is frequent en diepgaand contact tussen LVNL en KLM over veiligheidszaken. Graag zien wij dit dan ook opgenomen in het rapport.	De Raad wil niet de suggestie wekken dat KLM druk uitoefent op LVNL om veiligheidsgrenzen op te zoeken. Zoals in paragraaf 3.4.2 gesteld zet KLM LVNL onder druk om de piekruurcapaciteit te verhogen, wat gevolgen heeft voor de veiligheid.
KLM	Brief	3		Inhoud rapport opmerking 5 - Luchtvaart is een zeer veilige en volgens sommigen zelfs de meest veilige manier van transport. De luchtvaartsector is daar in geslaagd door gedurende vele jaren systematisch en intensief te werken aan veiligheidsverbeteringen. Er is een systeem van systemen gerealiseerd waarin elke 'actor', luchtvaartmaatschappijen, ANSPs, luchthavens, vliegtuigbouwers en onderhoudsbedrijven, een Safety Management Systeem heeft dat de veiligheid borgt onder toezicht van nationale en internationale autoriteiten. In het rapport lijkt hier weinig rekening mee te zijn gehouden. Er wordt veel nadruk gelegd op het veiligheidsmanagement door LVNL en in mindere mate Schiphol Group. Daarbij wordt nog de indruk gewekt dat voorbij is gegaan aan de waarde die de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol opereren toevoegen aan het veiligheidsniveau.	Zoals beschreven in de inleiding van Hoofdstuk 5 besteden partijen in de luchtvaart veel aandacht aan de permanente verbetering van de veiligheid. Maar ook als elke partij haar eigen veiligheidsmanagement op orde heeft, biedt dat geen garantie voor de veiligheid van het geheel ('het systeem van systemen'). In paragrafen 1.5 en 1.6 wordt de afbakening toegelicht en wordt uitgelegd dat dit ertoe leidt dat een beperkt aantal partijen, waaronder ook luchtvaartmaatschappijen, als belangrijkste betrokken partijen naar voren komen. Binnen de afbakening speelt LVNL operationeel een centrale rol, maar het is niet de enige belangrijke partij.
KLM	1.1	5		Hier ontbreekt welke onderzoeken de Raad heeft gedaan, welke aanbevelingen wel en niet zijn opgevolgd en tot welke risico verlagings dit heeft geleid.	De onderzoeken van de Raad staan vermeld in tabel 8 van Bijlage C. Bijlage F geeft een overzicht van verbetermaatregelen die mede naar aanleiding van onderzoeken van de Onderzoeksraad zijn doorgevoerd.
KLM	1.1	5		In het SMS denken ontbreekt hier het benoemen van het effect op het risico niveau.	Het onderzoek is niet gericht op het in kaart brengen van kwantitatieve risico's (kans x effect). Dit is toegevoegd aan de inleiding.
KLM	1.2	5		De Raad onderbouwt niet hoe zij tot de conclusie is gekomen dat groei van het vliegverkeer tot veiligheidsproblemen zou leiden. KLM vliegt op vele drukke bestemmingen en constateert dat een toenemende verkeersdruk juist vaak leidt tot een robuuster systeem.	Sinds 2013 is het aantal gemelde aanmerkelijke voorvallen per 10.000 vluchten toegenomen. In deze periode was de toename van het vliegverkeer het grootst. De Raad ziet signalen dat de risico's toenemen. Dat geldt niet alleen voor de groei van het aantal incidenten, maar ook voor het feit dat de verkeersstoren vol is, de grote werkdruk van verkeersleiders, de mate waarin van standaarden en procedures wordt afgeweken om het verkeer te kunnen afhandelen en de toegenomen complexiteit van de afhandeling. De Raad is van mening dat de grens waarbij de veiligheid daadwerkelijk in gevaar komt niet verder moet worden opgezocht.
KLM	1.5	9		Uit het voorvallen overzicht (Bijlage C tabel 8) blijkt dat in een aanzienlijk aantal voorvallen <i>private jets</i> betrokken zijn.	De focus van het onderzoek is de commerciële luchtvaart. Het kan wel gebeuren dat de commerciële luchtvaart in gevaar wordt gebracht door bijvoorbeeld <i>private jets</i> .
KLM	2.1	13		Risico analyse ontbreekt. Ongevalsrisico wordt niet onderbouwd of uitgelegd.	De Raad heeft kwalitatief onderzoek gedaan naar het luchtvaartstelsel op en rond Schiphol. Het betreft geen onderzoek naar kwantitatieve ongevalsrisico's.
KLM	2.2	15		Risico analyse ontbreekt. Er wordt gesproken over 'meerdere' <i>incursions</i> , hoeveel waren het er? En met welke ernst? Welke <i>safety-barriers</i> waren effectief en hebben voorkomen dat er een ongeluk gebeurde?	Voetnoot toegevoegd: 15 van de 24 geanalyseerde voorvallen betreffen <i>runway incursions</i> ; zes hiervan deden zich voor tijdens baankruisingen. De <i>safety-barriers</i> worden in bijlage C besproken. De analyse van de <i>runway incursions</i> is kwalitatief van aard en erop gericht aanknopingspunten voor het systeemonderzoek te identificeren. De ernst van de <i>runway incursions</i> is beschreven in de betreffende rapporten van de Onderzoeksraad.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
KLM	2.4	18		Het verbaast dat in het rapport intersectie S2 van rwy 06-24 regelmatig als voorbeeld genoemd wordt van een positie waar de kans op een <i>runway incursion</i> groot is, maar dat dit punt niet als <i>hotspot</i> benoemd is. Zelfde geldt ook voor de oversteek van <i>runway 18C-36C</i> naar de Polderbaan (intersectie W5). Hieruit kan mogelijk worden opgemaakt dat Schiphol Group en LVNL dit niet herkennen.	Intersectie W5 wordt door LVNL niet als een groot risico gezien, omdat het structureel kruisen via W5 niet is toegestaan als baan 18C-36C beschikbaar is. Ten aanzien van de bereikbaarheid van het Sierra-platform heeft AAS maatregelen genomen: Rijbaan S8 is aangelegd en S2 is infrastructureel aangepast. Intersectie S2 hoeft niet meer gebruikt te worden om van en naar het Sierra-platform te taxiën.
KLM	2.4	24		Risico analyse ontbreekt. Tabel toont de risico's als gevolg van de layout. De tabel toont echter geen risico's (risico = kans x effect), maar toont een niet complete lijst van waar <i>runway incursions</i> kunnen voorkomen.	Een risicoanalyse ontbreekt, omdat het onderzoek niet tot doel heeft kwantitatieve ongevalsrisico's of veiligheidsniveaus te bepalen. De kop in tabel 2 is veranderd van Risico naar Type voorval. De naam van de tabel is aangepast: Tabel 2 geeft een overzicht van de meest relevante typen voorvallen die kunnen plaatsvinden door de lay-out en inrichting van de luchthaven, zoals beschreven in dit hoofdstuk.
KLM	2.4	24		Deze uitspraak van Schiphol Group moet onderbouwd worden met gegevens uit het SMS van die organisatie. Nu is het slechts een stelling, die KLM niet kan onderschrijven met de gegevens uit haar SMS.	Het betreft een verklaring van de Schiphol Group, die niet hoeft te worden onderbouwd met gegevens uit hun veiligheidsmanagementsysteem.
KLM	2.5	25		Risico analyse ontbreekt. Conclusie wordt niet voldoende onderbouwd in voorgaande teksten: Hoeveel incidenten en met welk risico doen zich voor? Hoe verhoudt dit zich tot andere luchthavens? Aangetoond moet worden wat het effect van de complexiteit op het risico-niveau is.	Een risicoanalyse ontbreekt, omdat het onderzoek niet tot doel heeft kwantitatieve ongevalsrisico's of veiligheidsniveaus te bepalen. De conclusie wordt mede onderbouwd door de resultaten van de analyse van de onderzochte voorvallen.
KLM	3.2.3	37		Risico analyse ontbreekt evenals exacte getallen versus het totaal aantal vluchten. De door KLM geleverde data ondersteunt dit beeld niet. Bovendien betreft het data uit nov/dec 2015. Hierna is CDM geïmplementeerd met een vermindering van het aantal <i>runway changes</i> tot gevolg.	De passage is bedoeld als voorbeeld van wat kan misgaan bij een plotselinge baanwisseling.
KLM	3.3.3	44		Hier zou een reden van deze kruisingen moeten staan. Mogelijkerwijs betreffen dit <i>medical emergencies</i> of iets dergelijks. Hele pag: nergens wordt aangegeven welke <i>barriers</i> er zijn die maken dat de operatie veilig blijft. Tevens wordt nergens aandacht besteed aan het feit dat er geen categorie A of B <i>runway incursions</i> zijn geweest.	De Onderzoeksraad heeft de reden van de kruisingen niet onderzocht. Het niet in gebruik zijn van de baan is een barrière die wordt genoemd.
KLM	3.3.3	46		Risico analyse ontbreekt. Deze conclusie wordt niet onderbouwd in het rapport. Er is geen relatie aangetoond tussen bijvoorbeeld non-standaard taxi-route en voorvallen. Laat staan een risico analyse. Elk dynamisch systeem heeft variatie nodig om te werken. Daarom werken er professionals in de luchtvaart.	Het betreft hier een kwalitatief onderzoek naar het luchtvaartstelsel op en rond Schiphol en niet een onderzoek naar kwantitatieve ongevalsrisico's. Afwijken van standaardprocedures en routines kan extra complexiteit en risico's introduceren.
KLM	3.5	54		Uit deze tekst lijkt het alsof per definitie de veiligheid omlaag gaat wanneer verkeersleiders instemmen met een afwijking van de standaard om luchtvaartmaatschappijen ter wille te zijn. Dit zou een onjuiste aanname zijn. De verkeersleider en de gezagvoerder hebben beide hun verantwoording en op basis van hun professionele inschatting bepalen zij of een situatie accetabel is.	In de passage staat niet dat de veiligheid per definitie achteruitgaat wanneer verkeersleiders instemmen met een afwijking van de standaard om luchtvaartmaatschappijen ter wille te zijn, maar dat de complexiteit kan toenemen en dat nieuwe veiligheidsrisico's kunnen worden geïntroduceerd.
KLM	3.6	56		Hier mist de banen lay-out die eerder goed is omschreven.	De onderzoeksvraag over de lay-out wordt beantwoord in paragraaf 2.5.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
KLM	4.3	64	'vrijwel altijd door andere partijen gevolgd'.	Dit moet zijn 'altijd', er zijn KLM geen voorbeelden van het tegendeel bekend.	LVNL heeft aan de Alderstafel gepleit voor de invoering van structureel 2+2-baangebruik, maar dit oordeel is door de andere partijen niet gevolgd. Het is daarmee te stelling om te zeggen dat het oordeel van LVNL altijd gevolgd wordt.
KLM	4.3	65		Niet correct dat 'besluiten worden getoetst aan het minimum veiligheidsniveau'. LVNL bepaalt of maatregel veilig is of niet. Dat is ook de verantwoordelijkheid van LVNL en niet de ORS. Veiligheid wordt wel uitgebreid getoetst bij wijzigingen van het systeem, voorbeeld is de risico analyse die LVNL en KLM hebben gedaan bij de verandering van de naderingshoogte in noordelijke richting. 'Deze norm betreft ATM-gerelateerde ongevallen, die slechts een klein percentage van het aantal ongevallen... vertegenwoordigen.' Dit is onjuist. Bij het vaststellen van de veiligheidscontouren wordt rekening gehouden met alle mogelijke ongevallen. Conclusie is niet op feiten gebaseerd.	Conclusie 2: ATC-norm: Het NLR berekende in 2003 dat 8% van de ongevallen te relateren is aan ATM. Van ongevallen met fatale afloop is dit percentage 4,4% (Zie: NLR, Review of Air Traffic Management-related accidents worldwide: 1980-2001). Het gaat in dit geval niet om het vaststellen van de veiligheidscontouren, maar om de reikwijdte van de ATC-norm.
KLM	4.4	67		Deze conclusie is in de ogen van KLM onjuist verwoord. Slotuitgifte en operationele afhandeling moeten uit elkaar getrokken. Conclusie dat 2+1 slotuitgifte minder veilig is dan 2+2 onderschrijft KLM niet, ook niet bij groei. Wel van belang 4e baan bij te zetten als de operatie daarom vraagt. Dit onderwerp is ook zo ingebracht aan de ORS. Er was inderdaad voorzien dat het nodig was 4e baan regel te versoepelen maar dit betekent niet dat er ook slots uitgegeven worden op 2+2 basis. Van belang slotuitgifte en operationele afhandeling uit elkaar te trekken. Van belang ook aan te geven dat er in het Aidersakkoord is opgenomen dat altijd afwijking van stelsel mogelijk is als veiligheid in geding is.	Conclusie is anders verwoord: Invoering van structureel 2+2-baangebruik op Schiphol levert een stabielere, beter voorspelbare, minder complexe en veiligere afhandeling van het vliegverkeer op. De knooppuntfunctie van Schiphol en de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria zijn door betrokken partijen als een gegeven beschouwd, waardoor ervoor is gekozen structureel 2+2-baangebruik niet in te voeren, maar 2+1-baangebruik te handhaven. Slotuitgifte maakt geen onderdeel uit van deze paragraaf. LVNL was voorstander van 2+2-baangebruik, zoals ook ingebracht aan de Alderstafel. Volgens de VEMER 'Structural 2+2 runway usage longer than 20 minutes' heeft structureel 2+2-baangebruik positieve effecten op veiligheid, onder meer omdat het rust en stabiliteit in de operatie brengt, het aantal wisselingen van baancombinaties en wisselingen in route- en baangebruik afneemt en de ongevalkans verlaagt. LVNL heeft vanwege de positieve effecten op veiligheid gepleit voor 2+2-baangebruik. Omdat dit zou leiden tot verlies aan connectiviteit en niet paste binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, is dit concept niet ingevoerd.
KLM	4.5.1	70		Conclusie gaat voorbij aan de genomen veiligheidsmaatregelen genoemd op pagina 69 regels 25 - 30.	De Onderzoeksraad concludeert dat niet altijd voor de meest veilige baancombinatie wordt gekozen. De convergerende baancombinatie landen op de Zwanenburgbaan (18C) en starten vanaf de Kaagbaan (24) blijft in gebruik, terwijl veiligere combinaties voorhanden zijn. De Onderzoeksraad onderschrijft en ondersteunt de genomen beheersmaatregelen. Dit laat onverlet dat de Raad een voorkeur heeft voor een veiligere baancombinatie, zodat de beheersmaatregelen voor de convergerende baancombinatie niet nodig zijn.
KLM	4.5.2	71		'Is voor een aantal maatregelen zichtbaar meegewogen'. Ook hier suggestief. Dit wordt altijd meegewogen. Er worden geen voorbeelden gegeven van situaties waar de veiligheid niet is meegewogen.	De Onderzoeksraad stelt niet dat de veiligheid niet is meegewogen. De Raad stelt dat het voor een aantal maatregelen zichtbaar is dat de veiligheid is meegewogen. Niet voor elke maatregel is dat zichtbaar. De Onderzoeksraad constateert dat voor een aantal maatregelen in het convenant hinderbeperking de veiligheid expliciet is meegewogen bij de beoordeling van de maatregel. Er zijn ook maatregelen waarbij het niet duidelijk is of de veiligheid is meegewogen. Om die reden kan de Raad niet concluderen dat voor elke maatregel de veiligheid is meegewogen.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
KLM	4.6.4	78		Het is onjuist dat veiligheid voor omwonenden een marginale rol speelt. Er is een norm voor externe veiligheid en het gebruik van de luchthaven wordt daar op getoetst. Feit dat grens niet in zicht is doet niet af aan de vastgestelde normen. Dat grenzen niet in zicht zijn betekent niet dat normen aangepast dienen te worden. Het betekent dat luchtvaart daadwerkelijk zeer veilig is. Laatste zin conclusie wordt niet onderbouwd in voorgaande tekst.	Het woord 'marginale' is vervangen door 'beperkte'. Met betrekking tot de laatste zin in de conclusie: de paragraaf beschrijft dat in 1995 in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgelegd dat de veiligheid van omwonenden niet mag verslechteren ten opzichte van 1990. Dit kan worden gezien als een toezegging aan omwonenden dat hun veiligheid ondanks de groei van het vliegverkeer minimaal gelijk blijft. In de praktijk blijkt het groepsrisico toegenomen en dat het beleid met betrekking tot ruimtelijke ordening onvoldoende werkt.
KLM	5.3	89		KLM herkent niet dat sector partijen er niet in slagen voorbeelden van te geven, zoals de aanleg van een weg voor vliegtuigtrekkers om de banen heen.	De Raad constateert dat de sector er onvoldoende in slaagt het individuele belang te overstijgen. Dit laat onverlet dat in een aantal gevallen dit wel is gebeurd.
KLM	6.2.4	105		In het voorgaande hoofdstuk en in de conclusie wordt voorbijgegaan aan de interne veiligheidsmanagement systemen van de sectorpartijen. Het zou effectiever zijn deze met elkaar in verbinding te brengen om zo sector partij overstijgende trends te signaleren. De overheid zou dit kunnen faciliteren.	De Onderzoeksraad hecht groot belang aan goed functionerende interne veiligheidsmanagementsystemen van partijen. De paragraaf gaat over het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. Het ABL heeft binnen het stelsel dat de veiligheid van de luchtvaart moet borgen een eigenstandige functie.
KLM	6.2.9	110		In het voorgaande hoofdstuk is geen aandacht besteed aan het intern toezicht binnen de luchtvaartmaatschappijen (binnen het SMS), die een zeer belangrijke schakel vormen in het veiligheidssysteem rond de luchthaven.	De opmerking verwijst naar hoofdstuk 5. Dit hoofdstuk gaat over de rol van de rijksoverheid (beleid en extern toezicht). Daarnaast besteedt de Raad aandacht aan de rol van de toezichthouders van de Schiphol Group en LVNL.
KLM	7	113		Risico analyse ontbreekt. Er wordt niet aangegeven wat het risiconiveau is van de genoemde <i>runway incursions</i> , noch wordt de relatie gelegd met de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen gelet op het verleden.	De ernstcategorie van de <i>runway incursions</i> is te zien in figuur 16. De Onderzoeksraad vindt de stijging van het absolute aantal van belang, omdat <i>runway incursions</i> tot ernstige ongevallen kunnen leiden. De trend zou niet opwaarts moeten zijn.
KLM	7	113		Van belang goed te analyseren wat nu de oorzaak is van de stijging van incidenten. Het sneller/ eerder melden kan ook een belangrijke oorzaak zijn.	Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht de Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de relevantie en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld.
KLM	7	115		de norm voor plaatsgebonden risico is dermate ruim gekozen'. Dat externe veiligheid ruim binnen de grens is betekent niet automatisch dat de norm te ruim gekozen is. Er wordt niet aangegeven wat de norm dan zou moeten zijn. Noch wordt aangegeven wat deze op andere luchthavens is ter vergelijking.	Tekst gewijzigd: 'Vastgesteld' in plaats van 'gekozen'.
KLM	Bijlage C	146		In het rapport wordt nergens ingegaan op het feit dat de meldingsbereidheid van de partijen op Schiphol hoog is. Dat de vele Categorie D in het SMS de sectorpartijen de mogelijkheid geeft om vroegtijdig aanpassingen te realiseren. Precies zoals een SMS moet werken.	De meldingsbereidheid op Schiphol ligt buiten de reikwijdte van het onderzoek en heeft de Onderzoeksraad derhalve niet onderzocht.
KLM	Bijlage D	155		De verantwoordelijkheden van de luchtvaartmaatschappijen zijn hier beperkt omschreven, de luchtvaartmaatschappijen hebben een belangrijke rol, ook in het luchtverkeersleidingsdomein. Zo zijn bijvoorbeeld systemen geïnstalleerd in de cockpits om vliegtuigbotsingen te voorkomen en worden piloten opgeleid om goed om te gaan met instructies van luchtverkeersleiding.	De bijlage geeft een beschrijving van verantwoordelijkheden op hoofdpunten

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
ORS	Brief	2		<p>In dit licht moet ook de discussie over het operationele concept voor het baangebruik op de luchthaven worden gezien.</p> <p>De suggestie die uit het rapport naar voren komt dat het vigerende afhandelingsconcept op Schiphol, het 2+1+1 baangebruik in combinatie met een strikt preferentieel baangebruik, onveilig is, en het resultaat zou zijn van een overmaat aan druk van luchtvaartmaatschappijen en de omgeving, waartegen de LVNL niet bestand bleek, is geheel onjuist.</p> <p>Dat de LVNL een voorkeur had, en wellicht nog steeds heeft, voor een overzichtelijker en daardoor minder complex afhandelingsconcept, het zogenaamde 2+2 baangebruik, is juist. Daarbij wordt echter over het hoofd gezien dat met dit systeem de voor een intercontinentale huboperatie benodigde uurcapaciteit niet geleverd kan worden en dat daarmee dus de mainportfunctie van Schiphol niet uitgevoerd kan worden. Omdat dit de door kabinet en Kamer vastgelegde kernfunctie van Schiphol is, is gezocht naar een afhandelingsconcept dat deze functie wel mogelijk maakt, uiteraard binnen de veiligheidseisen die gesteld zijn.</p>	<p>De Onderzoeksraad stelt niet dat 2+1+1 baangebruik, in combinatie met strikt preferentieel baangebruik, onveilig zou zijn. De Raad stelt dat LVNL voorstander was van structureel 2+2-baangebruik en ervoor heeft gepleit dit in te voeren vanwege de positieve veiligheidseffecten. Structureel 2+2-baangebruik, in combinatie met CDA's en een afgevlakte piek uurcapaciteit van 60/60 zou leiden tot verlies aan connectiviteit en paste niet binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Vanwege deze redenen is dit concept niet ingevoerd. Dit is relevant voor het onderzoek, omdat de Raad kijkt welke plaats veiligheid inneemt in de besluitvorming.</p> <p>Daarnaast is toegevoegd dat 'De knooppuntfunctie van Schiphol en de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria door betrokken partijen als een gegeven zijn beschouwd, waardoor ervoor is gekozen structureel 2+2-baangebruik niet in te voeren, maar 2+1-baangebruik te handhaven.'</p>
ORS	Bijlage brief			<p>In een bijlage geeft de heer Alders een overzicht van het tot stand komen van het Alders advies uit 2008 over twee centrale thema's in het rapport, namelijk de keuze voor een 2+2+1 afhandelingsconcept en de keuze voor een strikt preferentieel baangebruik.</p>	<p>In de bijlage bespreekt de ORS twee punten: 2+1 vs. 2+2 baangebruik en baanwisselingen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De Onderzoeksraad heeft onderzocht op welke wijze veiligheid (in het verleden) in de besluitvorming is meegenomen. LVNL heeft een VEMER opgesteld over structureel 2+2-baangebruik langer dan 20 minuten. Uit dit document blijkt dat structureel 2+2-baangebruik een positieve uitwerking heeft op veiligheid. Uit de strategische milieuverkenning 2008 blijkt dat structureel 2+2-baangebruik, in combinatie met CDA's en een afgevlakte piek uurcapaciteit van 60/60, niet mogelijk is vanwege de connectiviteit (economische belang) en het gelijkwaardigheidsbeginsel voor geluid (milieubelang). Om deze redenen is dit veiligere concept gebaseerd op 2+2-baangebruik niet ingevoerd. In dit geval is er gekozen voor de netwerkfunctie van Schiphol en geluidhinderbeperking. Binnen deze kaders wordt bekeken op welke wijze het vliegverkeer veilig kan worden afgehandeld. Veiligere opties die buiten de kaders gaan komen niet ter tafel. 2. Door de keuze voor de netwerkfunctie van Schiphol en geluidhinderbeperking zijn wisselingen van baancombinatie, zoals de ORS ook in de eigen reactie aangeeft, onvermijdelijk. Het stelsel van geluidpreferent vliegen houdt dit in stand.
ORS	3.2.3	39	'sectorpartijen' in deze alinea vervangen door: 'LVNL en Schiphol'.	<p>Zoals later uit het rapport van de Raad blijkt, geldt dit nadrukkelijk niet voor de hubcarrier (zie bijv. p. 66)</p>	<p>Dit is een juiste weergave van de resultaten van het onderzoek.</p>
ORS	3.2.3	39	'Vermindering van wisselingen van baancombinatie bij het huidige verkeersvolume is volgens sectorpartijen mogelijk met 2+2-baangebruik gedurende de gehele dag'	<p>De Raad geeft hier uitsluitend en zonder nadere onderbouwing het standpunt van twee sectorpartijen weer en lijkt die later in het rapport zonder nuance over te nemen. Onduidelijk blijft bijvoorbeeld hoeveel van de baanwisselingen veroorzaakt worden doordat de sector niet conform planning (2+1) vliegt en daarvoor naar een baancombinatie met een vierde baan moet omschakelen. Het zou wellicht ook mogelijk kunnen zijn baanwisselingen op een andere wijze te verminderen, zoals door meer conform de geplande 2+1-baangebruik te vliegen of de buffers tussen start- en landingspiek te vergroten, waardoor het overschakelen naar een baancombinatie 2+1+1 minder vaak aan de orde behoeft te zijn.</p>	<p>Het betreft een standpunt van sectorpartijen. Daarnaast is in het onderzoek onderzocht dat er gemiddeld 18 baanwisselingen per dag zijn, waarvan 16 wisselingen die voortkomen uit het geluidpreferent vliegen. Door de drukte op Schiphol zijn de buffers tussen start- en landingspiek juist grotendeels verdwenen en is er meer behoefte aan het gebruik van de vierde baan.</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
ORS	3.2.3	39	'De behoefte aan 2+2-baangebruik groeit naarmate het verkeersvolume toeneemt'	Ook deze stelling mist de nuance van de Raad op het standpunt van twee sectorpartijen. Bij een toename van het verkeersvolume voor de huboperatie - waarvoor Schiphol volgens staand kabinetsbeleid primair bedoeld is - stijgt namelijk de behoefte aan 2+2-baangebruik niet, zoals ook blijkt uit de opvatting van de hubcarrier (zie p. 66 van het rapport).	Tekst toegevoegd: 'In de praktijk'. LVNL heeft aangegeven dat naarmate het aantal vliegtuigbewegingen groeit, er meer behoefte is aan 2+2-baangebruik om deze groei op te vangen. Dat 2+2-baangebruik niet in overeenstemming is te brengen met de voorwaarden voor de huboperatie, doet niets af aan het feit dat de behoefte voor 2+2-baangebruik groeit.
ORS	3.4.2	53	'Dit laatste maakt duidelijk dat de speelruimte voor LVNL om grenzen te stellen aan de groei op Schiphol beperkt is. LVNL zal het afgesproken maximum van 500.000 vlieg-bewegingen moeten faciliteren, binnen de afgesproken geluidsgrenzen' schrappen.	Het beeld dat hier wordt opgeroepen, is feitelijk onjuist. De afspraken in het kader van de Alderstafel en het daarop gebaseerde kabinetsbeleid verplicht niet om 500.000 vliegtuigbewegingen te faciliteren; het vergunt (binnen randvoorwaarden van hinderbeperking, veiligheid, selectiviteit) dit aantal bewegingen. Wanneer het gaat om de operationele volumegrenzen heeft LVNL wel degelijk - naast de andere sectorpartijen) een rol bij de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie. Gegeven de sterke relatie die de Raad waarneemt tussen volumegroei en veiligheid, is het opmerkelijk dat de totstandkoming van de capaciteitsdeclaratie en de rol van het OSO - met daarin onder meer Schiphol en LVNL - zo onderbelicht blijft in dit rapport. Die bepaalt het feitelijk beschikbare volume op Schiphol in een zomer/winterseizoen. De wijze waarop veiligheid hierin - in OSO en in het bijzonder bij de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie - meeweegt zou nadrukkelijk aandacht verdienen in dit rapport.	Het gaat hier om de feitelijke speelruimte die LVNL heeft om grenzen te stellen aan het volume. LVNL geeft zelf aan dat zij het niet als haar taak ziet een bovengrens aan te geven van het aantal vliegbewegingen dat zij veilig aankan.
ORS	4.4 i.c.m. 4.5.1	geheel	Naast de opmerkingen inzake het 2+1-operationele concept blijven ten aanzien van het nieuwe normen- en handhavingstelsel een aantal aspecten onbenoemd, die nadrukkelijk in de overwegingen van de Raad zouden moeten worden betrokken als feitelijke gegevens.	<ol style="list-style-type: none"> aspecten waaruit bij de inrichting van het nieuwe normen- en handhavingstelsel blijkt dat - door de inbreng van LVNL - veiligheid is meegewogen: <ol style="list-style-type: none"> de norm van 45% (en niet 50% of hoger) voor de Polderbaan bij regel 3 om kruisend verkeer te vermijden; de operationele marge die is ingebouwd door ruimte te geven voor het gebruik van een vierde baan; de operationele marges die zijn ingebouwd in het stelsel. (Deze ingebouwde marges hebben overigens begin 2014 aanleiding gegeven tot politieke discussie of deze marges niet te ruim waren. Zo zijn op verzoek van de Kamer de verklaringmarges op regel 1 bijvoorbeeld 10% naar 5%. Zie ook Helios-rapport dat destijds stelde dat er 'dubbele marges' aanwezig waren). In de MER over het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt expliciet ook aandacht geschonken aan de veiligheid. 	<ol style="list-style-type: none"> De Onderzoeksraad juicht het toe dat de veiligheid op onderdelen is meegewogen, zoals de ORS in zijn reactie aangeeft. De Raad heeft echter een voorkeur voor een integrale veiligheidsanalyse van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. De MER over het nieuwe normen- en handhavingstelsel is nog in ontwikkeling en nog niet gereed.
LVNL	Brief	3	3. Titel rapport sluit onvoldoende aan bij reikwijdte onderzoek.	LVNL constateert dat het onderzoek zich vrijwel geheel heeft gericht op de taken van de luchtverkeersleiding en de luchthaven Schiphol en de rol van de overheid daarbij. Dit staat op gespannen voet met de rapporttitel Veiligheid vliegverkeer Schiphol. Deze titel (en ook enkele passages in het rapport, zie bijlage 2) zou ten onrechte de indruk kunnen wekken dat het onderzoek zich uitstrekt tot het gehele veiligheidsspectrum van de luchtvaart, dus inclusief vliegveiligheidsrisico's. Het zou daarom goed zijn als de titel van het rapport duidelijk maakt dat de reikwijdte van het onderzoek zich beperkt tot het afhandelen van het luchtverkeer op Schiphol.	Zoals blijkt uit paragraaf 1.5 (afbakening van het onderzoek) en paragraaf 1.6 (betrokken partijen) reikt de focus van het onderzoek verder dan de afhandeling van het vliegverkeer en de genoemde partijen.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL	Brief	3	5. Er is geen sprake van structureel intentioneel afwijken van standaarden of voorschriften.	<p>LVNL werkt volgens een strikt principe van gelaagde procedures die beschreven staan in ons Operations Manual. Het manual kent een onderscheid in 'voorschriften', 'afspraken', 'werkwijzen', 'trainingsdocumentatie' en 'informatie'. Het manual spreekt over 'voorschriften' wanneer de regelgeving de verkeersleider onder normale omstandigheden geen eigen handelingsruimte biedt.</p> <p>In het verkeersleidingsysteem is de menselijke factor cruciaal voor het leveren van een adequaat VEM-product. Daarin schuilt ook de reden van de gelaagde procedures. Verkeersleiders hebben professionele regelruimte nodig om hun taak goed uit te kunnen voeren. Dit maakt dat de verkeersleider, afhankelijk van de actuele situatie, verschillende oplossingen kan kiezen. Hiermee wordt voorkomen dat een complexe situatie ontstaat, voortduurt of escaleert. Het effectief benutten van de regelruimte werkt daarmee risico-verlagend. Het Operations Manual geeft in zijn opzet de mate van beschikbare regelruimte weer.</p> <p>Bijlage 3 bevat een opsomming van de passages die correctie behoeven.</p>	<p>De Onderzoeksraad stelt de mogelijkheid om van standaardprocedures af te wijken op zichzelf niet ter discussie als dit gebeurt om de veiligheid te vergroten (zie paragraaf 3.3.3). De Raad stelt vast dat het afwijken vooral gebeurt om het vliegverkeer efficiënt af te handelen en om verstoringen te voorkomen. Afwijken van standaardprocedures kan extra complexiteit veroorzaken en kan risico's introduceren. Omdat de wens om groei te accommoderen de kans vergroot dat verkeersleiders meer risico's gaan nemen, acht de Onderzoeksraad het van belang dat afwijkingen worden gemonitord.</p>
LVNL	Brief	3	6. Personeelstekorten bij LVNL hebben géén invloed op de veiligheid.	<p>Een aantal specifieke kenmerken van Schiphol - de complexiteit van Schiphol in combinatie met stringente milieuregelgeving en het afhandelingsconcept met veel baanwisselingen - zorgt in vergelijking met andere luchthavens voor een hoger beroep op de kritische kerncompetenties van luchtverkeersleiders. Er is sprake van personeelstekorten; LVNL werkt hard om deze weg te werken. Er lopen verschillende verbeterprogramma's om de personeelstekorten structureel op te kunnen lossen.</p> <p>Het conceptrapport maakt in dit verband melding van de combinatie van de TWR (Tower) én APP (Approach) rating in de TWRIAPP-opleiding tot luchtverkeersleider als een van de (indirecte) oorzaken van de personeelstekorten. Deze gecombineerde opleiding is een safety barrier voor de risico's die samenhangen met de complexiteit van de afhandeling op Schiphol en binnen de Terminal Manoeuvring Area (TMA). LVNL houdt zich aan de vastgestelde VEM-performance standaard waarbinnen het niveau van veiligheid nooit ter discussie staat. Met deze systematiek is het onmogelijk om te spreken over verkeersleiderstekorten die de operationele veiligheid raken.</p> <p>Dit gebeurt in het conceptrapport echter wel. Bijlage 4 bevat een lijst van punten die vanuit dit oogpunt correctie behoeven.</p>	<p>De Onderzoeksraad concludeert dat andere internationale luchthavens met een complexe operatie geen structureel tekort aan verkeersleiders hebben en dat er belangrijke verschillen zijn in de duur en wijze van opleiding. De veiligheidsrisico's die dit aanhoudende tekort oplevert (hogere werklast, minder rust, uitstel projecten die de werklast kunnen verminderen), zijn beschreven in paragraaf 3.4.2. De Onderzoeksraad acht het een goede zaak dat verbeterprogramma's zijn ingezet, maar constateert wel dat deze tot op heden geen structurele oplossing hebben gebracht.</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL	Brief	4	8. Het gestegen aantal meldingen van voorvallen komt niet alleen door meer verkeer.	<p>De relatie die het conceptrapport legt tussen de toename van het verkeer en de stijging van het aantal gemelde voorvallen is te kort door de bocht. Inderdaad zijn over de afgelopen twee jaar meer voorvallen geregistreerd, waar meerdere oorzaken aan ten grondslag liggen. Deze oorzaken zijn onder meer een toename van het verkeer, toename van de meldingsbereidheid vanwege een groei in de veiligheidscultuur van LVNL en een uitbreiding van de wettelijke plicht tot het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart door EU-verordening 376/2014 evenals speciale aandacht aan bijzondere onderwerpen, die daardoor in de belangstelling stonden en waarover dan meer meldingen worden gemaakt. Het meest duidelijke voorbeeld betreft grondincidenten op de platformen van de luchthaven, bij pushback van de gate of tijdens het taxiën wanneer bijvoorbeeld geen voorrang wordt verleend.</p> <p>De doorwerking van deze factoren is echter niet één op één uit de gepresenteerde cijfers af te leiden. Zo neemt vanaf 2010 het verkeer toe (blz. 33, figuur 13), terwijl het aantal meldingen vanaf die periode tot aan 2013 juist daalt (blz. 41, figuur 15). Daarna stijgt het aantal meldingen weer, een ontwikkeling die zich goed laat verklaren uit de uitbreiding van de verplichting op het aantal soorten te melden voorvallen. De meest ingrijpende verandering treedt op in 2015, nadat LVNL gerichte aandacht is gaan schenken aan grondincidenten. Het aantal meldingen daarover is in 2016 gestegen tot ruim 400 per jaar. Deze grondincidenten kennen een andere, lagere, potentiële gevaarzetting dan incidenten (voorvallen) tijdens de 'vliegende' operaties, met inbegrip van de bewegingen op start- en landingsbanen. LVNL is continu bezig met veiligheidsverbeteringen om ook deze grondvoorvallen terug te dringen.</p> <p>Bijlage 5 bevat de specifieke regels uit het conceptrapport die correctie behoeven.</p>	Uit paragraaf 3.3.2. blijkt dat LVNL zelf een verband legt tussen de toename van het vliegverkeer en de toename van het aantal aanmerkelijke incidenten. De Onderzoeksraad acht de toename van het aantal incidenten vanaf 2014, ongeacht de ernst, een ongewenste ontwikkeling. Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht De Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de relevantie en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld.
LVNL	Brief	4	9. Binnen 2+1 meer gebruik van een vierde baan.	Pagina 66 in het conceptrapport schrijft over het plan in het najaar van 2008 voor 2+2-baanbebruik met 60 starts en 60 landingen. Echter, waar LVNL spreekt over '2+2' wordt niet bedoeld op het 'oude' 60+60 zoals het 2+2 baanbebruik in 2008. Met de term wordt wel bedoeld: een meer frequente inzet van een vierde baan met een slotafgifte op basis van 2+1. Om verwarring te vermijden heeft LVNL enkele maanden geleden besloten in dit kader voortaan te spreken over 'meer gebruik van een vierde baan'.	De Onderzoeksraad heeft onderzocht op welke wijze veiligheid (in het verleden) in de besluitvorming is meegenomen. LVNL heeft een VEMER opgesteld over structureel 2+2-baanbebruik langer dan 20 minuten. Uit dit document blijkt dat structureel 2+2-baanbebruik een positieve uitwerking heeft op veiligheid. Uit de strategische milieuverkenning 2008 blijkt dat structureel 2+2-baanbebruik, in combinatie met CDA's en een afgevlakte piekruurcapaciteit van 60/60, niet mogelijk is vanwege de connectiviteit (economische belang) en het gelijkwaardigheidsbeginsel voor geluid (milieubelang). Om deze redenen is dit veiligere concept gebaseerd op 2+2-baanbebruik niet ingevoerd. In dit geval is er gekozen voor de netwerkfunctie van Schiphol en geluidhinderbeperking.
LVNL		49	Dit gaat gepaard met een hoge werkdruk voor de verkeersleiders: toenemende werkdruk.	LVNL houdt zich aan de VEM performance standaard, die het proces en mensen daarin beschermt door te veel verkeersaanbod te voorkomen.	Hier wordt enkel geconstateerd dat de werkdruk bij een reëel tekort aan verkeersleiders toeneemt.
LVNL		51	Het aanhoudende tekort levert risico's op voor de veilige afhandeling van het vliegverkeer.	LVNL handhaaft in de operationele aansturing duidelijke besluitvormingsprocessen op basis van de VEM performance standaard. Een operationeel verkeersleiderstekort zou daarom leiden tot een terugval in capaciteit, niet in veiligheid.	De veiligheidsrisico's die dit aanhoudende tekort oplevert (hogere werklust, minder rust, uitstel projecten die de werklust kunnen verminderen), zijn beschreven in paragraaf 3.4.3.
LVNL		51	Op enig moment worden de grenzen van de menselijke informatie-verwerking bereikt en daarmee ook de limieten van veiligheidsrisico's.	Het hele rapport heeft feitelijk tot aan dit punt aangegeven dat LVNL deze veiligheidsgrens goed bewaakt, op basis van een wettelijke systematiek, met instemming van de overheid en onder toezicht van de ILT. Deze tekst suggereert alsof groei van het verkeer niet gepaard zou gaan met meer safety barriers of andere veranderingen die de veiligheid zullen waarborgen.	Uit de zorgen van de verkeersleiders die in paragraaf 3.4.2 worden weergegeven, kan worden opgemaakt dat deze er niet van overtuigd zijn dat de grenzen afdoende worden bewaakt.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL		98	Het gevolg is dat de oordelen over veranderingen [...]veiligheidsnorm van LVNL.	LVNL heeft in de genoemde jaren altijd de vastgestelde regelgeving met betrekking tot veiligheidsbeoordeling van wijzigingen aan het ATM systeem gevolgd. Daar is door de inspectie toezicht op gehouden.	De passage heeft betrekking op het ontbreken van een wettelijk kader voor de ATC-norm.
LVNL	Algemeen	1	Veiligheid Vliegverkeer Schiphol	Het rapport gaat voornamelijk over LVNL, over de luchthaven en ook over de overheid. De 'vliegende kant' wordt niet behandeld, terwijl dat volgens het conceptrapport het grootste deel (zie voetnoot 141 op blz. 63) van het flight safety risico betreft. De titel van het rapport geeft deze beperking niet aan en zou dat wel moeten doen.	Zoals blijkt uit paragraaf 1.5 (afbakening van het onderzoek) en paragraaf 1.6 (betrokken partijen) reikt de focus van het onderzoek verder dan de afhandeling van het vliegverkeer en de genoemde partijen.
LVNL	1.7	11	Beoordelingskader	Als doel wordt gesteld de veiligheid op en rond Schiphol verder te vergroten. Hierbij wordt geen beoogd veiligheidsniveau genoemd. Dat maakt het diffuus welke veiligheidsverbetering noodzakelijk is en hoe dit af te wegen tegen andere belangen. Zonder rekenschap van een doelstelling wordt bij het nu gekozen onderzoekskader ruimte gelaten om risico's te ontdekken zonder te hoeven vermelden of deze risico's acceptabel zijn en binnen de norm passen.	In de inleiding van het rapport wordt nu expliciet vermeld dat het onderzoek niet beoogt kwantitatieve veiligheidsrisico's of veiligheidsniveaus in kaart te brengen.
LVNL	3.4	53		Het conceptrapport verwacht de ATC norm van 3E-7 met het algehele <i>flight safety</i> risico. Het ATC gerelateerde risico is slechts een zeer klein deel van het totale <i>flight safety risk</i> . Dat levert in het rapport onduidelijke stukken op (bijv. 53, regel 12), hoewel de onderzoekers zich van deze beperkte reikwijdte wel bewust zijn (zie pag. 63, kader).	LVNL kan ook op basis van andere criteria dan de ATC-norm besluiten wat een veilige grens van de jaarcapaciteit is.
LVNL	7	114	Toch is voldoen aan de minimumnorm in de praktijk synoniem geworden voor veilig.	Deze tekst suggereert een verwaarlozing van risico's terwijl het omgekeerde het geval is. Naast voldoen aan de norm werkt LVNL dagelijks hard aan activiteiten die de veiligheid verder verbeteren, ondanks dat deze activiteiten zich niet kunnen laten vertalen in kwantitatieve veiligheidswinst.	De passage heeft betrekking op de wijze waarop de norm in de besluitvorming wordt gehanteerd. Voldoen aan de ATC-norm is daarbij synoniem geworden voor veilig.
LVNL	7	115	... laat de rol van hoeder van de veiligheid bewust over aan LVNL.	Duidelijk maken welke veiligheid: alléén het ATC gerelateerde deel, zoals dat ook al staat vermeld op blz 63, kader. LVNL is door de wetgever aangewezen om luchtvaart navigatiediensten aan te bieden om te veiligheid te borgen, zonder winstoogmerk. Daarnaast is elke actor in het luchtvaartstelsel op Schiphol hoeder van de veiligheid. Allen hebben een eigen veiligheidsmanagementsysteem.	Betrokken partijen zien voldoen aan de ATC-norm als veilig. Daarmee is de ATC-norm synoniem geworden voor veilig, terwijl de norm alleen het deel van de luchtverkeersleiding afdekt. Doordat het ministerie de rol van hoeder van de veiligheid aan LVNL laat en het ATC-gerelateerde deel synoniem is geworden voor veilig, is het hier juist niet van toepassing om 'de hoeder van de veiligheid' in te perken tot het ATC-deel.
LVNL	Bijlage A	123	Bijlage A: Onderzoeksverantwoording. 'Naar aanleiding van een reeks voorvallen op de luchthaven Schiphol' [...]	Dat dit vrijwel allemaal luchtverkeersleidings-voorvallen zijn staat er niet bij. Deze focus van het rapport komt in de titel noch in de tekst goed tot uitdrukking.	De voorvallen betreffen volgens de Onderzoeksraad niet allemaal luchtverkeersleiding-voorvallen. De voorvallen zijn bijna altijd het gevolg van het samenspel van meerdere factoren gerelateerd aan de gebruikers van de luchthaven, aan de wijze waarop het (vlieg)verkeer afgehandeld wordt en aan de luchthaven Schiphol zelf (inrichting en lay-out van de luchthaven). Daarnaast spelen zicht- en weersomstandigheden in sommige gevallen een rol. Betrokkenheid van de luchtverkeersleiding was geen inclusie criterium bij de selectie van voorvallen (zie Onderzoeksverantwoording).
LVNL		44	binnen LVNL wordt er voor gepleit W5 te sluiten maar de verkeersleiders willen de kruising graag houden ...	Vanuit de wettelijke opdracht om een 'safe and orderly flow' te bewerkstelligen kan verkeer kruisen bij W5 op het moment dat deze baan niet in gebruik is. Enkele kilometers omrijden is onnodig. Een snellere taxiroute levert daarnaast nog een positieve bijdrage aan de werkbelasting (minder vliegtuigen per tijdseenheid op de frequentie). De kruising bij W5 kan daarom niet verdwijnen.	Binnen LVNL wordt verschillend over de kruising W5 geoordeeld. De tekst is aangepast: 'Binnen LVNL bestaat verschil van inzicht of de kruising W5 om veiligheidsredenen gesloten moet worden, er is immers rondom de Zwanenburgbaan een taxibaan aangelegd.'

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL		45	Afwijken van procedures of standaarden	De onjuiste stelling van OvV dat verkeersleiders regelmatig afwijken van (standaard) procedures (zie bijv. pagina 45, regel 33, 34, pagina 112 regel 21 maar met name ook par. 3.3.4 (p. 46/47) moet worden gecorrigeerd. LVNL heeft het OPS Manual zo ingericht dat alle procedures aan de wet (ICAO) voldoen. Indien in het OPS Manual ruimte wordt geboden voor de verkeersleider om naar eigen professionaliteit te handelen dan is dat eveneens conform ICAO. In een dergelijke situatie kan dan ook niet gesproken worden over een 'afwijken van standaardprocedures'. Er wordt immers conform OPS Manual gehandeld. Van een 'afwijken' zou wel sprake zijn bij afwijken van harde voorschriften in het OPS Manual. Dat zijn de situaties waarbij de veiligheid in het geding is. OvV mist deze systematiek in par. 3.3.4.	Wettelijke procedures zijn niet hetzelfde als standaard procedures en routines. Zo is er een standaard rijrichting van taxibanen waarvan binnen voorwaarden mag worden afgeweken. Paragraaf 3.3.3 laat zien dat LVNL veelvuldig van dergelijke standaarden en routines afwijkt, en dat dit niet wordt gemonitord. Daardoor wordt ook niet duidelijk in hoeverre de afwijkingen passen binnen de voorschriften van het OPS Manual.
LVNL		46	De wens om de groei van het vliegverkeer te accommoderen vergroot de kans dat verkeersleiders meer risico's gaan nemen.	Dit is niet gebaseerd op een onderbouwing in het rapport.	In paragraaf 3.3.3 wordt beschreven dat verkeersleiders aangeven dat ze binnen de grenzen van de gemaakte afspraken blijven, maar wel de grenzen van wat wenselijk en acceptabel is naderen. De tekst is gewijzigd: 'LVNL ziet het als haar taak om de groei van het vliegverkeer te accommoderen. De groei kan vaker voor verstoringen zorgen, terwijl er minder ruimte is om deze verstoringen op te lossen. Dit vergroot de kans dat luchtverkeersleiders meer risico's gaan nemen.'
LVNL		46	Wijkt regelmatig af van standaardprocedures en routines	Deze conclusie is onjuist op basis van de hierboven besproken punten. De stelling van OvV dat LVNL regelmatig afwijkt van standaardprocedures is niet correct en dient te worden herzien.	Wettelijke procedures zijn niet hetzelfde als standaard procedures en routines. Zo is er een standaard rijrichting van taxibanen waarvan binnen voorwaarden mag worden afgeweken. Paragraaf 3.3.3 laat zien dat LVNL veelvuldig van dergelijke standaarden en routines afwijkt, en dat dit niet wordt gemonitord. Daardoor wordt ook niet duidelijk in hoeverre de afwijkingen passen binnen de voorschriften van het OPS Manual.
LVNL		46	LVNL monitort intercepties van boven het glijpad en doorstarts na verkort oplijnen	De overige afwijkingen die in de analyse zijn opgenomen, zijn ook minder veiligheids-relevant. OvV meent ten onrechte dat structureel van standaarden wordt afgeweken en dat deze niet worden gemonitord.	De Onderzoeksraad acht het monitoren van de overige genoemde afwijkingen ook relevant.
LVNL		47	... verschillen ontstaan in de wijze van afhandeling. Dat kan leiden tot onduidelijkheid of verwarring bij vliegers.	In het conceptrapport wordt deze stelling niet onderbouwd. Daar waar OvV spreekt over afwijkingen van 'standaarden en routines' wordt mogelijk bedoeld op 'werkwijzen'. Werkwijzen zijn methodes die de verkeersleider ondersteunen in zijn taken, ze zijn niet verplicht. Een andere werkwijze is toegestaan, dit past binnen de juridische (wettelijke) kaders. In zoverre is er geen sprake van 'afwijkingen'. Evenmin is sprake van een individuele VEM afweging.	De passage is gebaseerd op mededelingen van LVNL zelf. Voor de duidelijkheid is dit toegevoegd.
LVNL		54	Zoals in paragraaf 3.3.3 beschreven wijken verkeersleiders veelvuldig af ...	Ook op p. 54 wordt het accent gelegd op 'afwijking', terwijl het gaat om keuzes in de afhandeling van het verkeer die voldoen aan wettelijke eisen. Er wordt niet afgeweken van wettelijke normen (zie ook blz. 103, blz. 112, regels 19-24 en blz. 108, waar wordt bevestigd dat niet wordt afgeweken van wettelijke normen).	Wettelijke procedures zijn niet hetzelfde als standaard procedures en routines. Zo is er een standaard rijrichting van taxibanen waarvan binnen voorwaarden mag worden afgeweken. Paragraaf 3.3.3 laat zien dat LVNL veelvuldig van dergelijke standaarden en routines afwijkt, en dat dit niet wordt gemonitord. Daardoor wordt ook niet duidelijk in hoeverre de afwijkingen passen binnen de voorschriften van het OPS Manual.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL		112	Verkeersleiders wijken af van procedures en zoeken de grens van het toelaatbare op'	Deze bewering is onjuist.	Zie voorgaande reactie. In paragraaf 3.3.3 wordt beschreven dat verkeersleiders aangeven dat ze binnen de grenzen van de gemaakte afspraken blijven, maar wel de grenzen van wat wenselijk en acceptabel is naderen. Tekst is aangepast: 'Op verschillende vlakken zorgt de verkeersdrukte voor knelpunten in het operationele systeem: baanonderhoud is moeilijk te plannen, er ontstaan opstoppingen op de grond, de verkeerstoren is vol en onrustig, er moeten meer wisselingen van baancombinatie worden uitgevoerd, luchtverkeersleiders krijgen minder rust, wijken af van procedures en zoeken - naar eigen zeggen - de grenzen op om het vliegverkeer snel en efficiënt te kunnen afhandelen.'
LVNL		43-47		OvV spreekt over termen 'standaarden' en 'routine', waarvan verkeersleiders zouden afwijken. Deze termen zijn voor LVNL niet gangbaar. 'Voorschriften' zijn hard; die moeten worden gevolgd. Alleen om redenen van veiligheid mag worden afgeweken (immers, voorschrift mag niet worden gevolgd als naleving leidt tot onveilige situatie). Daarnaast kent het LVNL <i>Operations Manual</i> 'afspraken' en 'werkwijzen'. Van afspraken mag worden afgeweken als een nieuwe afspraak wordt gemaakt. Een werkwijze volgen is niet verplicht. In zoverre biedt het <i>Operations Manual</i> duidelijke kaders waarbinnen de verkeersleider opereert. OvV wordt verzocht de terminologie van LVNL over te nemen en teksten die gaan over vermeend 'afwijken' aan te passen.	De Onderzoeksraad geeft in dit kader de voorkeur aan het gebruik van de gekozen terminologie.
LVNL	Bijlage I	183	Bijlage: To70-rapport	Deze bijlage bevat waarnemingen op basis van ADS-B. Anders dan OvV stelt in haar rapportage, zijn deze metingen bekend onbetrouwbaar. Bovendien bestrijken zij maar een deel van de vloot en wordt de belangrijkste start- en landingsbaan niet meegenomen. Op Schiphol wordt het verkeer begeleid zónder gebruik te maken van ADS-B, maar van primaire en secundaire radargegevens. Sommige metingen zoals rijrichting op taxibanen of starten vanaf intersecties zijn nauwelijks relevant als ze niet in de context van gebruik worden gezet: zo worden intersecties niet voor starten gebruikt bij slecht zicht operaties.	Zoals blijkt uit de voetnoten in paragraaf 3.3.3 zijn er meerdere gezaghebbende bronnen die aangeven dat ADS-B betrouwbaar is. De beperkingen worden in paragraaf 3.3.3 en in bijlage I genoemd. Starten vanaf intersecties wordt door een groot aantal internationale organisaties ontraden.
LVNL	2		To70-rapport	Uit de rest van het rapport van to70 blijkt, dat de aanpak meer behelst dan de voorgestelde activiteiten in de paragraaf 'Aanpak'.	Deze passage is niet in het hoofdrapport opgenomen.
LVNL	2.3		To70-rapport	Ervaringen met dergelijke analyses binnen LVNL hebben geleerd dat de resultaten vrij gevoelig zijn voor de gebruikte modellering waarmee wordt bepaald onder welke condities een vliegtuig de ILS-localiser heeft onderschept.	Zoals blijkt uit de voetnoten in paragraaf 3.3.3 zijn er meerdere gezaghebbende bronnen die aangeven dat ADS-B betrouwbaar is. De beperkingen worden in paragraaf 3.3.3 en in bijlage I genoemd.
LVNL	3.1		To70-rapport	Baan 06/24 (Kaagbaan) is een primaire start- en landingsbaan voor LVNL, maar juist voor deze baan in de analyse ontbreken daarvan gegevens vanwege afschermingseffecten.	Om deze reden zijn voor een beeld van het kruisen van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan radargegevens van LVNL zelf gebruikt. Zie paragraaf 3.3.3.
LVNL	4.2		To70-rapport	Het niet structureel kruisen van baan 18C/36C (Zwanenburgbaan) is bij de introductie van baan 18R/36L (Polderbaan) een keuze van LVNL geweest. De gegevens van To70 laten zien dat er inderdaad slechts zeer sporadisch wordt gekruist als baan 18C/36C wordt gebruikt, waarmee LVNL dus geheel aan de gebruiksvoorwaarden voor het kruisen van banen, zoals vastgelegd in het <i>Operations Manual</i> , voldoet.	In paragraaf 3.3.3. is beschreven dat LVNL als leidraad heeft dat deze banen niet structureel worden gekruist.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL	4.4		To70-rapport	Het resultaat is gevoelig voor het vaststellen wanneer de ILS-localiser is onderschept. De methodiek staat niet vermeld waardoor niet kan worden nagegaan of deze correct is. Overigens zijn er valide procedures voor een kortere dan standaard nadering (visuele nadering of verkorte ILS-nadering). Dit wordt op verzoek of in overleg met de vlieger uitgevoerd. Deze context ontbreekt in de gegevens.	De gegevens over het ILS-glijpad zijn niet in het hoofdrapport verwerkt.
LVNL	4.5		To70-rapport	Het resultaat is gevoelig voor het vaststellen wanneer de ILS-localiser is onderschept en welke hoogte precies wordt gebruikt. De methodiek is niet vermeld waardoor niet kan worden nagegaan of deze 'meting' correct is. Ook ontbreekt de context. Zo is het niet duidelijk of een eventueel boven-glijpad-interceptie het gevolg is van de vlieger of de verkeersleider of een combinatie van de twee.	De gegevens over het ILS-glijpad zijn niet in het hoofdrapport verwerkt.
LVNL	4.5		To70-rapport: Figuur 4-32	De To70 rapportage laat een figuur zien van intercepties boven glijpad. Uit de figuur valt af te lezen dat dit de nachtnaderingen zijn. Bij nachtnaderingen wordt het verticale profiel overgelaten aan de vlieger, die er kennelijk voor kiest om boven het glijpad op te lijnen. De conclusie dat LVNL daarom van 'standaarden' afwijkt is daarom verkeerd en dient te worden geschrapt in het hoofdrapport. Deze meting en figuur in het To70 rapport moet van deze context en uitleg worden voorzien.	De gegevens over het ILS-glijpad zijn niet in het hoofdrapport verwerkt.
LVNL	4.6		To70-rapport	Het resultaat is zeer gevoelig voor het vaststellen wanneer er wel en wanneer er niet parallel wordt genaderd. Zonder deze toelichting zijn de opgegeven data niet te valideren. De oplijnafstand is een werkwijze en geen voorschrift. Afhankelijk van de situatie kan het bijvoorbeeld zijn dat er slechts voor een van beide banen een vliegtuig oplijnt en er nog 3NM/1000ft is ten opzichte van ander verkeer. Op zo'n moment is de oplijnafstand geen verplichting.	De gegevens over parallel naderen zijn niet in het hoofdrapport verwerkt.
LVNL		51	Sommige maatregelen ter reductie van het personeelstekort kunnen op langere termijn contraproductief zijn.	De conclusie dat sommige maatregelen ter reductie van het tekort van verkeersleiders op langere termijn contraproductief kunnen zijn en dat het aanhoudende tekort risico's oplevert voor een veilige afhandeling van het vliegverkeer, wordt niet nader onderbouwd.	De onderbouwing is terug te vinden in paragraaf 3.4.1, daar waar van een zelfversterkend effect van maatregelen op het tekort wordt gesproken.
LVNL		41		Het vaker en langer doorwerken (p. 51, regel 8-38) valt in ieder geval nog steeds binnen de regels qua arbeids- en rusttijden alsmede de Arbeidstijdenwet. De link met veiligheidsrisico is daarom hier niet onderbouwd.	Dat de werktijden binnen de regels voor de Arbeidstijdenwet vallen geeft nog geen garantie dat er geen veiligheidsrisico (bijvoorbeeld concentratieverlies door vermoeidheid) is, zeker gezien de hoge werkdruk (zie ook 3.4.2).
LVNL		54	Gescheiden functies	De gescheiden functies in de toren worden direct gelinkt aan extra veiligheidsrisico's, terwijl de reden voor deze gescheiden functies juist veiligheid is.	Op andere internationale luchthavens met een complexe operatie zijn de functies niet gescheiden.
LVNL		54		In de tekst wordt beschreven dat de opdeling van operationele functies bij LVNL anders is dan bij andere ANSP's en dat wekt de suggestie dat die opdeling daarmee niet juist zou zijn. Daarmee wordt voorbij gegaan aan de lokale karakteristieken van de Schiphol operatie, verkeersvolumes en historische ontwikkelingen. Andersom bezien zou een functionele opdeling van een andere ANSP niet zo maar op Schiphol tot een veilige en efficiënte operatie leiden.	De paragraaf beschrijft dat de complexiteit van de afhandeling van het vliegverkeer mede het gevolg is van keuzen.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL		112	verkeersleiders minder rust	Deze beweringen zijn niet onderbouwd: de Arbeidstijdenwet wordt gevolgd, plus marges.	Dat de werktijden binnen de regels voor de Arbeidstijdenwet vallen geeft nog geen garantie dat er geen veiligheidsrisico (bijvoorbeeld concentratieverlies door vermoeidheid) is, zeker gezien de hoge werkdruk (zie ook 3.4.2).
LVNL		168		slagingspercentage TWR Schiphol is 100%, slagingspercentage APP is 45%.	Het slagingspercentage is geen onderdeel van de tabel. LVNL geeft aan dat van alle verkeersleiders die geslaagd zijn voor de opleiding tot naderingsverkeersleider (APP), allen de opleiding tot torenverkeersleider tot een goed eind brengen. LVNL is verzocht aan te geven welk moment wordt gezien als startpunt (100 %) van de opleiding tot APP-verkeersleider waarvoor het slagingspercentage 45% bedraagt. LVNL heeft onvoldoende onderbouwing verstrekt om dit percentage op waarde te kunnen schatten.
LVNL		7	Het overdragen van kruisend verkeer op een actieve baan ... etc.	De OvV heeft op 1/10/2014 van LVNL een veiligheidstudie ontvangen die duidelijk maakt waarom de LVNL operatie veiliger is dan wat de Raad suggereert. LVNL staat altijd open voor nieuwe informatie om deze operatie nog veiliger uit te kunnen voeren en ontvangt graag nieuwe feiten of studies die haar daarin kunnen ondersteunen.	Deze veiligheidstudie is besproken in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid Startklaring tijdens baaninspectie vogelwacht(2016)
LVNL		51	Omdat de verbouwing plaatsvindt terwijl de werkzaamheden doorgaan ...	Dit zijn conclusies die niet op feiten gestoeld zijn.	Zie citaat van de CEO van LVNL in het betreffende krantenartikel (zie voetnoot)
LVNL		55	LVNL kiest ervoor de communicatie met de vogelwachten [...]	LVNL heeft OvV op 1/10/2014 een veiligheidsanalyse gestuurd waaruit blijkt dat het communiceren via assistent 2 veiliger was dan communiceren op de baanfrequentie. Feitelijk wordt hier verwezen naar een EAPPRI-aanbeveling. Deze aanbeveling kortweg 'one runway, one language, one frequency' is in een gezamenlijk AAS/LVNL rapport uitgebreid beschouwd en onderzocht daar waar dit toe te passen voor de vogelwacht en AOM. Hier is uitgekomen dat de voordelen niet overtuigend opwegen tegen de nadelen.	In 2014 heeft de Onderzoeksraad in het rapport 'Startklaring tijdens baaninspectie vogelwacht op Amsterdam Airport Schiphol' uitgebreid aandacht besteed aan dit onderzoek en aan de kanttekeningen die daarbij worden gemaakt. Zie daarvoor www.onderzoeksraad.nl .
LVNL		113	groei luchtverkeer	De directe relatie tussen groei vliegverkeer en toename incidenten is twijfelachtig. De toename van het verkeer is sinds 2010 zichtbaar tegen een daling van het aantal meldingen. De relatie is nooit 1 op 1 te leggen.	In de tekst is een citaat opgenomen uit een intern document van LVNL: 'Bij meer verkeer komen er vanzelfsprekend meer meldingen, maar ook de kans dat een melding ernstig is neemt toe.' Tevens is toegevoegd dat de precieze relatie tussen de groei van het vliegverkeer en de toename van incidenten nader dient te worden onderzocht. Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht de Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de ernst en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld.
LVNL		144	Het overdragen van kruisend verkeer kan ...	De OvV suggereert dat het communiceren op de baanfrequentie door kruisend verkeer veiliger zou zijn. Dit wordt gedaan enkel op basis van het feit dat op andere luchthavens dit wel gebeurt. LVNL heeft veiligheidstudies uitgevoerd waaruit blijkt dat de manier waarop het nu op Schiphol wordt uitgevoerd veiliger is.	Deze veiligheidstudie is besproken in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid Startklaring tijdens baaninspectie vogelwacht (2016)
LVNL		7	Bij drie voorvallen hadden de afwijkingen van de ICAO standaarden echter het tegenovergestelde effect.	Dit is alleen relevant als ook bekend is hoe vaak het juist goed gaat doordat werd afgeweken van de ICAO standaard, én hoe vaak het juist fout gaat bij correct gebruik van de ICAO standaarden.	Het betreft hier een feitelijke constatering zonder dat de Onderzoeksraad hier een waarde-oordeel over heeft. Dit is alleen mogelijk als ook bekend is hoe vaak het juist goed gaat doordat werd afgeweken van de ICAO standaard, én hoe vaak het fout gaat bij correct gebruik van de ICAO standaarden.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
LVNL		34		Het accommoderen van vluchten van en naar Lelystad Airport geeft een verdere toename van de complexiteit in verkeerstromen voor LVNL. Dit betekent niet automatisch meer risico maar is afhankelijk van de safety barriers die in place zijn.	De passage gaat over complexiteit die toeneemt.
LVNL		43	Op Schiphol komt een kritische capaciteitsgrens in zicht waarbinnen het vliegverkeer met het huidige operationele concept nog veilig kan worden afgehandeld.	De onderbouwing van deze stelling ontbreekt.	Hoewel een harde grens niet is aan te geven, komen op Schiphol de grenzen in zicht waarbij binnen het huidige operationele systeem het vliegverkeer veilig kan worden afgehandeld. Dit blijkt uit: <ul style="list-style-type: none"> - De grote werkdruk van verkeersleiders; - De maximale bezetting van de verkeerstoren; - Het afwijken van standaarden en routines om het toenemende verkeer te kunnen afhandelen; - Het tekort aan vliegtuigopstelplaatsen; - De toename van het aantal incidenten.
LVNL		52	Leidende vraag was hoe het mogelijk is dat Heathrow...	Heathrow heeft geen hogere uurcapaciteit dan schiphol, maar een lagere.	Bedoeld is hier het aantal vliegtuigen dat daadwerkelijk per uur kan worden verwerkt onder verschillende condities, niet te verwarren met de gedeclareerde uurcapaciteit (het aantal slots). Ten tijde van het onderzoek was de capaciteit op Heathrow volgens het rapport 13-50% hoger dan op Schiphol.
LVNL		147		LVNL gaat vooralsnog uit van de correctheid van de analyse van het RST.	De Onderzoeksraad stelt in deze zinsnede feitelijk vast dat de <i>runway incursions</i> niet ernstig genoeg waren om aan de OvV te worden gemeld.
LVNL		168		Deze figuur gaarne aanvullen met informatie om de vergelijking met Schiphol zinvol te maken: <ul style="list-style-type: none"> - Figuur van de <i>runway layouts</i>, - hoeveel % van de tijd volledig parallelle operaties gedraaid wordt, - hoeveel % van de <i>runway changes</i> door Wx en wind veroorzaakt worden, - vlootmix heavy, medium, g.a., - TMA volume in km² en km³ Daarnaast zou het interessant zijn hoe de belangrijkste operators deze velden vergelijken met Schiphol.	In de vergelijking heeft de Onderzoeksraad niet gepoogd volledig te zijn met de door LVNL genoemde informatie. De vergelijking met andere luchthavens heeft zich beperkt tot de genoemde factoren om de bevindingen in perspectief te plaatsen.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
lenM	Brief	1-2	Verantwoordelijkheid van het ministerie voor de veiligheid	<p>Als staatssecretaris ben ik ervoor verantwoordelijk dat de overheid randvoorwaarden en kaders stelt voor de wijze waarop de burgerluchtvaartsector zelf vorm geeft aan veiligheid. Alle bij de luchthaven betrokken en gecertificeerde partijen hebben binnen hun verantwoordelijkheid een belangrijke rol om de veiligheid te borgen. ILT ziet erop toe dat elke partij die verantwoordelijkheid naar behoren invult. Het ministerie vult daarmee de systeemverantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vliegverkeer in. Internationale en Europese organisaties zien hier door middel van reguliere audits op toe.</p> <p>De strategische beleidsambitie van het ministerie is een continue verbetering van de veiligheid opdat geen vermijdbare fatale ongevallen plaatsvinden. Hiertoe dienen ten minste de eventuele neveneffecten van de groei, die mogelijk inbreuk maken op de veiligheid, gemitigeerd te worden. In lijn met het internationale beleid is veiligheid naast het formuleren van regels steeds meer het beheersen van risico's. In het State Safety Programme (SSP) en het Actieplan wordt beschreven op welke wijze het ministerie het bereiken van de ambities vormgeeft en hoe zij dit samen met partijen invult. Hiertoe zijn met alle bij de luchtvaart betrokken partijen de meerjarige prioriteiten voor verbetering van de veiligheid bepaald, zowel strategisch als operationeel. Er wordt actief invulling gegeven aan deze afspraken. Het ministerie stuurt erop dat de prioriteiten uit het Actieplan zijn geadresseerd en worden uitgevoerd. Overigens wordt de veiligheid al in hoge mate geborgd door de regels die internationaal tot stand komen en doorwerken. ILT houdt toezicht op de naleving door de sectorpartijen van de wet- en regelgeving. Er is geen sprake van een afstandelijke rol van het ministerie. Wel is het zo dat binnen de kaders van wet- en regelgeving primair de sectorpartijen verantwoordelijk zijn voor de veiligheid. Het rapport onderschrijft dit uitgangspunt ook. De sectorpartijen zijn binnen hun verantwoordelijkheid hoeder van de veiligheid. Het ministerie heeft de systeemverantwoordelijkheid en laat die rol niet aan LVNL over. Er is geen onduidelijkheid over de rollen die het ministerie en de sector vervullen.</p>	De Onderzoeksraad heeft bij de afzonderlijke commentaren van lenM een reactie gegeven.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
lenM	Brief	2-3	Zicht op veiligheid Schiphol	<p>Het ministerie heeft goed zicht op het niveau van veiligheid op Schiphol. Dit wordt verkregen uit diverse bronnen. Voorbeelden zijn: de bevindingen van de ILT bij toezicht op de naleving van wet- en regelgeving en de invulling van het safety management; de reguliere sessies met alle partijen die zijn betrokken bij het opstellen en uitvoeren van het SSP en het Actieplan; de rapporten van de Onderzoeksraad; de participatie in het VPS en de maandelijkse informatie over operationele voorvallen van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Het ministerie heeft bovendien een groot netwerk in de luchtvaartsector, nationaal en internationaal. Veiligheid staat bij veel van deze contacten op de agenda.</p> <p>Er is geen reden tot twijfel over de veilige uitvoering van de operaties op Schiphol. Het veiligheidsniveau is geborgd. Ieder besluit over het gebruik van de luchthaven moet worden getoetst aan veiligheidsnormen zoals deze in (inter)nationale wet- en regelgeving staan opgenomen. Schiphol en luchtvaartmaatschappijen zoals KLM zijn gecertificeerde bedrijven met een eigen safety management systeem (SMS). Zij toetsen of verandervoorstellen leiden tot veiligheidsrisico's en of deze acceptabel en beheersbaar zijn. Indien nodig worden maatregelen getroffen om de veiligheid te borgen. Er wordt tussen partijen afgestemd over veiligheidsverhogende maatregelen. Voor <i>Air Traffic Control</i> wordt iedere nieuwe maatregel getoetst aan de eerder genoemde veiligheidsnorm. Daar bovenop hanteert LVNL het ALARP (<i>As Low As Reasonably Practicable</i>) principe, wat neerkomt op het zoveel mogelijk verbeteren van de veiligheid in afweging met capaciteit- en milieubelangen. ILT ziet toe op de wijze waarop bedrijven hun SMS verantwoordelijkheden waarmaken. ILT geeft aan dat de naleving van de veiligheidsregelgeving zeer hoog is. Nederland voldoet ruimschoots aan de internationale veiligheidseisen, zoals dat door het Europese Agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) en de Burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO) periodiek tijdens audits wordt bevestigd.</p>	De Onderzoeksraad heeft bij de afzonderlijke commentaren van lenM een reactie gegeven.
lenM	Brief	3	Druk op operatie	<p>In uw rapport geeft u aan dat het aantal <i>runway incursions</i> (RI's) in 2016 een stijging laat zien. Dit betreft incursions in de minder ernstige categorieën C en D (waarbij de meeste RI's in categorie D geen veiligheidseffecten hebben). Binnen het VPS is hier veel aandacht voor en wordt deze stijging door het <i>Runway Safety Team</i> geanalyseerd. Vervolgens worden maatregelen genomen. De periode vanaf 2007 laat overigens meer een schommeling dan een trend van stijging in het aantal RI's zien (dit blijkt ook uit figuur 16 van het rapport). De aantallen meldingen worden daarbij ook beïnvloed door de positieve ontwikkeling van een toegenomen meldingsbereidheid en de van kracht geworden Europese meldingsverordening (per november 2015). Daarnaast is het aantal meldingen vooral toegenomen door het aantal meldingen over de grondoperaties op het platform. Een vermeende causaliteit tussen groei en toenemend aantal RI's respectievelijk andere meldingen, alsmede de exacte aard ervan, verdient dan ook een diepgaander analyse dan in uw rapport gegeven om uw conclusies te kunnen staven.</p>	Sectorpartijen hebben in 2006 afspraken gemaakt om het aantal <i>runway incursions</i> tussen 2006 en 2011 te halveren. In 2013 en 2014, dus na de periode van vijf jaar, nam het aantal duidelijk af. In 2015 en 2016 nam het echter weer duidelijk toe (zie paragraaf 5.4).

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	Brief	4-5	Kennis en capaciteit ILT	<p>Wat het toezicht van de ILT betreft, ga ik in op passages die betrekking hebben op de kennis, kunde en capaciteit van de ILT en het functioneren van het ABL. Ik onderken dat er sprake is van een vermindering van het budget die veroorzaakt wordt door taakstellingen uit voorgaande jaren. De ILT vult de budgetvermindering in door met name de materiële kosten te verlagen en door het aantal ondersteunende functies te verminderen. Mede naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer om taken en budget van de ILT meer met elkaar in evenwicht te brengen, is begonnen met een transitie die de agenda in de komende periode nadrukkelijk zal blijven bepalen. Onder de vlag van Koers ILT 2021 werkt de ILT verschillende elementen nader uit, waaronder de ILT-brede risicoanalyse. In deze analyse zullen ook de inzet en capaciteit in relatie tot risico's die in het conceptrapport worden genoemd worden meegenomen.</p> <p>De naleving van de veiligheidsregelgeving in de luchtvaart is zeer hoog. Voor verdere verbetering van de veiligheid is het toezicht op een zodanige wijze gereguleerd, dat de ondertoezichtstaanden primair zelf verantwoordelijk zijn voor borging en vergroting van de veiligheid en de beheersing van de risico's. ILT ziet erop toe dat de bedrijven deze verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk nemen. In de praktijk heeft de ILT daaraan invulling gegeven door regelmatig overleg te voeren over de wijze waarop door de sector de vervolgcacties (naar aanleiding van bevindingen) zijn opgepakt. Op die manier heeft ILT een goed beeld van het veiligheidsniveau voor wat betreft de wettelijk verplichte naleving. De ILT beoordeelt en maakt inschattingen van de operationele veiligheidsrisico's binnen de sector. De ILT is zich bewust dat ten gevolge van de groei van Schiphol de operationele veiligheidsrisico's steeds meer aandacht vragen. ILT is naar behoren toegerust om toezicht te houden, desondanks is blijvend investeren in de vereiste kennis en deskundigheid van haar inspecteurs noodzakelijk.</p> <p>Voor wat betreft het ABL onderken ik dat er nog stappen gezet moeten worden en met name op het vlak van de trendanalyse. In het conceptrapport wordt echter voorbijgegaan aan de ontwikkelingen die sinds de evaluatie uit 2009 hebben plaatsgevonden in het kader van Europese regelgeving en veel van het ABL vragen. Daarnaast zitten zowel het ABL als de partijen die meldingen aan het ABL doorgeven in een transitie met bijbehorende aanpassingen in de benodigde systemen en software. De verdere doorontwikkeling van het ABL heeft daarom de volle aandacht binnen de ILT.</p>	<p>De Onderzoeksraad acht de kennis en capaciteit van de ILT op het moment van onderzoek onvoldoende om effectief toezicht te houden op de luchtvaartsector. Voor het toezicht op de luchthaven Schiphol is slechts één inspecteur beschikbaar, die het totale veiligheidsbeeld over Schiphol en alle regionale luchthavens bewaakt. Daarnaast was voor Schiphol en de regionale luchthavens 2,5 fte beschikbaar voor het uitvoeren van audits en inspecties (reality checks) op alle regionale luchthavens. Voor het toezicht op LVNL zijn meer mensen beschikbaar, maar deze moeten soms hulp inroepen van andere afdelingen om het werk te kunnen doen. De ILT heeft bovendien een kennisachterstand bij de LVNL, heeft geen zicht op het totale veiligheidseffect van achtereenvolgende veranderingen aan het ATM-systeem en heeft geen capaciteit om trendanalyses uit te voeren. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen is niet in staat dergelijke analyses te leveren. Proactieve risicoanalyses, bijvoorbeeld naar afwijkingen van standaardprocedures, zijn beperkt mogelijk.</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	Brief	5	Slotopmerkingen	<p>Uw onderzoek is gericht op het identificeren van veiligheidstekorten. Door deze op tekorten gerichte onderzoeks aanpak bestaat de kans dat naar de achtergrond verdwijnt dat luchtvaart de veiligste vervoersmodaliteit is en Schiphol een veilige luchthaven. In internationale beoordelingen staat Nederland op een hoge positie qua veiligheidsprestatie. Het aantal ongevallen, slachtoffers en incidenten is zowel in absolute als relatieve zin klein, sinds 2010 hebben zich geen fatale vliegongevallen voorgedaan op Schiphol. Veiligheid gaat ook niet alleen om het aantal ongevallen of incidenten; veiligheid is, zoals u ook terecht aangeeft, het constant blijven zoeken naar risico's, die analyseren en beheersen: veiligheidsrisicomanagement. De wijze waarop partijen op Schiphol de risico's beheersen in hun gecertificeerde veiligheidsmanagementsystemen komt echter onvoldoende aan bod in het onderzoek. Ook focust het rapport zich voornamelijk op LVNL. Uit het onderzoek zou, zeker bij snelle en oppervlakkige lezing, door het ontbreken van de juiste context een beeld kunnen ontstaan alsof het met de veiligheid van Schiphol niet goed gesteld zou zijn. Dit is niet het geval en het veroorzaken van verkeerde beeldvorming moet worden voorkomen.</p> <p>Het rapport biedt waardevolle conclusies als het gaat om het blijven borgen van de veiligheid en het verbeteren daarvan indien Schiphol verder groeit. De effecten die verdere groei op de veiligheid kan hebben neem ik zeer serieus. Uw opmerkingen hierover, met name in de eerste drie hoofdstukken van uw rapport, zijn goed bruikbaar. Ik neem dit mee in het traject dat thans loopt in het kader van de besluitvorming over de verdere groei van Schiphol. Ook uw aandacht voor toezicht en inspectie is relevant. De bevindingen uit het conceptrapport helpen de ILT bij het richten van de investeringen in kennis en deskundigheid van de inspecteurs om het toezicht verder te verbeteren. De conclusies over de samenwerking tussen de belangrijkste sectorpartijen bespreek ik in het VPS.</p>	<p>De Raad is zich ervan bewust dat de betrokken partijen veiligheidsmanagementsystemen hebben ontwikkeld om risico's te beheersen en de veiligheid te waarborgen. In de tekst is dit aangepast.</p> <p>De Raad concludeert niet in het rapport dat Schiphol onveilig is. De Raad concludeert dat het vliegverkeer risico's met zich meebrengt en dat deze risico's toenemen naarmate het vliegverkeer groeit. De Raad concludeert niet dat de grens van wat acceptabel is wordt overschreden, maar ziet de ontwikkelingen als een waarschuwing dat de grens niet verder moet worden genaderd en dat maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid structureel te verbeteren.</p>
IenM	2.4	22	...als maximaal 1 op de 190.000 landingenontwikkeling van Lelystad a.g.v. discussie over WnT	<p>Getal 190.000 is wiskundig fout. Staat blijkbaar fout in geciteerde brief. Doorstarts 700 maal per jaar. De kans op twee gelijktijdige doorstarts is 1 op 700 X 1 op 700, is 1 op 490.000. Dit getal moet dan nog worden gecorrigeerd voor het gelijktijdig gebruiken van twee landingsbanen plus dat dan twee vliegtuigen gelijktijdig landen. De kans op een incident is dan veel veel lager.</p>	De Onderzoeksraad houdt zich aan de tekst uit de brief van LVNL.
IenM	3	34	Doorgroei naar 500.000 bewegingen...	Zie bijlage Deel C Het nieuwe normen en handhavingstelsel NNHS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het ministerie stelt in bijlage C van haar reactie dat LVNL bij ontwikkelingen standaard de vliegbaarheid en vliegveiligheid meeneemt in hun VEMER. Voor het nieuwe normen en handhavingstelsel heeft LVNL geen VEMER opgesteld. 2. Het ministerie stelt dat de Onderzoeksraad weinig aandacht besteedt aan de veiligheidssystemen die van toepassing zijn op luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. De Onderzoeksraad heeft ook aandacht besteed aan de genoemde veiligheidssystemen. Dit laat onverlet dat door de gekozen vraagstelling LVNL in het onderzoek uitgebreider aan bod komt dan de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen. 3. De ATC-norm is zo gesteld dat het veiligheidsniveau op Schiphol daar niet onder mag komen. Het is dus het minimum waar het veiligheidsniveau boven moet blijven. De Onderzoeksraad concludeert dat veiligheid niet slechts zijdelings aan bod komt en heeft deze conclusie verwijderd.
IenM	3.2.3	37	Het wisselen van baancombinaties, vooral vanwege geluidpreferent baangebruik	Waaruit blijkt dat hierdoor de veiligheid ernstig wordt beïnvloed? Wat is het verschil in risico tussen een door geluidpreferentie geïnitieerde baanwisseling en een door wind geïnitieerde baanwisseling?	In de genoemde tekst staat niet vermeld dat de veiligheid ernstig wordt beïnvloed. Er staat: 'Het vele wisselen van baancombinaties (configuraties), vooral vanwege geluidpreferent baangebruik, is een zorgpunt voor sectorpartijen'

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM		40	Conclusie; configuratiewisselingen vormen een veiligheidsrisico...	Er kunnen veel baanwisselingen zijn. Het rapport geeft geen nadere duiding van de veiligheidsrisico's die hieraan zijn verbonden voor verkeersleiding en vliegers. Met name voor de Flight OPS kant is het zeer wel denkbaar dat de baanwisselingen leiden tot een verbetering van de werkbelasting. Zowel een teveel als een tekort aan werkbelasting kan een veiligheidsrisico met zich meebrengen. De Flight OPS kant krijgt weinig aandacht in het rapport. In beide gevallen wordt op mogelijke risico's gestuurd in het veiligheidsmanagementsysteem.	De Onderzoeksraad noemt de veiligheidsrisico's in de desbetreffende conclusie.
IenM		41	'meer dan evenredige toename van de complexiteit van de operatie'	Conclusie is niet gefundeerd voor de situatie op Schiphol. Sinds introductie Meldingsverordening is er meer aandacht voor melden van voorvallen. Groei zonder aanpassingen van de wijze van opereren is niet denkbaar. De wijze waarop partijen de groei willen gaan accommoderen is niet opgenomen in het rapport. Afhankelijk van de keuzes kunnen er ook minder risico's zijn.	In paragraaf 3.3.1 staat beschreven op welke wijze de groei in het verkeersvolume leidt tot een toename van het aantal interacties tussen vliegtuigen en complexiteit. Dit staat los van het melden van voorvallen. De tekst is gewijzigd: 'meer dan evenredig' is verwijderd uit de conclusie.
IenM	3.3.2	41	Uit onderzoek blijkt dat groei van het vliegverkeer gepaard gaat met een toename van de kans op voorvallen. Deze zin kan beter geschrapt worden.	Geen goede onderbouwing. Dit valt niet af te leiden uit figuren 13 en 15 en de genoemde (gedateerde) rapporten die met name over <i>runway incursions</i> gaan. Bovendien is meldingsbereidheid toegenomen nadat Meldingsverordening van kracht is geworden, november 2015. Dit kan ook een verklaring zijn voor de toename van de meldingen vanaf november 2015.	Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht de Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de relevantie en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld. De onderbouwing van de genoemde zinsnede komt uit de genoemde onderzoeksrapporten.
IenM		42	Ook het aantal <i>runway incursions</i> is de afgelopen jaren sterk toegenomen	Als naar alle jaren gekeken wordt dan is er meer sprake van een schommeling dan van een trend van sterke toename. Hoge aantal <i>runway incursions</i> is met name categorie D, zie brief.	Er is een toename van het aantal <i>runway incursions</i> in 2015 en 2016 ten opzichte van 2013 en 2014. Sectorpartijen hebben in 2006 afspraken gemaakt om het aantal tussen 2006 en 2011 te halveren. In 2013 en 2014, dus na de periode van vijf jaar, nam het aantal af. In 2015 en 2016 nam het echter weer toe (zie paragraaf 5.4). Hoewel er in 2016 geen <i>runway incursions</i> van de hoogste categorieën hebben plaatsgevonden, vindt de Onderzoeksraad dit toch een ongewenste ontwikkeling, omdat <i>runway incursions</i> tot ernstige ongevallen kunnen leiden.
IenM	3.3.2	42	Ook	Woordje 'ook' weglaten.	Niet alleen de aanmerkelijke voorvallen, maar ook de <i>runway incursions</i> zijn in aantal toegenomen.
IenM		42	400 incidenten grondoperaties. Dit laat ... het vliegverkeer.	Rapport ondermijnt de <i>safety culture</i> , met name de <i>reporting culture</i> . Medewerkers worden uitgedaagd elk gevaar, hoe gering ook, te melden. Van iedere melding wordt vervolgens het risico geanalyseerd. Risico = kans X effect Veel risico's zijn acceptabel voor een veilige operatie.	In de betreffende alinea wordt melding gemaakt van het aantal bij de inspectie gedane meldingen. Dit is feitelijke informatie, die ook bij de betrokkenen bekend is. De Raad ziet derhale niet op welke wijze deze alinea de <i>safety culture</i> kan ondermijnen.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	3.3.3	44	Kruisen van banen	<p>Complexe situatie wordt eenvoudig voorgesteld, dat helpt niet bij het oplossen van complexe vraagstukken.</p> <p>Het accent van deze paragraaf betreft de frequentie waarmee kruisingen plaatsvinden. Tevens wordt gewezen op het energieniveau van de vliegtuigen op de startbaan ter hoogte van de kruising. Er is weinig aandacht voor de procesbeheersing, terwijl dit een hoofdpunt van Safety Management is.</p> <p>Suggestie dat dergelijke kruisingen altijd gevaarlijk zijn, maar op bijvoorbeeld Heathrow wordt zeer vaak en zonder problemen gekruisd.</p> <p>Dus zijn er vragen als: wat was het risico? Wat was bijvoorbeeld het zicht?</p> <p>Investerings in taxibanen zijn vaak risk-based: wegen de investeringen op tegen de baten; is de noodzaak wel groot genoeg; welke criteria hanteren de diverse partijen, maar ook, stemmen sectorpartijen over dergelijke beslissingen wel voldoende af om op basis van een gedeelde risk-assessment een helder en te onderbouwen besluit mogelijk te maken?</p>	<p>Zoals het rapport stelt, is kruisen van actieve banen onder voorwaarden toegestaan. ICAO raadt het echter af, omdat het de kans op <i>runway incursions</i> vergroot. Om kruisen te voorkomen zouden luchthavens een taxibanenstelsel rondom start- en landingsbanen moeten hebben. Op Schiphol is dit niet bij alle banen het geval.</p> <p>De tekst is aangepast om het kruisen van banen in het juiste perspectief te plaatsen.</p>
IenM	3	46	Afwijkingen nodig	<p>Afwijkingen kunnen veilige operatie wel degelijk bevorderen. Het verklaart mede waarom 99,99% van de operatie volledig veilig zonder voorvallen plaatsvindt. Het kan ook aanleiding geven tot aanpassingen van procedures.</p>	<p>In het rapport wordt om die reden vermeld dat afwijken ook vanuit veiligheidsoogpunt van belang kan zijn. In de betreffende paragraaf staat: 'Afwijkingen zijn nodig om het verkeer efficiënt te kunnen afhandelen en om verstoringen (vertraging van vluchten) te voorkomen. Het is ook uit veiligheidsoogpunt van belang dat een verstoring snel wordt opgelost, omdat deze anders tot een grotere verstoring met meer complexiteit en veiligheidsrisico's kan uitgroeien.'</p>
IenM		46	Conclusie; LVNL wijkt regelmatig af van procedures tbv efficiëntie en KAN risico's met zich meebrengen.	<p>De onderbouwing van deze stelling ontbreekt: wat is de ernst van het risico?</p>	<p>De Onderzoeksraad heeft geen kwantitatief onderzoek gedaan. Dat houdt in dat het onderzoek zich niet toespitst op risico's in termen van kans X effect. Om die reden is dat in de genoemde conclusie niet aan de orde.</p>
IenM		48	Ook de Tweede Kamer en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu hebben zorgen over het aanhoudende tekort aan verkeersleiders. De zorgen van de staatssecretaris betreffen vooral de gevolgen van het tekort voor de uitwerking van projecten uit de Luchtruimvisie en de impact op de dienstverlening. Dit acht zij met het oog op de positie van Schiphol niet gewenst. De staatssecretaris legt geen verband tussen het tekort en eventuele gevolgen voor de veiligheid van het vliegverkeer.	<p>Deze passage is gekleurd. Veiligheid is een randvoorwaarde, ook als dit niet expliciet in een bepaalde brief aan de orde komt.</p>	<p>De passage geeft feitelijk weer dat het aspect veiligheid niet wordt genoemd in relatie tot het tekort aan verkeersleiders.</p>
IenM	3.4.2	53	'Dit laatste maakt duidelijk dat de speelruimte voor LVNL om grenzen te stellen aan de groei op Schiphol beperkt is. LVNL zal het afgesproken maximum van 500.000 vliegbewegingen moeten faciliteren, binnen de afgesproken geluidsgrenzen' schrappen.	<p>Binnen de randvoorwaarden van het Alders rapport behoudt LVNL haar wettelijke taak om de vliegveiligheid te bewaken ook als dit in de praktijk verdere groei tot 500.000 vliegbewegingen belemmert.</p>	<p>LVNL geeft zelf aan dat zij het niet als haar taak beschouwt een bovengrens aan te geven van het aantal vliegbewegingen. Uit documenten is gebleken dat de opdrachtgever van LVNL, het ministerie van IenM, het faciliteren van de afgesproken 500.000 vliegbewegingen ziet als een verplichting. Dit beperkt de speelruimte voor LVNL om grenzen te stellen.</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM		55		De passage over de vogelwacht klopt. Maar de conclusie of dit bijdraagt aan een grotere complexiteit wordt betwist. Het combineren van de functie van baaninspectie en vogelwacht heeft voordelen. Zo zijn er minder voertuigbewegingen in het operationele gebied en de vogelwachters beschikken over een uitstekende kennis van het terrein en de procedures om binnen het operationele gebied te opereren. Met betrekking tot de communicatie in het Nederlands heeft er een uitgebreid onderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd door het NLR en de beslissing om de Nederlandse taal ten behoeve van de communicatie te handhaven is ondersteund door de VNV, KLM en LVNL Incidenten met de vogelwacht worden geanalyseerd en de procedures worden indien noodzakelijk aangepast. Als de vogelwacht alleen buiten het banenstelsel mag opereren betekent dit behoorlijk omrijden waardoor de vogelwacht minder effectief zou worden.	De conclusie dat de huidige procedures met de vogelwacht op Schiphol bijdragen aan een grotere complexiteit, is mede gebaseerd op het feit dat op Schiphol geen directe communicatie is tussen de verantwoordelijke baanverkeersleider en het betreffende voertuig dat zich op een actieve baan bevindt. Zie verder www.onderzoeksraad.nl de rapporten <i>Runway incursion</i> baan 24 Amsterdam Airport Schiphol en Startklaring tijdens baansinspectie vogelwacht. Uit het laatste rapport blijkt voorts dat de VNV voorstander is van het principe 'one runway, one frequency, one language'
IenM	3.6	56	Conclusie	De subconclusies in voorgaande hoofdstukken bevatten geen waarde oordeel. In deze conclusie wordt echter wel een waarde oordeel gegeven: De veiligheid schiet tekort. Daarmee ontstaat onduidelijkheid over de bedoelingen van de OVV en deze conclusie. De suggestie die ontstaat is, dat de OVV afwijkingen van de standaard/hoofdlijnen in de werkwijzen onacceptabel acht, milieubelang ondergeschikt is aan veiligheidsbelang en groei niet goed wordt geaccommodeerd. De onderbouwing is beperkt. Veiligheidstekort vervangen door risico.	De conclusie is de samenvattende conclusie van het hoofdstuk, die antwoord geeft op de onderzoeksvraag in hoeverre er veiligheidstekorten zijn in verband met het gebruik van de luchthaven. Veiligheidstekort is vervangen door veiligheidsrisico. In de genoemde conclusies staat niet dat de veiligheid tekort schiet.
IenM	4	57	In de voorgaande hoofdstukken is beschreven welke veiligheidstekorten bestaan als gevolg van de lay-out en infrastructuur van Schiphol,...	Met deze formulering is het beoordelingskader van de OVV kennelijk luchthaven met een eenvoudige lay-out en infrastructuur. De vele processen en procedures die zijn gekozen, vanwege lay-out en infrastructuur komen in het rapport minimaal aan de orde, zodat de stap naar een tekort te snel wordt genomen. In luchtvaart termen: de mitigerende maatregelen komen niet of nauwelijks aan de orde.	De passage is een verwijzing naar hoofdstuk 2 en 3, waar de passage verder is onderbouwd. Veiligheidstekort is vervangen door veiligheidsrisico.
IenM	4	62	Omdat het ministerie meerdere belangen vertegenwoordigt, kan het niet als hoeder van de veiligheid optreden, terwijl het in het stelsel wel eindverantwoordelijke is voor de luchtvaartveiligheid. Het ministerie laat deze rol in de ORS aan LVNL.	Een sluit het ander niet uit. Veiligheid is namelijk een harde randvoorwaarde. OVV kijkt hier alleen naar de ORS en overziet de bredere rol van de overheid niet, maar doet daar dan wèl een uitspraak over. Buiten het kader van de ORS wordt de veiligheid zeker gesteld.	De Onderzoeksraad heeft de bredere rol van het ministerie bekeken en is van mening dat de overheid te weinig doet om de veiligheid zeker te stellen. Daarvoor is de overheid te veel op afstand komen te staan.
IenM	4.3	64	... en stelt dus geen grenzen aan incidenten	Te kort door de bocht. De norm heeft echter wel consequenties voor incidenten. Omdat bij de analyses van de veiligheid van wijzigingen juist incidentgegevens benut worden om de ongevalsrisico's te bepalen, leiden meer incidenten tot een lager veiligheidsniveau.	De norm stelt dat de kans op een luchtverkeersleiding (ATC) gerelateerd ongeval, niet groter is dan 3×10^{-7} ongevallen per vlucht. De norm heeft dus geen betrekking om minder ernstige voorvallen dan een ongeval. De norm is van toepassing op ongevallen, niet op incidenten. Het normeert niet de maximaal toelaatbare kans op incidenten, zoals die gedefinieerd zijn in EU regelgeving 1034/2011 (serious incident, major incident and significant incident).

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	4.3	64o90w	LVNL oordeel over veiligheid wordt in ORS/Alderstafel vrijwel altijd gevolgd	Zie bijlage deel C.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het ministerie stelt in bijlage C van haar reactie dat LVNL bij ontwikkelingen standaard de vliegbaarheid en vliegveiligheid meeneemt in hun VEMER. Voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel heeft LVNL geen VEMER opgesteld. 2. Het ministerie stelt dat de Onderzoeksraad weinig aandacht besteedt aan de veiligheidssystemen die van toepassing zijn op luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. De Onderzoeksraad heeft ook aandacht besteed aan de genoemde veiligheidssystemen. Dit laat onverlet dat door de gekozen vraagstelling LVNL in het onderzoek uitgebreider aan bod komt dan de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen. 3. De ATC-norm is zo gesteld dat het veiligheidsniveau op Schiphol daar niet onder mag komen. Het is dus het minimum waar het veiligheidsniveau boven moet blijven. De conclusie dat veiligheid niet slechts zijdelings aan bod komt is verwijderd.
IenM	4.3	65	LVNL toetst ...	De wijzigingen die in ORS verband spelen hebben voornamelijk te maken met keuzes in baan- en routegebruik. Dat is een subset van het totale luchtvaartstelsel en daarin mogelijk ongevallen. Voor genoemde wijzigingen speelt LVNL een belangrijke rol. Waaruit blijkt dat de ATM-gerelateerde ongevallen slechts een klein deel uitmaken van de ongevallen die in dit verband voor Schiphol en ORS van belang zijn en dat de toets aan de ATM-norm dus slechts beperkte waarde heeft voor de veiligheid? Wanneer er veiligheidsonderwerpen zijn die betrekking hebben op FLIGHT OPS of de luchthaven, zou ook vanuit die partijen de risico's ingebracht moeten worden.	Voor de veiligheid van Schiphol zijn alle typen ongevallen relevant, niet alleen de drie typen ongevallen waarop de ATC-norm betrekking heeft. Uit een studie van NLR blijkt dat ATM-gerelateerde ongevallen maar een klein deel vormen van alle ongevallen in de luchtvaart. De Onderzoeksraad merkt op dat effecten van wijzigingen op andere type ongevallenscenario's dan de drie typen ATM-gerelateerde ongevallen relevant zijn voor Schiphol, en niet worden genormeerd door de ATC-norm. De Raad meent dat de beoordeling van de veiligheidsrisico's van keuzes in route- en baangebruik en hinderbeperkende maatregelen zich niet moet beperken tot drie ATM-gerelateerde ongevaltypen.
IenM	4.5.1	70	Twijfel over toekomstbestendigheid nieuwe stelsel	<p>De stelling dat er twijfels zijn over de toekomstbestendigheid van het stelsel is niet geheel in overeenstemming met de inhoud van de adviesaanvraag toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In de adviesaanvraag zelf wordt gesproken over aandachtspunten:</p> <p>Hiernaast zijn vanuit Kamer aandachtspunten meegegeven over de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel in relatie tot de verdere ontwikkeling van Schiphol in balans met haar omgeving. Ik hecht er aan deze aandachtspunten expliciet aan u mee te geven als kaderstelling bij de bespreking in de ORS van de MER-resultaten in relatie tot het ontwerp-LVB en het LIB.</p>	De heer Alders gaf in zijn brief van 8 oktober 2013 bij het eindadvies voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel aan dat 'Uit de studie naar de robuustheid van het nieuwe stelsel bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen is gebleken dat er bij een volume boven de 470.000 vliegtuigbewegingen als gevolg van de vierde regel mogelijk een knelpunt kan optreden.' Dit geeft aan dat er vanaf het begin twijfels waren over de robuustheid van het stelsel. Daarnaast refereert ook Kamerlid Visser tijdens een debat in februari 2016 aan de robuustheid, zoals in een voetnoot staat vermeld.
IenM	4.5.4	72	Deze discussie laat zien dat veiligheid onder druk staat. ORS heeft nog geen besluit genomen.	<p>Woord 'besluit genomen' vervangen door 'advies opgesteld'.</p> <p>Partijen in ORS verband kunnen voorstellen doen om de geluidhinder te beperken. Het gaat hier om zo lang mogelijk gebruik maken van preferente baancombinaties bij hogere dwars- en staartwinden. In de ad hoc ORS werkgroep, met betrokkenheid van LVNL, die zich hiermee bezig hield is onderzoek verricht naar het gebruik van de huidige windcriteria in de praktijk en zijn de relevante (internationale) veiligheidsnormen en -regels geïnventariseerd. De optie van omwonenden voor aanscherping van de criteria brengt weliswaar beperkingen mee voor verkeersleiders, maar gaat niet verder dan de aanbevelingen van de commissie Rinnooy Kan. ORS kan eventueel op grond van de bevindingen van de werkgroep een advies tot aanscherping van de windcriteria aanbieden aan de staatssecretaris, die daar vervolgens nog een standpunt over zal innemen. Ook daarbij zal de visie van LVNL over de veiligheid van groot belang zijn. Tegen deze achtergrond gaat de conclusie dat de veiligheid onder druk staat te ver.</p>	<p>Tekst aangepast: 'besluit genomen' vervangen door 'advies gegeven'.</p> <p>Het ophogen van de windcriteria (15 knopen dwarswind, 0 knopen staartwind) voor geluidpreferentieel baangebruik is risicoverhogend. Als de omslagruimte wordt beperkt, zal dus bijvoorbeeld met meer dan 0 knopen staartwind gestart/geland kunnen worden. Een beperking van de omslagruimte kan er ook toe leiden dat bij windfluctuaties de Rinnooy Kan-limiet vaker wordt overschreden. Dit leidt tot hogere veiligheidsrisico's. Het verminderen van de omslagruimte leidt tot meer baanwisselingen op het laatste moment om binnen de Rinnooy Kan-limieten te blijven. Dit leidt tot verstoringen in de operatie, werkdruk en extra werklust voor zowel verkeersleiders als piloten, wat risicoverhogend is.</p> <p>Partijen zijn op zoek naar mogelijkheden om de geluidhinderbeperking en de capaciteit te vergroten. Daarbij wordt ook gekeken naar het verkleinen van marges die omwille van veiligheid zijn ingebouwd. In dat licht concludeert de onderzoeksraad dat veiligheidsmarges onder druk staan. De conclusie is aangepast: 'De discussie over de windlimieten toont de afweging tussen veiligheid, geluidhinderbeperking en capaciteit, waarbij veiligheidsmarges onder druk staan.'</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
lenM	4.5.4	73	conclusie	De discussie over windlimieten is (zie vorige opmerking) niet illustratief voor de conclusie dat veiligheid onderschikt is aan groei en geluidbeperking.	<p>De conclusie is anders verwoord: 'De discussie over de windlimieten toont de afweging tussen veiligheid, geluidhinderbeperking en capaciteit, waarbij veiligheidsmarges onder druk staan.'</p> <p>De discussie over de windlimieten laat zien dat partijen zoeken naar mogelijkheden om geluidhinder te beperken of de capaciteit te vergroten, ook als dit ten koste gaat van veiligheidsmarges. Het verhogen van de windcriteria, of het verminderen van de omslagruimte, heeft als effect dat er later en vaker een baancombinatie gewijzigd moet worden. Een late baanwisseling heeft een negatief effect op werklust en werkdruk van piloten en verkeersleiders, zoals onder andere uit het onderzoek van de commissie Rinnooy Kan blijkt. Daarnaast is het minder veilig om te starten en landen met hogere dwars- en staartwind.</p>
lenM	4.6	73	Externe veiligheid kan worden gezien als aanvulling ... nastreven	Externe veiligheid is juist een afgeleide van de operationele veiligheid.	In de externe veiligheid speelt de ongevalskans een rol. Deze ongevalskans kan worden gezien als een afgeleide van het niveau van de operationele veiligheid. Daarnaast speelt bij externe veiligheidsrisico ook de ongevalslocatie en het aantal slachtoffers op de grond een rol. Om die reden wordt externe veiligheid als een apart onderwerp beschouwd, naast operationele veiligheid.
lenM	4.6.3			De betekenis van de normering voor het plaatsgebonden risico. Het huidige EV-beleid in het LIB beperkt de nieuwbouw van woningen en kantoren en bedrijven in de omgeving van de luchthaven. De komende LIB-wijziging blijft in lijn met het huidige beleid. De kritiek van de OVV wordt blijkbaar ook niet gedeeld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Het PBL toont in haar monitor namelijk aan dat het aantal woningen in de 10-6 PR niet is toegenomen. Daarmee wordt aangetoond dat er van het LIB wel een beperkende werking uitgaat en het EV-beleid wel degelijk een rol speelt in de ruimtelijke besluitvorming.	<p>Het aantal woningen in LIB1, LIB2 en LIB 3 is volgens het PBL inderdaad afgenomen. Daaruit blijkt dat de beperkingen opgelegd in het LIB 1 en 3 voor woningen werken. http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving/jaargang-2014/mobiliteit-en-bereikbaarheid/veiligheidsrisico-en-woningen-in-sloopzones-schiphol.</p> <p>Echter, in LIB4 (beperkingen gebied geluid) is het aantal woningen toegenomen. Zoals lenM aanvoert dragen alle beperkingengebieden bij aan het beheersen van het EV-risico. Het aantal woningen is niet het enige criterium dat relevant is voor (groeps)risico. Het gaat in het LIB ook om kantoren en Schiphol-gebonden bedrijvigheid. De VROM-inspectie concludeert in 2011 dat het beleid op een aantal punten niet werkt. De VROM-inspectie concludeerde in 2011 dat de regels die gelden voor het beperkingengebied (LIB3) slecht toepasbaar zijn en nauwelijks te controleren zijn. Het toezicht door gemeenten op het LIB3-gebied en het 'dichthedenbeleid' wordt niet uitgevoerd door gemeenten. Het ontbreekt aan toezicht door gemeenten op het daadwerkelijk gebruik van gebouwen en het soort bedrijven dat zich daar vestigt. Tevens concludeert de VROM-inspectie dat het groepsrisico is toegenomen zonder dat er inzicht bestaat in de hoogte van het huidige groepsrisico en zonder dat het groepsrisico verantwoord is. Het groepsrisicobeleid zoals in de kamerbrief van 2003 is uitgelegd wordt in de praktijk niet uitgevoerd.</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	4.6.3			<p>De betekenis van de normering voor groepsrisico. De door OVV veronderstelde grote toename van het groepsrisico geldt voor het groepsrisico dat berekend wordt voor een heel groot gebied (55x55km²). Dat gebied reikt veel verder dan het LIB3 gebied waar groepsrisico beperkingen aan worden opgelegd. De toename van het groepsrisico komt daarbij voor het grootste deel voor rekening van nieuwbouw van woningen, kantoren en bedrijven ver buiten de luchthaven en de LIB beperkingengebieden. De statistische kans op een ongeval is in dit 'buitengebied' weliswaar zeer laag, lager dan bijvoorbeeld de kans op blikseminslag, maar daar staat tegenover dat het een zeer groot gebied is met een hoge populatiedichtheid. De toename van het groepsrisico in de LIB gebieden (in de nabije omgeving van de luchthaven) is daarentegen zeer beperkt of zelfs nihil. Dit ondanks de groei van het verkeer en de beperkte populatietoename door nieuwbouw van kantoren en bedrijven.[...]</p> <p>Het groepsrisico beleid in de gebieden met de relatief hoogste risico's is dus wel effectief. Beleid om in een veel ruimer gebied (zeg kwart van Nederland) een standstil groepsrisico te bereiken is niet zinvol noch haalbaar en is daarom in 2005 terecht verlaten.</p>	<p>Uit een studie van het RIVM over de ontwikkeling van het groepsrisico 1990-2010 blijkt dat de toename van het groepsrisico vooral zit bij bedrijven. De toename van de bedrijfspopulatie speelt daarbij een rol. De toename van het groepsrisico zit onder andere in het LIB3 en LIB4 gebied.</p> <p>Merk op dat een gebied van 55x55 km circa 7% van het oppervlak van Nederland beslaat. De opmerking ten aanzien van beleid voor een ruimer gebied ('zeg kwart van Nederland') kan de Onderzoeksraad in het kader van dit onderzoek niet plaatsen.</p>
IenM	S	76	Tevens concludeert de VROM inspectie...	<p>Niet meer relevant. Het is de reden dat in het nieuwe LIB meer verantwoordelijkheid wordt gelegd bij het lokale gezag voor de toewijzing van bouwplannen die eerder gebonden waren aan een verklaring van geen bezwaar door de minister. Ook is de voorwaarde voor Schipholgebondenheid komen te vervallen. Aangezien er geen norm is voor berekend groepsrisico hoeft de ontwikkeling van het groepsrisico in afzonderlijke LIB gebieden niet gemonitord te worden.</p>	<p>Op dit moment is het nieuwe LIB nog in ontwikkeling. De Onderzoeksraad kan daar daarom nog geen oordeel over vellen. De observatie van de VROM-inspectie uit 2011 blijft daarmee van kracht.</p>
IenM		77	Berekening van extern risico voor de omwonenden ongrijpbaar. Geen heldere normering groepsrisico.	<p>Om een zo reëel mogelijk beeld te geven van het daadwerkelijke risico dat bewoners en personen in kantoren en bedrijven lopen wordt een berekeningsmethodiek toegepast die inderdaad ingewikkeld is. Reden hiervoor is dat niet alleen het aantal vliegbewegingen en het vliegp pad invloed hebben op de uitkomst maar ook de ongevalkans (gerelateerd aan de verschillende vliegtuigtypen).</p> <p>Omdat dit zo ingewikkeld is, is gekozen om het groepsrisico niet te berekenen en te normeren, maar in een groot gebied rond de luchthaven aandacht te geven aan het groepsrisico door binnen het hele LIB5 gebied een motiveringsplicht in het ontwerp LIB op te nemen. Daarmee wordt dit een expliciet aspect van de lokale integrale ruimtelijke ordening in het hele LIB5 gebied (voorheen 20Ke). Ook voor BEVI inrichtingen en vervoer gevaarlijke stoffen zijn voor het groepsrisico geen harde normen vastgelegd maar geldt een verantwoordingsplicht voor gemeenten en provincies. Overigens hebben de beperkingen in de LIB3 en LIB4 gebieden een positieve invloed op het beperken van het groepsrisico.</p>	<p>De alinea beschrijft het beeld dat de Onderzoeksraad heeft op basis van gesprekken met bewoners. Het commentaar verwijst naar een nieuwe versie van het LIB dat nog niet gepubliceerd is en waarover de Onderzoeksraad nog niet kan oordelen. De argumentatie met betrekking tot het niet normeren van het groepsrisico laat onverlet dat bewoners een duidelijke norm voor groepsrisico missen.</p>

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	4.6.4	78	In de huidige besluitvorming rond Schiphol speelt de veiligheid voor omwonenden een marginale rol. Van de norm voor plaatsgebonden risico gaat geen sturende werking uit. In de wetgeving is geen norm voor het groepsrisico opgenomen, omdat dit de groei van de luchthaven te zeer zou beperken. Het beleid om groepsrisico via ruimtelijke ordening te beperken heeft in de praktijk weinig effect. De verwachting die bij omwonenden is gewekt dat zij met extern veiligheidsbeleid tegen vliegtuigongevallen worden beschermd, wordt onvoldoende waargemaakt.	<p>Met betrekking tot de sturende werking van de PR-norm is de conclusie onterecht. Bij toename van het vliegverkeer zal meer gebruik moeten worden gemaakt van de niet preferente banen zoals de Buitenveldertbaan. Daar staan veel woningen (flatgebouwen) in de omgeving. Een relatief beperkte toename van de PR-contour zal daar leiden tot een disproportioneel grote toename van het aantal woningen in die contour. De grenswaarde wordt dus al veel en veel eerder dan bij 800.000 vliegtuigbewegingen overschreden.</p> <p>Voor het GR is er voor gekozen om binnen het hele LIB5 gebied een motiveringsplicht in het ontwerp LIB op te nemen. Daarmee wordt dit een expliciet aspect van de lokale integrale ruimtelijke ordening in het hele LIB5 gebied (voorheen 20Ke). Ook voor BEVI inrichtingen en vervoer gevaarlijke stoffen zijn voor het groepsrisico geen harde normen vastgelegd maar geldt een verantwoordingsplicht voor gemeenten en provincies. Overigens hebben de beperkingen in de LIB3 en LIB4 gebieden een positieve invloed op het beperken van het groepsrisico. Andere redenen om geen norm vast te stellen voor het GR zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de complexiteit en (on)nauwkeurigheid van de berekening op grote afstand - de bijdrage van nieuwbouw van woningen en kantoren op het GR (waarvan de consequenties moeilijk bij de bron gelegd kunnen worden) - dat een norm voor een standstill GR met deze rekenwijze elke groei van de luchtvaart zou belemmeren 	<p>Het is onduidelijk bij welk baangebruik en verkeersvolume eerder dan 800.000 vlieg-bewegingen de EV-norm zal worden overschreden. Een sturende werking van de norm is mogelijk zodra de grenswaarde in zicht komt. Vooralsnog is in de huidige, recente gebruikspogingen deze grens niet bereikt. Het passend maken van het verkeersvolume wordt uitgerekend op basis van een lineaire opschaling van het verkeer, over gelijkblijvend baan- en routegebruik. Men kan dit zien als een theoretische opschaling, omdat door operationele factoren het werkelijke baan- en routegebruik anders zou kunnen zijn bij stijgende verkeersvolumes. In de opschaling is echter wel inbegrepen dat er naar verhouding meer gebruik wordt gemaakt van de Buitenveldertbaan. De lineaire opschaling houdt daarmee rekening met het feit dat deze baan meer verkeer verwerkt, en dat dus het oppervlak van de bijbehorende risicocontour 10^{-6} meer woningen zal omvatten. Het is waarschijnlijk dat de grens van het gelijkwaardigheids criterium eerder (bij een lager aantal bewegingen) wordt bereikt als er significant meer verkeer over de Buitenveldertbaan wordt afgehandeld, dan bij het passend maken van het verkeersvolume is aangenomen.</p> <p>In 2003 heeft de minister laten weten dat het stand still-principe voor groepsrisico niet uitvoerbaar was omdat dan de groei van Schiphol zou moeten worden beperkt of teruggedraaid of dat ruimtelijke ontwikkelingen zouden moeten worden beperkt of bebouwing zou moeten worden gesloopt. Voor dergelijke ingrijpende maatregelen was onvoldoende politiek draagvlak. De Tweede Kamer ging akkoord met het voorstel van de minister om het doel van stand still voor groepsrisico ten opzichte van 1990 los te laten. In plaats van een norm voor groepsrisico zouden de risico's via ruimtelijke ordening worden beheerst, via de 'gebiedsgerichte benadering'.</p>
IenM		87	Ook buiten VpS is er geen formele structuur waarin sectorpartijen op het hoogste niveau veiligheidsaspecten bespreken en een gezamenlijke aanpak uitwerken.	Zie bijlage deel A.	De Onderzoeksraad ziet het overleg in het kader van het SSP niet als een strategisch overleg, met een gezamenlijke agenda en gezamenlijke veiligheidsdoelen.
IenM	5	88	Die strategische samenwerking is naar zijn mening niet van de grond gekomen omdat partijen voorrang gaven aan hun eigen belangen en niet het gezamenlijke belang vooropstelden.	Zie brief en bijlage deel A.	Zie bovenstaande reactie.
IenM		89	Op Schiphol ontbreekt het aan strategische samenwerking op het bestuursniveau waarin veiligheid een volwaardige positie heeft ten opzichte van andere belangen. Sectorpartijen slagen er onvoldoende in hun individuele belangen te overstijgen.	Er is wel degelijk sprake van strategische samenwerking. Die samenwerking verdient verdere verdieping. Zie brief.	Binnen het VpS vindt geen strategische samenwerking op bestuursniveau plaats.
IenM		91	Op strategisch niveau bij de sectorpartijen geen sprake van en integrale visie en beleid waarin de veiligheid een volwaardige positie heeft	Zie brief	Binnen het VpS vindt geen strategische samenwerking op bestuursniveau plaats.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	6	92		Op diverse punten heeft IenM moeite met de manier waarop alinea 6.1 is beschreven. Bijvoorbeeld de structuur. Onder de luchtvaartnota 'hangen' vele beleidsnota's die op verschillende onderwerpen ingaan. Zo is er de Actieagenda Schiphol (die met name gericht is op de concurrentiepositie van Schiphol), de beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (nu vervangen door het SSP), de Luchtruimvisie en de beleidsnota's over duurzaamheid. Zie ook bijlage A.	Zie voor de reactie van de Onderzoeksraad de afzonderlijke punten.
IenM		93	Wat dit in de praktijk betekent, wordt in de actieagenda niet verder toegelicht.	Suggestieve tekst. Veiligheidsbeleid staat niet in actieagenda Schiphol. Daar zijn andere documenten voor. Het is dus volstrekt logisch dat het niet wordt uitgewerkt. Schrappen. Zie bijlage deel A.	Dit is een feitelijke constatering van de Raad en blijft daardoor gehandhaafd.
IenM	6	94	Bijdrage van eigen beleid overheid niet vast te stellen.	IenM heeft hierover een ander beeld. Veiligheidsdoel 'nul ongevallen' is goed meetbaar. De doelen uit het SSP en het Actieplan zijn goed vast te stellen. Dit zijn echter geen doelen gerelateerd aan incidenten danwel voorvallen. Deze geven niet de juiste prikkels (zie later). De bijdrage van het eigen beleid, heeft juist extra aandacht in Actieplan. Zie bijlage deel A Beleid luchtvaartveiligheid.	Door de gekozen definitie van vermijdbaarheid kan deze pas achteraf, als het ongeval heeft plaatsgevonden, worden vastgesteld. Zolang er geen vermijdbaar ongeval plaatsvindt, kan niet worden vastgesteld of dit te danken is aan het beleid. Het is dus niet vast te stellen of dit beleidsdoel wordt bereikt, hoogstens dat het niet wordt bereikt. Van de overige doelstellingen is de bijdrage van de overheid aan de veiligheid van de luchtvaart moeilijk vast te stellen.
IenM	6	94	Hierbij dient het aantal ongevallen, en niet het aantal voorvallen of incidenten, als maat.	Hier wordt gesuggereerd dat het ministerie niet leert uit voorvallen en incidenten. Deze conclusie van de OVV is niet juist. In het SSP wordt wel degelijk het belang van voorvallen onderkend (Vgl. SSP pag. 15, paragraaf 1.5) Veiligheidsmanagement staat of valt bij het doen van meldingen, door alle betrokkenen in de luchtvaart, van voorvallen en niet-naleving en het leren van die meldingen. Zie verder aanbiedingsbrief SSP aan Kamer: 'Uitgangspunt is dat trends en voorvallen worden geanalyseerd voordat ze tot een ongeval leiden.' Zie bijlage deel A Beleid luchtvaartveiligheid.	Het betreft hier een feitelijke vaststelling, aangezien de ongevalkans uitgaat van ongevallen. Voorvallen en incidenten worden bij de ongevalkans buiten beschouwing gelaten.
IenM	6	94	De meetbaarheid van beleidsdoelstellingen is in het meest recente SSP niet substantieel verbeterd ten opzichte van de eerdere versie uit 2011.	Niet correct. Het recente SSP en Actieplan benoemen juist meetbare doelen. Het Actieplan benoemt prestatieindicatoren, met name voor de overheid, waarmee het veiligheidssysteem moet worden verbeterd, zoals: - implementatie regelgeving, - implementatie veiligheidsmanagementsystemen, - beoordeling operationele veiligheidsprestatie, - versterken interfaces tussen overheid en sector en sector onderling. Zie bijlage deel A.	De meetbaarheid is weliswaar verbeterd, maar het is moeilijk vast te stellen wat de bijdrage van de doelstellingen in het actieplan is aan de veiligheid. Bovendien moet een aantal van de genoemde prestatieindicatoren nog worden uitgevoerd. Tekst aangepast: 'De meetbaarheid van beleidsdoelstellingen is in het meest recente SSP weliswaar verbeterd ten opzichte van de eerdere versie uit 2011, maar door de keuze van de doelstellingen is het moeilijk vast te stellen wat de bijdrage ervan is aan de veiligheid van de luchtvaart.'
IenM	6	95	Het ministerie noemt dat lastig uitvoerbaar en betwijfelt of het de juiste prikkels geeft. Het risico van meetbare doelen is volgens het ministerie dat, als deze eenmaal zijn bereikt, partijen 'achterover kunnen gaan leunen' of strategisch gedrag vertonen om aan de doelstellingen te voldoen, wat ongunstige neveneffecten kan hebben.	Het SSP heeft de indicatoren voor <i>runway incursions</i> niet opgenomen omdat ze reeds deel uitmaken van het Europese actieplan dat wordt uitgevoerd. Zie bijlage deel A.	In het SSP Actieplan staat dat de actiepunten uit het Europese Actieplan, voor zover relevant voor Nederland, zijn overgenomen in het SSP Actieplan, bijlage 5.4. Dat is ten aanzien van <i>runway incursions</i> niet gebeurd.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM		95	Verbeteren van de veiligheid	<p>De nieuwe lijn van ICAO voor het borgen van veiligheid is het beheersen van risico's met name door sectorpartijen en LVNL en niet langer het aantal fatale ongevallen. Sectorpartijen en de LVNL benoemen de voor hun operatie grootste risico's, analyseren deze en mitigeren de impact op veiligheid waar nodig.</p> <p>Sinds kort heeft IenM, vooruitlopend en als aanvulling op EU verordening 1377-2016, het ATC criterium 3×10^{-7} vastgesteld als <i>Acceptable Level of Safety</i> (ALoS).</p> <p>Alle huidige LVNL procedures en nieuwe procedures moeten aan dat criterium voldoen. De groei van het verkeer compenseren kan geschieden door het aanscherpen van dit criterium.</p> <p>Het compenseren van de groei van het verkeer is een strategisch doel, voor de langere termijn. Uiteraard binnen het overall streven van het permanent verbeteren van de veiligheid dat niet uit het oog wordt verloren maar in de praktijk vorm krijgt.</p> <p>In specifieke situaties als het introduceren van nieuwe procedures of apparatuur, kan door ILT worden toegestaan het veiligheidsniveau tijdelijk iets te verlagen, maar moet het nog steeds veilig genoeg zijn. Dit is bijvoorbeeld veelal inherent aan het introduceren van nieuwe werkwijzen.</p> <p>Op de langere termijn moet de veiligheid een stijgende lijn laten zien; de veiligheid moet permanent verbeteren.</p> <p>Zie bijlage deel A Beleid luchtvaartveiligheid en deel B ATC norm.</p>	De Onderzoeksraad heeft vastgesteld dat er een <i>Acceptable Level of Safety</i> is vastgesteld. De ATC-norm dekt slechts een gedeelte van de veiligheid op Schiphol af. Het ministerie geeft aan dat de veiligheid permanent moet verbeteren, maar de Raad concludeert dat het ministerie dit niet kan vaststellen, omdat een toetsbaar criterium voor de integrale veiligheid ontbreekt.
IenM		95	Het verbeteren van de veiligheid hoeft voor het ministerie geen continu proces te zijn.	<p>Zie SSP, veiligheidsbeleidsverklaring:</p> <p>'De luchtvaart zal de komende decennia wereldwijd blijven groeien, dat mag niet ten koste gaan van de hoge mate van veiligheid, we willen niet dat het aantal ongevallen hierdoor toeneemt. De luchtvaart staat daarmee voor een uitdaging: de continue verbetering van de veiligheid.'</p> <p>Zie bijlage deel A.</p>	Zoals het ministerie in het commentaar hiervoor bevestigt, kan een verandering van een procedure tijdelijk tot een iets lager veiligheidsniveau leiden. Voor de veiligheid is van belang dat niet alleen het aantal ongevallen, maar ook het aantal voorvallen afneemt.
IenM	6.1	95	Het Ministerie heeft geen zicht op het totale veiligheidsniveau..	<p>Er is geen onderbouwing voor deze stelling. Ministerie is het hier niet mee eens. LVNL is gecertificeerd en staat onder toezicht. Alle veiligheidsgerelateerde wijzigingen aan het ATM functionele systeem dienen door LVNL te worden aangemeld bij de NSA. Alle voorvallen worden nauwkeurig geregistreerd. Voor ATM worden bovendien indicatoren voorgeschreven in de EU regelgeving.</p> <p>De ongevallen en belangrijke incidenten wordt nauwkeurig geregistreerd, evenals de incidenten. Voorts worden bedrijven gecertificeerd en onder toezicht gesteld. Ook dit geeft een beeld van de veiligheid.</p> <p>De OVV lijkt wel een erg rekenkundige opvatting over veiligheid te hebben.</p>	Zie paragraaf 6.2.4: De ILT geeft zelf aan dat zij geen zicht heeft op het totale veiligheidseffect van achtereenvolgende veranderingen. Daarnaast concludeert de Onderzoeksraad dat de ATC-norm, waar wijzigingen aan het ATM-systeem tegen worden getoetst, alleen de veiligheid gerelateerd aan de luchtverkeersleiding afdekt. Veiligheid die niet wordt afgedekt door de ATC-norm blijft daardoor buiten zicht.
IenM		95	In een eerder veiligheidsonderzoek is geconstateerd dat het niet mogelijk is vast te stellen hoe veilig de Nederlandse luchtvaart exact is, ook niet in vergelijking met andere landen. Het woord 'exact' invoegen.	IenM kijkt naar vele indicatoren en voorvallen, maar het geven van een exact cijfer voor het niveau van veiligheid is niet mogelijk.	Dit is een feitelijke constatering die naar de mening van de Onderzoeksraad geen verbetering behoeft.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM		96	Het is niet mogelijk eenduidig vast te stellen of de belangrijkste veiligheidsdoelen en -ambities van het Ministerie van IenM worden waargemaakt.	Onjuiste conclusie. Het ministerie heeft in het Actieplan een aantal meetbare doelstellingen vastgesteld. Zie bijlage deel A.	Door de gekozen definitie van vermijdbaarheid kan deze pas achteraf, als het ongeval heeft plaatsgevonden, worden vastgesteld. Zolang er geen vermijdbaar ongeval plaatsvindt, kan niet worden vastgesteld of dit te danken is aan het beleid. Het is dus niet vast te stellen of dit beleidsdoel wordt bereikt, hoogstens dat het niet wordt bereikt. Van de overige doelstellingen is de bijdrage van het ministerie aan de veiligheid van de luchtvaart moeilijk vast te stellen.
IenM	6	96	De praktijk om afname van de veiligheid omwille van andere belangen toe te staan, staat op gespannen voet met de beleidsambitie te streven naar continue verbetering van de veiligheid in de burgerluchtvaart.	In specifieke situaties als het introduceren van nieuwe procedures of apparatuur, kan door ILT worden toegestaan het veiligheidsniveau tijdelijk iets te verlagen, maar moet het nog steeds veilig genoeg zijn. De veiligheid moet structureel een stijgende lijn laten zien. Zowel het beleid van het ministerie als van LVNL is gericht op continue verbetering van de veiligheid waardoor de bedoelde kans wordt afgedekt. Zie bijlage deel A Beleid luchtvaartveiligheid en deel B ATC norm.	Het ministerie en LVNL hebben geen beeld van het totale veiligheidseffect van achtereenvolgende veranderingen (zie paragraaf 6.2.4) en kunnen dus ook niet nagaan of de veiligheid als gevolg van die veranderingen structureel verbetert.
IenM		96	Het ministerie stelt dat eerst duidelijkheid over de inrichting en de organisatie van de veiligheid noodzakelijk is. Na deze 'opstart' is de verwachting dat risico's worden geprioriteerd die meer operationeel van aard zijn	Het is niet zo dat bij de introductie van veiligheidsmanagement het streven naar het verbeteren van het operationele proces in de koelkast is beland.	De Onderzoeksraad stelt in het rapport niet dat het streven naar het verbeteren van het operationele proces in de koelkast is beland.
IenM	6	96	<i>Runway incursions</i> niet in SSP Actieplan	Het is niet zo dat bij de introductie van veiligheidsmanagement het streven naar het verbeteren van het operationele proces in de koelkast is beland. Het Europese actieplan <i>runway incursions</i> wordt gewoon uitgevoerd. In de analyse gaat OVV volledig voorbij aan de categorisering van <i>runway incursions</i> . Zie bijvoorbeeld de definitie van de grootste groep categorie D.	In het SSP Actieplan staat dat de actiepunten uit het Europese Actieplan, voor zover relevant voor Nederland, zijn overgenomen in het SSP Actieplan, zie bijlage 5.4. Dat is ten aanzien van <i>runway incursions</i> niet gebeurd.
IenM		96	Trend van stijging aantal <i>runway incursions</i> .	Na 2014 is het aantal <i>runway incursions</i> gestegen, maar wij zien daar geen trend in. In de analyse gaat OVV volledig voorbij aan de categorisering van <i>runway incursions</i> en de mogelijkheid van verbetering van de meldingsbereidheid.	De toename van het aantal <i>runway incursions</i> in 2015 en 2016 ten opzichte van 2013 en 2014 is duidelijk. Sectorpartijen hebben in 2006 afspraken gemaakt om het aantal tussen 2006 en 2011 te halveren. In 2013 en 2014, dus na de periode van vijf jaar, nam het aantal af. In 2015 en 2016 nam het echter weer toe (zie paragraaf 5.4). Hoewel er in 2016 geen <i>runway incursions</i> van de hoogste categorieën hebben plaatsgevonden, vindt de Onderzoeksraad dit toch een ongewenste ontwikkeling, omdat <i>runway incursions</i> tot ernstige ongevallen kunnen leiden. Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht de Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de ernst en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld.
IenM		97	Conclusie in het Actieplan ontbreekt ten onrechte een actie om het aantal <i>runway incursions</i> op Schiphol te verminderen.	Het ministerie volgt ICAO en EU en ziet toe dat het Europese actieplan wordt uitgevoerd.	In het SSP Actieplan staat dat de actiepunten uit het Europese Actieplan, voor zover relevant voor Nederland, zijn overgenomen in het SSP Actieplan, bijlage 5.4. Dat is ten aanzien van <i>runway incursions</i> niet gebeurd. Het ministerie heeft uitgelegd dat dat komt omdat men ervan uitging dat het probleem onder controle was.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM		97	In het Actieplan van het <i>State Safety Programme</i> ontbreekt ten onrechte een actie om het aantal <i>runway incursions</i> op Schiphol te verminderen. In de toezichtplannen voor 2017 zijn <i>runway incursions</i> wel als prioriteit aangemerkt.	Het ministerie wil met het SSP duidelijk sturen op het verbeteren van de veiligheidsprestatie. Klassieke veiligheidsindicatoren worden wel degelijk gevolgd.	Het is moeilijk vast te stellen wat de bijdrage van de doelstellingen in het actieplan is aan de veiligheid. Bovendien moet een aantal van de in het SSP Actieplan genoemde prestatieindicatoren nog worden uitgevoerd. De verantwoordelijkheid voor klassieke veiligheidsindicatoren wordt aan luchtvaartbedrijven zelf overgelaten.
IenM	6.1	97	De risico's van de huidige ontwikkelingen, waarbij het operationele concept door de fysieke en beleidsmatige beperkingen en de groei van het vliegverkeer onder druk staat en waarbij veelvuldig van standaardprocedures wordt afgeweken en het aantal incidenten toeneemt, worden in het actiepunt niet benoemd.	Onjuist. Zie pagina 33 van het Actieplan. De SESAR ontwikkeling is met name ingezet om verkeersgroei te kunnen accommoderen en tegelijkertijd de veiligheid te verbeteren. SESAR levert oplossingen die vervolgens vertaald moeten worden naar de lokale omstandigheden. In het geval van Nederland dus onder andere de Schiphol situatie. Bij deze vertaling worden de specifieke omstandigheden en beperkingen die van toepassing zijn betrokken. Daarmee zijn de in het rapport als beperking/tekortkoming genoemde zaken juist onderdeel van de aanpak.	In de SESAR-ontwikkeling ligt het accent op nieuwe ontwikkelingen, niet op de huidige risico's die de Raad in dit onderzoeksrapport beschrijft.
IenM		97	In interviews met medewerkers van het ministerie is gebleken dat deze risico's niet worden herkend. Over druk op het operationele concept zegt het ministerie geen signalen te hebben gekregen vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport, noch van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen, noch van de sector zelf.	Naast interviews dient het OVV meer bronnen te bezien. Het is feitelijk vast te stellen dat het ministerie die signalen wel ontvangt en verwerkt in het Actieplan, pagina 33.	De Onderzoeksraad baseert zich in het onderzoek op meerdere bronnen. Uit de bijgeleverde documenten blijkt dat de groei van het aantal <i>runway incursions</i> en incidenten met <i>push-backs</i> zijn besproken. Er blijkt echter niet uit dat het operationele concept onder druk staat en door LVNL veelvuldig van standaarden en routines wordt afgeweken. De grondafhandeling is wel als actiepunt benoemd, maar de bestrijding van <i>runway incursions</i> niet.
IenM	6	98	Geen actie om terugtrekkende overheid te beheersen	Niet correct. De introductie van ' <i>risk based oversight</i> ' en ' <i>performance based oversight</i> ' heeft wereldwijd tot discussie geleid. De toezichthouder zou zich te veel terugtrekken van haar rol en het kennisniveau van de inspecteur zou minder zijn. Systeemtoezicht is drie decennia geleden ingevoerd, de veiligheid is sindsdien alleen maar toegenomen. Het aantal inspecteurs is door systeemtoezicht niet wezenlijk veranderd, de kennis van de inspecteur is aangepast aan de veranderde werkzaamheden. Het ministerie is bezig afspraken te maken over het beoordelen van de veiligheidsprestatie, tevens worden afspraken gemaakt over de benodigde kennis van de inspecteur, pagina 24 Actieplan.	Zoals in paragraaf 6.3 geconcludeerd, en in 6.2.4, 6.2.6 en 6.2.7 onderbouwd, acht de Onderzoeksraad de kennis en capaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport onvoldoende om effectief toezicht te houden op de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM		98	ATC norm	Er wordt veel te geringschattend gedaan over de ATC norm (met name woordgebruik als 'uiteindelijk' en 'meer dan 15 jaar lang gebaseerd op interne, niet geformaliseerde...'). Nederland heeft een ATC norm vastgesteld. Daarmee is Nederland de eerste in Europa, na eerdere mislukte pogingen van Eurocontrol en EASA. Momenteel doet Nederland ervaringen op met het gebruik van deze ATC norm. Voor meer informatie verwijst ik naar de fiche over de ATC-norm. Zie bijlage deel B.	<p>Hoewel Nederland voorop loopt met de ATC-norm, heeft de norm een beperkte reikwijdte (zie paragraaf 4.3). Op Schiphol wordt voldoen aan de ATC-norm gezien als veilig. Er is daardoor geen beeld van de integrale veiligheid op Schiphol.</p> <p>De woorden 'uiteindelijk' en 'meer dan 15 jaar lang' zijn verwijderd.</p> <p>Bijlage B:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ATC-norm in het kader van de ORS: de Onderzoeksraad is zich ervan bewust dat de norm een algemene strekking heeft. Veel verzoeken tot wijziging komen echter vanuit de ORS, waarna LVNL een VEMER opstelt en onderzoekt of het ATM-systeem nog aan de ATC-norm voldoet na wijziging. Thematisch past de ATC-norm daarmee het beste bij de ORS. - De Onderzoeksraad heeft met instemming vastgesteld dat Nederland een minimum-veiligheidsnorm heeft ingevoerd. - Criteria ATC-norm: de andere twee criteria zijn aan de tekst toegevoegd. - De zin dat een lager veiligheidsniveau wordt toegestaan voor deelprocessen is verwijderd. - De norm stelt dat de kans op een luchtverkeersleiding (ATC) gerelateerd ongeval, niet groter is dan 3×10^{-7} ongevallen per vlucht. De norm heeft dus geen betrekking om minder ernstige voorvallen dan een ongeval. De norm is van toepassing op ongevallen, niet op incidenten. Het normeert niet de maximaal toelaatbare kans op incidenten, zoals die gedefinieerd zijn in EU regelgeving 1034/2011 (serious incident, major incident and significant incident). - Fouten van piloten is uit de tekst verwijderd. - Uit het onderzoek blijkt dat de ILT onvoldoende is toegerust om effectief toezicht houden.
IenM	6.1	99	Het uiteindelijke oordeel over de veiligheidseffecten van een beleidsadvies van de ORS zou niet bij een van de sectorpartijen moeten liggen, maar bij het Ministerie van IenM.	Dit eindoordeel ligt niet bij een sectorpartij, maar bij de overheid. Zoals eerder hierboven aangegeven. Wijzigingen van de operatie van de LVNL worden op voorstel van de LVNL door de NSA getoetst. Bij de ingrijpende voorstellen mogen deze pas na goedkeuring NSA worden doorgevoerd. Uiteraard kunnen daarnaast LVNL geen werkwijzen worden opgedrongen die ze zelf vanwege eigen analyses niet willen uitvoeren vanwege hen moverende veiligheidsoverwegingen.	Formeel gezien is de zienswijze van het ministerie correct. Wijzigingen van de operatie worden getoetst door de NSA. LVNL heeft echter een kennisvoorsprong op de NSA. In de praktijk blijkt de NSA het oordeel van LVNL vrijwel altijd te volgen.
IenM		99	Nadat de partijen binnen de Alderstafel, later opgegaan in de ORS, een akkoord hadden bereikt over het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS), is geen integrale veiligheidstoets uitgevoerd	Zie boven. Veiligheid is randvoorwaardelijk. Wij gaan er ook vanuit dat de ORS dienaangaande richting OVV reageert. Zie ook onze brief.	Veiligheid wordt door de betrokken partijen als randvoorwaardelijk gezien. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel is echter niet integraal op veiligheid getoetst, terwijl het wel een wijziging van de operatie betrof. Bijvoorbeeld: elke baancombinatie van de geluidpreferentietabel voldoet aan de norm. Echter, het preferentieel vliegen zorgt voor meer wisselingen van baancombinatie. Dat levert een hoger risico op in de operatie. Een integrale toetsing had dit naar voren gebracht.
IenM	6.1.3	99	Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen integraal beeld van de veiligheid van de luchtvaart op en rond Schiphol. Voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel is geen integrale veiligheidstoets uitgevoerd.	Het ministerie heeft met de Luchtvaartnota een integraal beleid van de luchtvaart vastgesteld.	De conclusie in paragraaf 6.1.3 gaat over het integrale beeld van de veiligheid van de luchtvaart, niet over integraal luchtvaartbeleid.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	6.1.3.	99	Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen integraal beeld van de veiligheid van de luchtvaart op en rond Schiphol. Voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel is geen integrale veiligheidstoets uitgevoerd.	Wij kunnen ons niet vinden in deze conclusie; is geen onderbouwing voor. Uiteraard is dit ten aanzien van het tweede deel van de conclusie afhankelijk van de definitie van de OVV van het woord 'integraal' Zie brief en bijlage deel A.	Het ministerie heeft internationale wetgeving geïmplementeerd met voorschriften voor certificeringen en veiligheidsmanagementsystemen van afzonderlijke luchtvaartbedrijven. De ILT houdt hier toezicht op. Er is echter geen integraal veiligheidsmanagementsysteem waaruit het veiligheidniveau van het geheel van de sector kan worden afgeleid. Veiligheidsprestatieindicatoren hiervoor ontbreken. Ook heeft het ministerie (de ILT) slechts een beperkt zicht op de veiligheidseffecten van opeenvolgende veranderingen aan het ATM-systeem. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen functioneert niet als terugkoppelingsmechanisme, waardoor het niet mogelijk is (proactief) analyses te maken.
IenM	6	100	Ontwikkeling ILT van <i>compliance based</i> toezicht naar systeemtoezicht	Onjuist. De behoefte aan <i>compliance based</i> toezicht blijft altijd bestaan en wordt ook nog steeds gedaan. Daarnaast is de ILT systeemtoezicht gaan uitvoeren. Dus 'naast' in plaats van 'van' <i>compliance based</i> toezicht in regel 28. Zie bijlage deel A.	Als het accent verschuift, betekent dat niet dat er geen <i>compliance-based</i> toezicht meer is.
IenM	6	103	LVNL als ZBO krijgt van IenM capaciteitseisen en zou daardoor niet kunnen aantonen dat de veiligheid gegarandeerd is	In het kader van de invoering van de veiligheidsnorm ATM is een onderzoek gedaan naar het niveau van de veiligheid van LVNL. Zie bijlage deel B.	De passage geeft een opvatting weer binnen de ILT.
IenM		105	Het niet functioneren ervan vormt een tekortkoming in het veiligheidssysteem van de luchtvaart op en rond Schiphol.	In Europees verband wordt gezocht naar de beste manier om gegevens te verzamelen en analyseren. Met de hoge mate van veiligheid kan niet meer volstaan worden met het tellen van ongevallen en voorvallen. Met de maandelijkse dashboard verschaft het ABL een trendanalyse van een aantal voor de hand liggende veiligheidsindicatoren. Ook de EASA publiceert jaarlijks veiligheidsoverzichten. Dit soort tellingen zijn reactief. Het is een actiepunt van het SSP om de effectiviteit van het ABL te verbeteren en de veiligheidsmanagementsystemen van de Nederlandse luchtvaartbedrijven te voorzien van relevante informatie. Gegevensverzameling is van groot belang, het geeft - weliswaar reactief - een indicatie van voorvallen zonder dat dit leidt tot tekortkoming in het veiligheidssysteem.	De Onderzoeksraad stelt met tevredenheid vast dat in het SSP een actiepunt is geformuleerd om de effectiviteit van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen te verbeteren. Het ministerie bevestigt hiermee de conclusie van de Onderzoeksraad dat het ABL nog niet functioneert als terugkoppelingsmechanisme.
IenM	6	107	Verlies van deskundigheid op het gebied van veiligheid bij IenM en ILT. LVNL heeft voorsprong genomen, die effectief toezicht bemoeilijkt	Onjuist. Deze zorg wordt niet herkend, nu tien deskundige medewerkers van de ILT naar DGB zijn overgekomen. Voor het toezicht is 7,5 fte beschikbaar. Voor de rol van de overheid is andersoortige kennis nodig dan die van verkeersleider of piloot. Wel moet de overheid voldoende kennis hebben om een beeld te hebben wat er speelt en hoe sectorpartijen daar mee omgaan. Inspecteurs en medewerkers van het ministerie zijn daartoe opgeleid.	Uit het onderzoek is gebleken dat van de naar DGB overgekomen ILT-medewerkers een aantal inmiddels gepensioneerd of overgeplaatst is. Zoals vermeld in paragraaf 6.2.6 zijn er binnen ILT zorgen over de eigen deskundigheid.
IenM	6	108	Wanneer ILT opgedane kennis gebruikt om op te treden zal de bereidheid van partijen om vrij uit te spreken beperken	Onjuist. Het SSP beschrijft het toezicht in relatie tot just culture, pagina 15 SSP.	De passage beschrijft een spanning waarmee de ILT binnen de samenwerking moet omgaan.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	6	109	De capaciteit en kennis van de ILT schieten tekort om effectief (systeem) toezicht te houden op de veiligheid van de luchthaven en de luchtverkeersleiding. Bij het toezicht op LVNL is de ILT te zeer afhankelijk van de kennis van de onder toezicht staande partij. Zie ook blz. 110, regel 28-29.	Wordt niet herkend, zie brief.	Zoals uit paragrafen 6.2.5 en 6.2.6 blijkt zijn er ook binnen ILT zorgen over de eigen capaciteit en deskundigheid. Het is niet alleen belangrijk zicht te hebben op de naleving van wettelijke regels, maar ook op trends die wijzen op toenemende veiligheidsrisico's. Mede door het onvoldoende functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen heeft de ILT niet de beschikking over eigen analyses en is zij afhankelijk van analyses van de sector zelf.
IenM	6	110	Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vult de systeemverantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol, zowel in het beleid als in het toezicht, te beperkt in.	Zie tekst bijlage deel A. Wij herkennen ons niet in deze conclusie. Zie ook brief.	De Onderzoeksraad is van mening dat het ministerie van IenM als eindverantwoordelijke voor de luchtvaartveiligheid zich niet moet beperken tot regisseur van het veiligheidsproces. Het dient ook de veiligheidsprestatie van het systeem als geheel te bewaken, niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk. Het dient sterker te sturen op strategische samenwerking van partijen en samenwerking op interfaces en het dient proactief te monitoren en te analyseren of de praktijk nog wel overeenkomt met de beleidsdoelen, en zo nodig bij te sturen.
IenM	6	110	het ministerie laat de rol van hoeder van de veiligheid van het vliegverkeer over aan Luchtverkeersleiding Nederland	Alle betrokken partijen zijn hoeder van de veiligheid voor hun eigen domein. Het is de rol van de overheid als systeemverantwoordelijke om alle aspecten te adresseren en te beleggen. Is bij niemand onduidelijkheid over. Niet onderbouwde conclusie. Zie brief.	De Onderzoeksraad is van mening dat het ministerie van IenM als eindverantwoordelijke voor de luchtvaartveiligheid zich niet moet beperken tot regisseur van het veiligheidsproces. Het dient ook de veiligheidsprestatie van het systeem als geheel te bewaken, niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk. Het dient sterker te sturen op strategische samenwerking van partijen en samenwerking op interfaces en het dient proactief te monitoren en te analyseren of de praktijk nog wel overeenkomt met de beleidsdoelen, en zo nodig bij te sturen. In de conclusie is toegevoegd dat het ministerie de rol van hoeder van de veiligheid binnen de Omgevingsraad Schiphol over laat aan LVNL.
IenM	6	110	het ministerie heeft geen beeld van de integrale veiligheid van de luchtvaart op en rond Schiphol en kan ook niet eenduidig vaststellen of de veiligheid permanent verbetert;	Zie brief en bijlage deel A.	Het ministerie heeft internationale wetgeving geïmplementeerd met voorschriften voor certificeringen en veiligheidsmanagementsystemen van afzonderlijke luchtvaartbedrijven. De ILT houdt hier toezicht op. Er is echter geen integraal veiligheidsmanagementsysteem waaruit het veiligheidsniveau van het geheel van de sector kan worden afgeleid. Veiligheidsprestatie-indicatoren hiervoor ontbreken. Ook heeft het ministerie (de ILT) slechts een beperkt zicht op de veiligheidseffecten van opeenvolgende veranderingen in het ATM-systeem. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen functioneert niet als terugkoppelingsmechanisme, waardoor het niet mogelijk is (proactief) analyses te maken.
IenM		110	Voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel is geen integrale veiligheidstoets uitgevoerd;	Zie brief en bijlage deel C.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het ministerie stelt in bijlage C van haar reactie dat LVNL bij ontwikkelingen standaard de vliegbaarheid en vliegveiligheid meeneemt in hun VEMER. Voor het nieuwe normen en handhavingstelsel heeft LVNL geen VEMER opgesteld. 2. Het ministerie stelt dat de Onderzoeksraad weinig aandacht besteed aan de veiligheidssystemen die van toepassing zijn op luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. De Onderzoeksraad heeft ook aandacht besteed aan de genoemde veiligheidssystemen. Dit laat onverlet dat door de gekozen vraagstelling LVNL in het onderzoek uitgebreider aan bod komt dan de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	6	110	De kennis en capaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn onvoldoende om effectief toezicht te houden op de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol.	Wordt niet herkend, zie brief. Zijn uiteraard wel opmerkingen te plaatsen bij capaciteitsvraagstuk. Zie achtergrondmateriaal/brief.	Zoals uit paragrafen 6.2.5 en 6.2.6 blijkt zijn er ook binnen ILT zorgen over de eigen capaciteit en deskundigheid. Het is niet alleen belangrijk zicht te hebben op de naleving van wettelijke regels, maar ook op trends die wijzen op toenemende veiligheidsrisico's. Mede door het onvoldoende functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen heeft de ILT niet de beschikking over eigen analyses en is zij afhankelijk van analyses van de sector zelf.
IenM	7	113	Ondanks de groei van het aantal incidenten, signalen dat verkeersleiders overbelast raken en ondanks de waarschuwing van LVNL dat dringend meer ruimte moet worden gecreëerd om vliegtuigen op te stellen, is toch besloten door te groeien naar 500.000 vlieg-bewegingen. Dat is 6% meer dan in 2016.	Onjuist. Zie brief en bijlage deel C.	De Onderzoeksraad bedoelt dat het besluit is genomen om voor 2017 500.000 slots uit te geven. Dit is ondanks de genoemde signalen gebeurd. De voor de doorgroei benodigde (veiligheids)maatregelen, aangegeven in de road map 500k, zijn nog niet allemaal uitgevoerd (zie paragraaf 3.2.1).
IenM	7	113	Er is geen hoeder van de veiligheid. Zie ook pagina 110, regel 22-23.	Zoals eerder gemeld zijn alle betrokken partijen hoeder van de veiligheid, ieder voor hun eigen domein. Het is de rol van de overheid als systeemverantwoordelijke om alle aspecten te adresseren en te beleggen. Zie brief en bijlage deel A. Er is geen contradictie (die wordt geveinsd in regels 24/25) tussen systeemverantwoordelijkheid en het beleggen van verantwoordelijkheid bij sectorpartijen. Gaat om de wijze waarop dat gebeurt. Dat die niet in staat blijken de veiligheid te borgen is niet onderbouwd. Schiphol is veilig. We zijn er uiteraard punten waar verbetering mogelijk is en attentie noodzakelijk is en blijft. Daar focussen partijen zich dan ook op.	De Onderzoeksraad is van mening dat het ministerie van IenM als eindverantwoordelijke voor de luchtvaartveiligheid zich niet moet beperken tot regisseur van het veiligheidsproces. Het dient ook de veiligheidsprestatie van het systeem als geheel te bewaken, niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk. Het dient sterker te sturen op strategische samenwerking van partijen en samenwerking op interfaces en het dient proactief te monitoren en te analyseren of de praktijk nog wel overeenkomt met de beleidsdoelen, en zo nodig bij te sturen. Systeemverantwoordelijkheid is vervangen door eindverantwoordelijkheid.
IenM	7	113	IenM niet met groei bemoeid, sector levert advies maar lijkt ook te beslissen.	Onjuist. Is eenvoudig feitelijk na te gaan dat dit niet klopt. Zie tevens brief en bijlage deel C.	Hier wordt bedoeld het besluit van Schiphol om voor 2017 500.000 slots uit te geven. Dat is verduidelijkt. Het ministerie heeft de bevoegdheid om slots uit te geven gedelegeerd aan het Operationeel Schiphol Overleg.
IenM		113	Er is geen strategisch veiligheidsoverleg etc	In kader SSP is er wel degelijk een dergelijk overleg.	De Onderzoeksraad ziet het overleg in het kader van het SSP niet als een strategisch overleg, met een gezamenlijke agenda en gezamenlijke veiligheidsdoelen.
IenM		113	De Staat ... gedelegeerd.	Besluitvorming is niet gedelegeerd. Is feitelijk onjuist. OVV dient zich wat meer in de rol van de ORS te verdiepen.	Hoewel het ORS formeel geen besluiten neemt, worden adviezen van de ORS die door de deelnemers worden gedragen vrijwel altijd door de politiek verantwoordelijken overgenomen. Tekst aangepast: 'De staat heeft de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol, en de afwegingen die daarbij worden gemaakt, feitelijk gedelegeerd aan de Omgevingsraad Schiphol. Hoewel het ORS formeel geen besluiten neemt, worden adviezen van de ORS die door de deelnemers worden gedragen vrijwel altijd door de politiek verantwoordelijken overgenomen.'

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	7	114	Het ministerie van IenM bepaalt niet alleen de kaders maar onderhandelt zelf mee. Het heeft binnen de ORS bovendien meerdere petten op: het vertegenwoordigt de belangen van de economie, het milieu, het dividend van de Schiphol Group en de veiligheid.	Hier wordt een probleem geschapen dat er niet is. De ambtelijke vertegenwoordiger van de staat in de ORS vertegenwoordigt het Rijk in al haar verantwoordelijkheden (staat ook in de wet). Ook de adviesaanvraag is geschreven vanuit een bredere kabinetsverantwoordelijkheid. Uiteindelijk moet het advies namelijk ook door het gehele kabinet worden beoordeeld. De vertegenwoordiging van het Rijk in de ORS past uiteraard een zekere terughoudendheid bij de discussies en beperkt zich derhalve in de praktijk veelal tot schetsen van kaders en mogelijkheden voor oplossing en hoeder van de regelgeving en geeft indien mogelijk indicaties voor haalbaarheid van adviezen. In de praktijk geeft dit geen problemen.	Als de overheid binnen de ORS vanuit meerdere belangen aan de onderhandelingen deelneemt, beperkt dat de mogelijkheden om het publieke belang van de veiligheid te verdedigen. Dat blijkt ook uit het feit dat er geen integrale veiligheidstoets heeft plaatsgevonden van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.
IenM	7	114	Het ministerie oordeelt over adviezen die ze mede zelf uitbrengt.	Dit is geen correcte omschrijving van de status van adviezen. De politiek heeft het primaat, de ORS brengt adviezen uit. Verder is er een verschil tussen ambtelijke deelname aan de ORS, en de beoordeling van een advies die uiteindelijk plaats vindt door het kabinet en het parlement. Zie ook vorige stukje hierboven.	Het gaat hier om hoe het in de praktijk uitwerkt. Het ministerie onderhandelt binnen ORS mee, en adviezen die door alle partijen binnen ORS worden gedragen worden vrijwel altijd door de politiek verantwoordelijken overgenomen. Het parlement ervaart weinig ruimte om van de adviezen van de ORS af te wijken.
IenM		114	De snelle toename van de complexiteit en het aantal incidenten wijst erop dat het nieuwe stelsel nu al tegen grenzen aanloopt.	deze stelling is onhelder. Wat zijn grenzen? Welke grenzen? De toename van het aantal incidenten (RI's) heeft de aandacht en is recent in afgelopen twee jaar opgekomen.	Hoewel een kritische grens niet exact is aan te geven, ziet de Raad signalen dat de risico's toenemen. Dat geldt niet alleen voor de groei van het aantal incidenten, maar ook voor het feit dat de verkeersstoren vol is, de grote werkdruk van verkeersleiders, de mate waarin van standaarden en procedures wordt afgeweken om het verkeer te kunnen afhandelen en de toegenomen complexiteit van de afhandeling. De Raad is van mening dat de grens waarbij de veiligheid daadwerkelijk in gevaar komt niet dichterbij moet komen.
IenM	7	114	Toch is voldoen aan de minimumnorm in de praktijk synoniem geworden voor veilig. Hierbij wordt geaccepteerd dat de veiligheid mag afnemen, zolang het minimum veiligheidsniveau maar niet wordt onderschreden. Dit staat op gespannen voet met de ambitie van overheid en sector dat de veiligheid permanent dient te worden verbeterd	Onjuist. Niet onderbouwde stelling. Praktijk laat tegenovergestelde zien. Mitigatie vindt plaats ter compensatie van veiligheidsverlaging, acties tot permanente verbeteringen vinden plaats. Maar er is ook ruimte voor afweging en de ambitie tot permanente verbetering moet niet zo beperkt worden geïnterpreteerd dat dit voor iedere individuele actie altijd dient te gelden. Het is een strategisch beleidsdoel dat het handelen bepaalt maar ook ruimte laat voor tijdelijke afweging en afwijking en compensatie (veiligheidsmitigatie) van de verlaging op een later moment. Zie bijlage deel B.	De Raad onderschrijft dat de ambitie tot permanente verbetering niet te beperkt moet worden ingevuld. Aan de andere kant is uit het onderzoek niet gebleken dat de veiligheid permanent verbetert. Betrokken partijen geven aan dat de operatie, of een deelproces daarvan, veilig is omdat het aan de ATC-norm voldoet. Daarmee is de norm synoniem geworden voor veilig, terwijl de norm een beperkte reikwijdte heeft. De Onderzoeksraad stelt in haar onderzoek vast dat er inderdaad mitigerende maatregelen worden genomen. De Raad geeft echter de voorkeur aan het voorkomen van een veiligheidsverlaging, zodat deze mitigerende maatregelen niet nodig zijn.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	7	115	Het gewicht dat aan de kwantitatieve norm wordt gegeven staat niet in verhouding tot de bijdrage ervan aan de veiligheid. Doordat LVNL de toets uitvoert en de overige partijen zich vrijwel altijd bij de uitkomst neerleggen, is LVNL speler en scheidsrechter tegelijk. Maar wel een scheidsrechter die een belang heeft bij verdere groei van de luchthaven. Het ministerie van IenM, dat deel uitmaakt van het overleg, laat de rol van hoeder van de veiligheid bewust over aan LVNL. Als opdrachtgever heeft het ministerie LVNL opgedragen de afspraken van de Alderstafel/ORS (dus ook het capaciteitsplafond) met prioriteit waar te maken	Deze beweringen komen ook in vorige hoofdstukken voor, zie commentaar daar.	De Onderzoeksraad verwijst naar de reacties bij de betreffende hoofdstukken.
IenM	7	115	Omgevingsveiligheid speelt nauwelijks rol ... te ruime norm ... alternatief groepsrisicobeleid middels ruimtelijke onduidelijk ... verwachting omwonenden wordt niet waargemaakt.	Ook voor externe veiligheid geldt dat hier altijd aan wordt getoetst. Als Schiphol wil groeien moet dit worden onderbouwd met een MER waarin ook externe veiligheid wordt getoetst. Zie verder opmerkingen bij paragraaf 4.6.2.t/m 4.6.4	Tekst aangepast: 'De omgevingsveiligheid speelt in de onderhandelingen een beperkte rol. De norm voor plaatsgebonden risico is dermate ruim vastgesteld, dat hiervan geen sturende werking uitgaat voor de sector om de veiligheid te verbeteren. Van een norm voor groepsrisico is afgezien, omdat deze de groei van het vliegverkeer te veel zou beperken. De alternatieve benadering die is gekozen, om het groepsrisico via ruimtelijke ordening te beheersen, is niet effectief omdat deze niet of nauwelijks wordt gehandhaafd. Door beleid en regelgeving voor omgevingsveiligheid te maken, wekt de overheid de verwachting dat omwonenden afdoende tegen het risico van vliegtuigongevallen worden beschermd. Dit wordt echter niet waargemaakt.'
IenM	7	115	Afstandelijke rol ministerie, laat verantwoordelijkheid over aan sector, heeft geen integraal beeld van de veiligheid en is hooguit procesmanager.	Onjuist. Overheid is systeemverantwoordelijk en heeft een heldere (beleids)visie hoe die moet worden ingevuld. De hier gedane statement/conclusies lijken de kern van wat de OVV van de uitvoering van het beleid vindt. Het is niet helder of er hier sprake is van een inhoudelijk dispuut over het beleid of dat de OVV oordeelt op basis van beperkte informatie. Het lijkt het laatste. We hopen dat de bijlagen en de gesprekken die gaan komen dit uit de weg kunnen helpen. Zie brief en bijlage deel A.	De Onderzoeksraad is van mening dat het ministerie van IenM als eindverantwoordelijke voor de luchtvaartveiligheid zich niet moet beperken tot regisseur van het veiligheidsproces. Het dient ook de veiligheidsprestatie van het systeem als geheel te bewaken, niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk. Het dient sterker te sturen op strategische samenwerking van partijen en samenwerking op interfaces en het dient proactief te monitoren en te analyseren of de praktijk nog wel overeenkomt met de beleidsdoelen, en zo nodig bij te sturen. Er is geen integraal veiligheidsmanagement-systeem waaruit het veiligheidsniveau van het geheel van de sector kan worden afgeleid. Veiligheidsprestatieindicatoren hiervoor ontbreken. Systeemverantwoordelijkheid is vervangen door eindverantwoordelijkheid.
IenM		116	Dan is het bij uitstek de staat als systeemverantwoordelijke om de sectorpartijen bij de les te houden.	Eens met deze stelling. Dat doet de staat dan ook. Is voldoende onderbouwing voor. Hier wordt gesuggereerd als of de staat dat niet zou doen.	In hoofdconclusie 4 staat opgesomd waarom de Onderzoeksraad meent dat de staat de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol te beperkt invult.
IenM		116	In de besluitvorming over de toekomst van Schiphol wordt verdere groei als een gegeven beschouwd.	Het kabinet heeft de Kamer toegezegd de ORS advies te vragen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol waaronder de invulling van de 50/50 regel welke de groei zou kunnen faciliteren. Veiligheid is hierbij een randvoorwaarde. Groei wordt derhalve aantoonbaar niet als een gegeven beschouwd. besluitvorming door kabinet en Kamer moeten hier nog over plaatsvinden.	Het feit dat de 50/50-regel wordt uitgewerkt en niet op zichzelf ter discussie staat geeft aan dat het vliegverkeer verder mag groeien. Alleen de mate waarin staat niet vast.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM		117	1. De complexiteit van zowel de fysieke infrastructuur als het formele gebruikskader en het feitelijk gebruik van luchthaven Schiphol is groot en brengt risico's met zich mee. a) De complexiteit is vooral het gevolg van historische en huidige keuzen ten aanzien van ontwerp, inrichting en gebruik van de luchthaven. b) De groei van het vliegverkeer vergroot de complexiteit. c) De groei is de afgelopen jaren gepaard gegaan met een toename van het aantal incidenten. d) Op Schiphol komt een kritische capaciteitsgrens in zicht waarbinnen het vliegverkeer met het huidige operationele concept nog veilig kan worden afgehandeld	Conclusie c) is te kort door de bocht. De veronderstelde relatie tussen groei en incidenten is namelijk niet eenvoudig en eenduidig. Zie brief. Conclusie d) veronderstelt een helder aan te geven grens. Dat is echter niet het geval; wat wordt bedoeld met een 'kritische veiligheidsgrens'. De stelling lijkt waar wanneer zonder verdergaande analyses en maatregelen zou worden doorgegroeid op Schiphol, maar dat is niet het geval. We zijn het echter eens met het wijzen op de veiligheidsrisico's die op Schiphol met verdere groei gepaard kunnen gaan. Een herformulering van deze conclusies is echter hiervoor noodzakelijk.	Hoewel een kritische grens niet exact is aan te geven, ziet de Raad signalen dat de risico's toenemen. Dat geldt niet alleen voor de groei van het aantal incidenten, maar ook voor het feit dat de verkeersstoren vol is, de grote werkdruk van verkeersleiders, de mate waarin van standaarden en procedures wordt afgeweken om het verkeer te kunnen afhandelen en de toegenomen complexiteit van de afhandeling. De Raad is van mening dat de grens waarbij de veiligheid daadwerkelijk in gevaar komt niet dichterbij moet komen. Conclusies zijn anders geformuleerd: zie daarvoor het rapport.
IenM		117	2. De samenwerking op het gebied van veiligheid tussen de belangrijkste sectorpartijen op Schiphol schiet tekort. a) Er is geen strategisch veiligheidsoverleg met een gezamenlijke agenda en gezamenlijke veiligheidsdoelen. b) De samenwerking op veiligheidsgebied binnen het Veiligheidsplatform Schiphol beperkt zich tot het operationele niveau en tot onderwerpen waarvan de partijen het gezamenlijke belang hoger achten dan hun eigen belang. c) Het ontbreekt bij het Veiligheidsplatform Schiphol aan doorzettingsmacht om veiligheidsmaatregelen bij betrokken partijen door te voeren.	Conclusie a) er is een dergelijk overleg. Zie brief/documentatie.	Het (domein)overleg in het kader van het SSP is geen strategisch overleg, met een gezamenlijke agenda en gezamenlijke veiligheidsdoelen.
IenM	Bijlage A	129	Op basis hiervan wordt vastgesteld welke gevaren dienen te worden beheerst	Het toetsingskader geeft geen duidelijkheid over de wijze waarop zal worden afgewogen welke risico's acceptabel en onacceptabel zijn. Er zijn zeer veel risico's verbonden aan de luchtvaart die beheerst moeten worden teneinde luchtvaart veilig te maken. De criteria die de OVV hanteert zijn niet opgenomen in dit rapport. Hanteert u een riskmodel?	Het onderzoek van de Onderzoeksraad beoogt, zoals in het rapport beschreven, het identificeren van (achterliggende oorzaken van) veiligheidsrisico's (kwetsbaarheden in het systeem of stelsel van partijen dat de veiligheid op en rond Schiphol moet beheersen en die kunnen leiden tot voorvallen of ongevallen). Het betreft een kwalitatieve studie, geen kwantitatieve veiligheidstudie. Het onderzoek is niet ontworpen om kwantitatieve ongevalsrisico's of veiligheidsniveaus te bepalen. Dit is geëxpliciteerd in de inleiding.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
IenM	Bijlage A	131	Voor deze samenwerking is het van belang dat alle partijen hetzelfde veiligheidsdoel voor ogen hebben.	Abstract hebben de partijen wel hetzelfde veiligheidsdoel. Op concreter niveau worden verschillende doelen nagestreefd. Er bestaat nog geen verplichting tot een dergelijke gezamenlijke beoordeling. De verschillende partijen hebben verschillende operaties en zijn gehouden om alle risico's van hun eigen processen te beheersen en voor de verbetering van de veiligheid hun belangrijkste risico's aan te pakken. Per partij zullen dit verschillende risico's zijn. Daarnaast is op de grensvlakken samenwerking met andere partijen nodig ten einde de daar optredende risico's te beheersen en zo nodig te verminderen.	Naast afzonderlijke doelen per sectorpartij dienen er gezamenlijke, sectoroverstijgende doelen te zijn voor de veiligheid.
ILT		86	RST.	algemeen: zie EU139/2014: GM1 ADR.AR.C.010 en AMC1 ADR.OR.D.027 (a)(1); i (aandringen op zelfstandig RST, geen onderdeel van EGFS <i>Expert groep flight safety</i>)	ILT is van mening dat RST niet onder de Expertgroup Flight Safety moet ressorteren. Dit is een wens van de ILT, waar de Raad in dit onderzoek geen uitspraak over doet.
ILT		102	Vraag: Zijn grondafhandelaren in het onderzoeksproces meegenomen?	Mede door toename aantallen meldingen een belangrijke partij die mede verantwoordelijk is voor de veiligheid.	In hoofdstuk 1.5 (Afbakening van het onderzoek) staat dat waar relevant voor het onderzoek naar de grondafhandeling is gekeken. De grondafhandelaren zelf zijn niet onderzocht. Wel is gebruik gemaakt van een recent onderzoek naar incidenten met grondafhandeling (zie Bijlage C).
ILT	6.2.4	103	Veiligheidstudies die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd door LVNL en ter goedkeuring bij de NSA zijn ingediend, roepen bij de NSA de vraag op wat bij LVNL prioriteit heeft: veiligheid of capaciteit.	Nuancering: Veiligheidstudies die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd door LVNL en ter goedkeuring bij de NSA zijn ingediend, roepen soms bij de NSA vragen op die aan LVNL worden voorgelegd voor nadere uitleg. Dit leidt dan tot intensief overleg waarbij voor ILT de aantoonbaarheid van de borging van de veiligheid centraal staat.	De informatie die de Onderzoeksraad heeft gekregen is specifiek ten aanzien van de prioriteiten.
ILT	6.2.4	104	De incidentgegevens die de NSA hiervoor heeft gebruikt, waren afkomstig van de LVNL zelf...	Voor de RBO sessie is meer data betrokken dan alleen de incidentgegevens van de LVNL. Voor de overige data, zie volgende opmerking.	De betreffende zin heeft betrekking op de herkomst van de incidentcijfers. In dit geval is de herkomst LVNL.
ILT	6.2.4	104	Omdat het ABL ... zijn verstrekt. Deze zin laten vervallen.	In 2015 is aan de hand van een uitgebreide ABL-rapportage over 2014/2015 een inventarisatie opgemaakt over met name pushback en self-dockingen. Het verwerken hiervan is in samenwerking met het ABL gerealiseerd.	Uit de notitie Risk-based oversight LVNL 2017 van LVNL blijkt dat het ABL niet tot de analyse in staat was.
ILT		113	de stijging was zichtbaar in de maandelijkse ABL-monitor (het dashboard en wordt met de sector gedeeld). Voor het ABL was het niet mogelijk om vast te stellen of het ging om een groei in (1) het werkelijke aantal voorvallen, of (2) het gemelde aantal voorvallen. Juist voor dat laatste is veel te zeggen als gevolg van een groeiende 'just culture' in de sector en (voorbereidingen op) wijzigingen in de regelgeving (EU 376/14), wat tot beter meld(alertheids) gedrag leidt.	Als ABL informatiebladen gedeeld met de sector in het ABL+ (regulier overleg tussen ABL en sector, vier keer per jaar)	Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht de Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de relevantie en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
Schiphol Group	Brief	3	Een derde complicatie is dat het nog niet zeker is of het lukt om niet <i>main-port</i> gebonden vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad Airport te verplaatsen. De bedoeling is dat <i>low cost carriers</i> en aanbieders van vakantievluchten door middel van lage tarieven worden verleid op Lelystad Airport te vliegen. Of dit in voldoende mate lukt, is niet zeker. (pagina 34) Schiphol bereikt mogelijk al in 2017 het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Lelystad Airport kan de eerstkomende jaren geen rol van betekenis spelen bij de verwerking van de verwachte verdere toename van het verkeer. Druk om de inrichting van het luchtruim rond Lelystad te versnellen en om de capaciteit van Lelystad Airport sneller dan beoogd te vergroten kan risico's opleveren voor de veiligheid. (pagina 35)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vanaf 2007 is in absolute termen inderdaad sprake van een lichte stijging van het aantal incidenten. Die stijging kan ten dele worden verklaard door een betere meldingsbereidheid en de toename van het aantal vliegbewegingen. Naar het oordeel van Schiphol is het onjuist om hier onlosmakelijk aan te verbinden dat sprake is van een kritische capaciteitsgrens qua veiligheid. Het OvV-rapport omvat geen onderbouwing van het gesuggereerde verband tussen het aantal incidenten en het bereiken van een 'kritische capaciteitsgrens'. 2. Het rapport stelt vraagtekens bij de haalbaarheid van de ontwikkeling van Lelystad ('of dit in voldoende mate lukt, is niet zeker') en de daarbij behorende veiligheidswaarborgen. Onderbouwing van deze krachtige, zo niet suggestieve, uitspraken ontbreekt volledig. Het uitfaseren van leisure verkeer omvat een afspraak binnen het Aldersoverleg waarbij veiligheid altijd een essentiële randvoorwaarde is. 3. Hoewel op de benchmark met andere luchthavens (zie tabel 6 op pagina 23) het een en ander valt af te dingen, constateert de Raad terecht dat de eis om geluidpreferent te vliegen leidt tot een groot aantal baanwisselingen die de complexiteit verhogen in de dagelijkse Schiphol operatie. Hiervoor zijn veiligheidsmaatregelen genomen (<i>safety barriers/defences</i>). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht de Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de relevantie en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld. Hoewel een kritische grens niet exact is aan te geven, ziet de Raad signalen dat de risico's toenemen. Dat geldt niet alleen voor de groei van het aantal incidenten, maar ook voor het feit dat de verkeerstoren vol is, de grote werkdruk van verkeersleiders, de mate waarin van standaarden en procedures wordt afgeweken om het verkeer te kunnen afhandelen en de toegenomen complexiteit van de afhandeling. De Raad is van mening dat de grens waarbij de veiligheid daadwerkelijk in gevaar komt niet dichterbij moet komen. 2. De Onderzoeksraad zet vraagtekens bij het oorspronkelijke tijdspad voor de ontwikkeling van Lelystad Airport (gebruikname in 2018) en constateert dat het niet zeker is dat de beoogde scheiding van mainportgebonden en leisureverkeer slaagt. 3. De vele baanwisselingen en de bijbehorende veiligheidsmaatregelen maken de operatie complexer. Vereenvoudiging van het systeem verdient naar het oordeel van de Raad de voorkeur, omdat dan minder risico's worden geïntroduceerd en minder maatregelen nodig zijn om die risico's te beheersen.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
Schiphol Group	Brief	4-5	<p>KLM, LVNL, en Schiphol hebben binnen het huidige operationele concept allen een financieel belang bij een zo groot mogelijk aantal vluchten per jaar. Hoewel KLM voor Schiphol Group de belangrijkste klant is, heeft de luchthaven ook financieel belang bij andere, niet mainport gebonden, vluchten te faciliteren zolang deze de mainportfunctie niet in gevaar brengen. (Pagina 61) Verder stelt de OVV dat daling in de havengeld-tarieven met 6,8% per 1 april 2015 volledig is gecompenseerd door de stijging van het aantal vlieg-bewegingen. Daaruit blijkt dat Schiphol financieel baat heeft bij veel vliegbewegingen. (Pagina 60)</p> <p>Invoering van een continu 2+2 baangebruik met vaste naderingsroutes levert een stabielere beter voorspelbare, minder complexe en veiligere afhandeling van het vliegverkeer op.</p> <p>Omwille van economische belangen (beperking van geluidhinder) is ervoor gekozen continu 2+2 baangebruik niet in te voeren, maar het 2+1 baangebruik te handhaven. Daarbij was te voorzien dat voortzetting van de 2+1 afhandeling bij groei van vliegverkeer zou leiden tot verstoringen en een complexere operatie. (Pagina 67).</p>	<p>De OvV suggereert met deze stelling wederom dat veiligheid blijkbaar ondergeschikt is aan deze belangen.</p> <p>De OvV gaat hierbij tevens voorbij aan het beleid dat Schiphol voert, conform opdracht van de overheid en haar aandeelhouders, om een optimale netwerkqualiteit te realiseren op de luchthaven. Daarbij gaat het primair niet om de hoeveelheid vliegbewegingen maar om het aantal directe bestemmingen. Schiphol geeft binnen de wettelijke mogelijkheden invulling aan deze opdracht. De economische mededingingsregels, de slotallocatie en de internationale verdragen bepalen de ruimte waarbinnen Schiphol zich kan bewegen.</p> <p>Omwille van de milieubelangen (beperking van geluidhinder) is er niet voor gekozen continu 2+2 baangebruik in te voeren maar het 2+1 baangebruik te handhaven tot 2020. Studies, zoals de Strategische Milieuverkenning, hebben daarbij aangetoond dat voortzetting van de 2+1 afhandeling bij die groei van het vliegverkeer niet zou leiden tot significante verstoringen en een complexere organisatie.</p>	<p>De Onderzoeksraad stelt niet dat veiligheid ondergeschikt is aan deze belangen. Het is een feitelijke beschrijving van het financieel belang van partijen. Overigens is LVNL in de betreffende alinea verwijderd.</p> <p>In paragraaf 4.4 zijn de politieke uitgangspunten toegevoegd.</p> <p>Het niet invoeren van structureel 2+2-baangebruik toeschrijven aan milieubelangen is een te beperkte voorstelling van zaken. Zoals onder meer uit de strategische milieuverkenning van 2008 blijkt was het niet mogelijk met structureel 2+2-baangebruik en een afgevlakte piekcapaciteit van 60/60 het netwerk in stand te houden. Uit een veiligheidstudie van LVNL blijkt dat structureel 2+2-baangebruik positieve effecten heeft op veiligheid. Daarnaast blijkt uit de strategische milieuverkenning dat 'Door het volgroeien van de 2+1 pieken neemt de complexiteit van verkeersafhandeling en het risico op verstoringen aanzienlijk toe.' Uit de strategische milieuverkenning blijkt tevens dat destijds bekend was dat het 2+1 concept zo goed als uitgeoptimaliseerd was.</p>
Schiphol Group		6	In totaal zijn 24 gevallen geanalyseerd. Het betreft 15 <i>runway incursions</i> , 5 <i>airproxes</i> , een <i>loss of control</i> (Turkish Airlines)	Crash van Turkish Airlines ligt buiten invloedssfeer van Schiphol en is tevens irrelevante toevoeging voor dit rapport. Derhalve verzoek deze buiten het rapport te houden.	<p>Turkish Airlines valt binnen de inclusiecriteria voor de voorvalselectie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het voorval valt in de periode 2006-2016; - Het voorval is gemeld aan en onderzocht door de Onderzoeksraad; - Het voorval vond plaats op of rond de luchthaven Schiphol tijdens fase van taxiën, starten, naderen of landen. <p>Het zou methodologisch niet correct zijn om 'Turkish Airlines' uit te sluiten van het onderzoek. Bovendien zou dan de indruk kunnen ontstaan dat voorvallen alleen het gevolg zijn van factoren gerelateerd aan de luchthaven.</p>
Schiphol Group		34	De bedoeling is dat low cost carriers en aanbieders van vakantievluchten door middel van lage tarieven worden verleid op Lelystad Airport te vliegen. Of dit in voldoende mate lukt is niet zeker.	Dit betreft een afspraak van het Aldersoverleg. De zinsnede 'of dit in voldoende mate lukt' is niet zeker, schrappen uit de tekst. Betreft een oplossingsrichting van Schiphol. De tekst/zin is suggestief.	Dat het niet zeker is, blijkt uit het feit dat wetgeving achter de hand wordt gehouden.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
Schiphol Group		35	LVNL heeft aangegeven dat doorgroei naar 500.000 vliegtuigbewegingen veilig mogelijk is op voorwaarde dat de capaciteit van de luchthaven op de grond om vliegtuigen op te stellen wordt uitgebreid. LVNL vindt dat Schiphol Group de daarin genoemde uitbreiding van de infrastructuur moet versnellen omdat het aantal vliegtuigbewegingen sneller is gegroeid dan verwacht.	De roadmap 500k vliegtuigbewegingen is gemaakt met en in samenwerking LVNL. Daar staat ook de planning in hoe de infrastructuur aangepast gaat worden. Juist dit proces heeft versnelling gegeven in de richting van oplossingen om eventuele capaciteit problemen in de toekomst te voorkomen. Alle investeringen worden continu met LVNL afgewogen.	Het gaat hier om de snelheid waarmee de roadmap wordt uitgevoerd. De <i>roadmap</i> gaat ervan uit dat het aantal van 500.000 vliegbevegingen eind 2020 wordt bereikt en daar is de planning op ingericht. De sector heeft echter al voor 2017 500.000 slots uitgegeven.
Schiphol Group		52	Druk van sectorpartijen op LVNL.	Schiphol herkent de passage niet ten aanzien van druk op LVNL.	Diverse bronnen hebben de betreffende passage bevestigd.
Schiphol Group		55	Ook interne processen van de luchthaven Schiphol dragen bij aan een grotere complexiteit. Een voorbeeld is dat de luchthaven baaninspecties laat uitvoeren door de vogelwacht. Dit vergt extra coördinatie, omdat vogelwachten van nature niet over luchtvaartkennis beschikken. Op de internationale luchthavens die voor dit onderzoek zijn bezocht, blijven vogelwachten buiten het banenstelsel en worden baaninspecties uitgevoerd door operationeel personeel van de luchthaven.	Baaninspecties wordt op Schiphol uitgevoerd door Airside Operations. De gedelegeerde bevoegdheid is gegeven aan de afdeling Birdcontrol omdat de vogelwachten frequent in het veld rondrijden, geregeld communicatie hebben met de Toren en hierdoor ook zeer veel ervaring hebben in het landingsterrein. Vogelwachten rijden baanchecks op vaste tijdstippen en als de baan niet beschikbaar is.	Aiport Authority-voertuigen rijden regelmatig in het operationele gebied. De vogelwacht kan volstaan met het benutten van taxibanen en randwegen. De conclusie dat de huidige procedures met de vogelwacht op Schiphol bijdragen aan een grotere complexiteit, is mede gebaseerd op het feit dat op Schiphol geen directe communicatie is tussen de verantwoordelijke baanverkeersleider en het betreffende voertuig dat zich op een actieve baan bevindt. Zie verder www.onderzoeksraad.nl de rapporten <i>Runway Incursion</i> baan 24 Amsterdam Airport Schiphol en Startklaring tijdens baaninspectie vogelwacht.
Schiphol Group		55	LVNL kiest ervoor de communicatie met de vogelwachten, maar ook met de chauffeurs van vliegtuigtrekkers die de baan kruisen, door de assistent-verkeersleider op een aparte frequentie in de Nederlandse taal uit te voeren. Op alle bezochte luchthavens wordt door de baanverkeersleider op de baanfrequentie met de baaninspecteur en andere voertuigen die baan kruisen gecommuniceerd.	Met betrekking tot de <i>'one runway, one frequency, one language'</i> : na uitgebreid onderzoek geïnitieerd vanuit het Runway Safety Team, is besloten deze policy op Schiphol niet in te voeren omdat de voordelen voor de Schiphol specifieke situatie niet opwegen tegen de nadelen.	In het rapport <i>Runway Incursion</i> baan 24 Amsterdam Airport Schiphol is dit onderwerp eerder door de Onderzoeksraad besproken.

Partij	Hst / paragraaf	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (veranderde tekst weergeven of onderbouwing indien reactie niet verwerkt)
Schiphol Group		61	KLM, LVNL, en Schiphol hebben binnen het huidige operationele concept alle een financieel belang bij een zo groot mogelijk aantal vluchten per jaar. Over de wijze waarop die worden afgehandeld kunnen de belangen echter uiteenlopen. De daluren zijn minder belang voor KLM, maar die daluren wil Schiphol juist vol krijgen omdat die bijdragen aan het bedrijfsresultaat.	Zie antwoord pagina 60, 23 t/m 24 ten aanzien van financieel belang van Schiphol ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen. Ten aanzien van de daluren en de wil van Schiphol deze vol te krijgen voor het bedrijfsresultaat: De missie van Schiphol (en haar maatschappelijke opdracht) is het creëren en in standhouden van een uitgebreid netwerk van Europese en intercontinentale bestemmingen binnen de haar gestelde mogelijkheden.	In het persbericht van de Schiphol Group van 16 februari 2015 geeft Dhr. Nijhuis aan dat 'de daling in de havengeldtarieven met 6,8% per 1 april 2015 volledig is gecompenseerd door de stijging in verkeer en vervoer.' Dhr. Nijhuis legt hier een relatie tussen inkomsten (havengeldtarieven) en vliegtuigbewegingen (stijging in verkeer en vervoer). De missie van Schiphol is inderdaad geformuleerd als het creëren en in stand houden van een uitgebreid netwerk van bestemmingen. Dat neemt niet weg dat de Schiphol Group een bedrijf is met een grootste aandeelhouder die een normrendement bij Schiphol Group neerlegt. Daarnaast betekenen meer vluchten (in de daluren), meer reizigers, wat ook bijdraagt aan het resultaat, aangezien daardoor meer tax free verkopen gerealiseerd zullen worden, meer reizigers gebruik maken van parkeren, etc... Tot slot kan het opvullen van de daluren ook hand in hand gaan met het uitbreiden van het netwerk aan bestemmingen.
Schiphol Group		70	Het gekozen stelstel van geluid-preferentieel baangebruik leidt niet altijd tot gebruik van de veiligste baancombinatie. Beperking van geluidhinder krijgt prioriteit boven een hoger veiligheidsniveau.	Alle baancombinaties voldoen, qua veiligheid, aan de ATC norm.	Het klopt dat de baancombinaties voldoen aan de veiligheidsnorm voor ATC. Er zijn echter baancombinaties aan te wijzen die een hoger veiligheidsniveau hebben dan enkele combinaties die vanuit oogpunt van geluidspreferentie worden ingezet (terwijl ze voldoen aan de norm). In de conclusie is 'in een aantal gevallen' toegevoegd.
Schiphol Group		89	Op Schiphol ontbreekt het aan strategische samenwerking op het bestuursniveau waarin veiligheid een volwaardige positie heeft ten opzichte van andere belangen. Sectorpartijen slagen er onvoldoende in hun individuele belangen te overstijgen.	Op Schiphol is het VpS tot op het hoogste niveau belegd waarbij directeuren van de sectorpartijen in de Stuurgroep vertegenwoordigd zijn.	Zoals ook in het VpS visie- en strategiedocument van januari 2017 wordt vermeld, is het VpS voornamelijk reactief van aard. Het VpS is geen orgaan waarin veiligheid op strategisch niveau wordt besproken. Dit staat los van de personen die bij het VpS betrokken zijn.
Schiphol Group		117	De groei is de afgelopen jaren gepaard gegaan met een toename van het aantal incidenten.	Geen juiste weergave. Aan de groei van het aantal incidenten ligt mede een verbeterde meldingsbereidheid ten grondslag.	Dat de stijging vooral door een grotere meldingsbereidheid kan worden verklaard acht de Raad niet aannemelijk, omdat het om aanmerkelijke voorvallen gaat, die vanwege de relevantie en verplichting om te melden met een grotere betrouwbaarheid werden en worden gemeld.
Schiphol Group		117	Er is geen strategisch veiligheids-overleg en gezamenlijke agenda en gezamenlijke veiligheidsdoelen.	Dit strategische veiligheids-overleg vindt plaats in de Stuurgroep VpS, onder voorzitterschap van de COO van Schiphol Group en bestaat uit directeuren en hoogste bestuurslagen van Schiphol en haar comakers/ketenpartners.	Zoals ook in het VpS visie- en strategiedocument van januari 2017 wordt vermeld, is het VpS voornamelijk reactief van aard. Het VpS is geen orgaan waarin veiligheid op strategisch niveau wordt besproken. Conclusie is anders verwoord: zie daarvoor het rapport.
Schiphol Group		117	De samenwerking op veiligheids-gebied binnen het VpS beperkt zicht tot het operationele niveau en tot onderwerpen waarvan de partijen het gezamenlijke belang hoger achten dan hun eigen belang.	In de Stuurgroep VpS worden (ook) strategische, partij overstijgende veiligheids-doelstellingen behandeld.	Zoals ook in het VpS visie- en strategiedocument van januari 2017 wordt vermeld, is het VpS voornamelijk reactief van aard. De zinsnede ...' tot onderwerpen waarvan de partijen het gezamenlijke belang hoger achten dan hun eigen belang' is verwijderd.
Schiphol Group		117	Het ontbreekt bij het VPS aan doorzettingmacht om veiligheidsmaatregelen bij betrokken partijen door te voeren.	Dankzij inzet van en besluitvorming door de SG VpS zijn en worden diverse veiligheidsmaatregelen gerealiseerd die van toepassing zijn op Schiphol en haar comakers/ketenpartners.	In het VpS-document Visie en strategie VpS (Jan 2017) wordt aangegeven dat deelname aan diverse VpS werkgroepen en Expert Groups nog te vrijblijvend is. In het document worden verbetermaatregelen voorgesteld.