



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid  
de heer mr. T.H.J. Joustra  
Postbus 95404  
2509 CK DEN HAAG

Stuknummer OVV:	13000962
Dossiercode:	
Registratie- datum:	19 AUG 2013
In behandeling bij:	
Naam:	Afdoening:

DE ONDERZOEKRAAD VOOR VEILIGHEID

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
ILT-2013/23526

**Uw kenmerk**  
OvV-13500059

**Bijlage**  
1

**16 AUG. 2013**

Datum  
Betreft Reactie op aanbevelingen Rapport 'Runway incursions  
baan 24'

Geachte heer Joustra,

Hierbij reageer ik op de aanbevelingen in uw rapport 'Runway incursion baan 24, Amsterdam Airport Schiphol' dat gepubliceerd is op 23 januari 2013.

Ik onderschrijf de door de Raad gedane aanbevelingen. De betrokken dienstonderdelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn en voelen zich verantwoordelijk voor respectievelijk het beleid, de bewaking en naleving van de (inter)nationale wet- en regelgeving voor een veilige, duurzame leefomgeving en transport en het toezicht op de luchtvaart. In dat kader is ook gekeken naar de aanbevelingen, voor zover deze betrekking hebben op de algehele veiligheid van de luchtvaart, om te bezien in hoeverre het departement een procesverantwoordelijkheid kan nemen op de interfaces en ter verdere verbetering van de veiligheid in de luchtvaart.

In deze brief reageer ik eveneens op de wijze waarop LVNL en Schiphol, bij brief van 26 april 2013, invulling geven aan de aan hen gerichte aanbevelingen.

Aanbeveling 9, gericht aan de minister van Infrastructuur en Milieu, luidt:

"Geef gedecideerd invulling aan de overheidsverantwoordelijkheid voor de algehele veiligheid van de luchtvaart. Leg bijvoorbeeld sancties op indien partijen er niet in slagen de geïdentificeerde risico's afdoende te beheersen en deze risico's, binnen een overeengekomen termijn, op een zo laag als redelijkerwijs praktisch mogelijk niveau te brengen."

Wat dit betreft, voorzie ik een aanpak van risicobeperkende maatregelen en controle op de doeltreffendheid van deze maatregelen. Daartoe zullen alle in de aanbevelingen geadresseerde actoren worden verzocht binnen drie maanden één gezamenlijk correctieve actionplan met te nemen afgestemde maatregelen en termijnen op te stellen.

In het actieplan moeten partijen aangegeven wie op welke wijze, met welke maatregelen en binnen welke termijn de beschreven problematiek kan oplossen en welke risico's en beheersmaatregelen van belang zijn. In het plan moet ook het beoogde niveau van veiligheid worden aangegeven in een mix van As Low As Reasonably Practicable (ALARP), Acceptable Level of Safety (ALOS), As Low As Reasonable Acceptable (ALARA) en de vigerende normen. Het is belangrijk dat



daarbij ook de nodige aandacht wordt besteed aan de operationalisering en dat wordt nagegaan of na de gedane acties door de partijen een acceptabel restrisico voor deze probleem overblijft. Door middel van voortgangsrapportages kan in samenspraak met de safety managers in het Veiligheidsplatform Schiphol de voortgang worden gevolgd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
ILT-2013/23526

Inmiddels hebben de operationeel directeur AAS, tevens voorzitter van het Veiligheidsplatform Schiphol, en de voorzitter van LVNL gereageerd op de aan hen gerichte aanbevelingen. Het is goed te constateren dat deze organisaties de aanbevelingen serieus nemen en dat er een gezamenlijke analyse op onderdelen van de aanbevelingen plaatsvindt, die leidt tot gezamenlijke conclusies, besluitvorming en implementatie. Deze inzet sluit aan op hetgeen hierboven wordt bedoeld met een gemeenschappelijk correctieve actionplan. Het is wel van belang dat er ook voldoende aandacht uitgaat naar met name het monitoren van het proces na de implementatie en eventuele nieuwe besluitvorming als bijvoorbeeld de uit te voeren maatregelen niet conform planning worden gerealiseerd. Daarvoor is een duidelijke scope nodig en concrete definities en criteria ten aanzien van planning, financiën, risico's en beheersmaatregelen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zal bij de uitvoering van haar toezichttaken de voortgang monitoren van de uitvoering van de aanbevelingen. Het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) van de betrokken partijen zal hiervoor als belangrijk middel fungeren. Als de (gezamenlijke) maatregelen om uitvoering te geven aan de aanbevelingen worden vastgelegd in hun VMS kan de ILT daarop handhaven. Bovendien kan de ILT via het VPS druk houden op de afspraken. Ten slotte heeft ILT de mogelijkheid eigen onderzoek te doen naar de bevindingen om indien mogelijk langs die lijn een toezichtbasis te creëren.

Deze manier van verantwoordelijkheidsverdeling sluit aan op de in aanbeveling 9 beschreven manier om de geïdentificeerde risico's afdoende te beheersen en op een zo laag als redelijkerwijs praktisch mogelijk niveau te brengen in een mix van ALARP, ALOS, ALARA en de vigerende normen.

De ILT heeft inmiddels gereageerd op de brief van LVNL een AAS, waarmee beide partijen reageerden op de aan hen gerichte aanbevelingen in uw rapport. In deze brief vraagt de ILT op een aantal punten om nadere informatie. In die zin heeft de ILT haar rol in deze al ten uitvoer genomen. Ik stuur u hierbij een afschrift van de brief van de ILT.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld



> Retouradres Postbus 575 2130 AN Hoofddorp

Amsterdam Airport Schiphol  
T.a.v. dhr. A.P.M.J. Rutten  
Operationeel directeur AAS / Voorzitter  
Veiligheidsplatform Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol

**ILT**

Luchtvaart  
Handhaving Service-providers  
Saturnusstraat 50  
Hoofddorp  
Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

**Contactpersoon**

J.W. Bossenbroek  
Senior Inspecteur

T 070-4563174

M +31(0)6-52596621

F 070-4563005

jan.bossenbroek@ILenT.nl

**10 JUNI 2013**

Datum

Betreft Opvolging aanbevelingen rapport 'Runway incursion baan  
24, Amsterdam Airport Schiphol' 18 december 2010**Ons kenmerk**  
ILT-2013/19766**Uw kenmerk**

25042013

Geachte heer Rutten,

Gezamenlijk met de heer P. Riemens, voorzitter van het bestuur LVNL, heeft u 26 april 2013 gereageerd op bovenstaand OVV rapport. In uw brief geeft u aan op welke wijze u opvolging denkt te geven aan de door de OVV gedane aanbevelingen.

Een afschrift van uw schrijven aan de Onderzoeksraad heeft u aan de Inspectie gezonden. De inhoud hiervan heeft bij de Inspectie enige vragen opgeroepen. Na overleg met de OVV is besloten deze vragen direct aan u te richten, de OVV ontvangt een afschrift van deze brief.

De aanbeveling 1 betreft de werkwijze voor voertuigen op start- en landingsbanen op de luchthaven Schiphol. U geeft aan dat, in VpS verband, een analyse wordt uitgevoerd op EAPPRI aanbevelingen in dit kader. Na afronding van deze analyse zal er besluitvorming en implementatie plaatsvinden op basis hiervan. Kunt u specifiek aangeven op welke termijn de uiteindelijke invoering gaat plaatsvinden?

De aanbevelingen 2 en 3 betreffen het VMS van beide organisaties en het delen van informatie betreffende incidenten en mogelijke verbeterpunten. De Inspectie onderschrijft de aanbeveling van de OVV. Kunt u de Inspectie over het aansluiten van de veiligheidmanagementsystemen en de uitwisseling van informatie een nadere toelichting verstrekken?

De aanbeveling 7 verwijst naar de kaders waarbinnen de vogelwacht zijn baaninspecties effectief kan uitvoeren. In uw reactie wordt een specifieke actie niet benoemd. De Inspectie verneemt graag van u wanneer, in afstemming met de LVNL, een procedure baaninspectie wordt beschreven. Hierin zal onder andere de frequentie van de inspectie en de rijrichting beschreven dienen te worden. Ik verzoek u de Inspectie deze procedure, voorzien van een safety case toe te sturen.