

Vaststelling selectielijst neerslag handelingen Minister van Justitie beleidsterrein Burgerluchtvaart vanaf 1945

28 juli 2008/Nr. C/S&A/08/1570

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, en de Minister van Justitie, Gelet op artikel 5, tweede lid, onder b, van de Archiefwet 1995; De Raad voor Cultuur gehoord (advies van de Raad voor Cultuur van 24 juni 2008, nr. bca-2008.04926/2);

Besluiten:

Artikel 1

De bij dit besluit gevoegde 'selectielijst voor de neerslag van de handelingen van de Minister van Justitie en de onder hem ressorterende actoren op het beleidsterrein Burgerluchtvaart over de periode vanaf 1945' en de daarbij behorende toelichting worden vastgesteld.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap is belast met de uitvoering van dit besluit dat met de daarbij behorende selectielijst en toelichting in de Staatscourant zal worden geplaatst.

Den Haag, 28 juli 2008.

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,
namens deze:
de wnd. algemene rijksarchivaris,
P. Brood.

De Minister van Justitie,

namens deze:

de projectdirecteur, Project Wegwerken Archiefachterstanden PWAA,
A. van der Kooij.

Een belanghebbende kan tegen dit besluit beroep instellen bij de rechtbank binnen het rechtsgebied waarvan hij zijn woonplaats heeft.

BASISSELECTIEDOCUMENT

Voor De Administratieve Neerslag Van De Zorgdragers
Minister van Verkeer en Waterstaat
Minister van Algemene Zaken
Minister van Buitenlandse Zaken
Minister van Defensie
Minister van Financiën
Minister van Justitie
Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

op het beleidsterrein

BURGERLUCHTVAART

in de periode (1929) 1945– Actualisatie

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Project Wegwerken Archiefachterstanden (PWAA)
in samenwerking met Nationaal Archief

Auteur: dr. L. Hovy

Rotterdam
Versie SDU 2008

1. Afkortingen

AASC: Airworthiness Authorities Steering Committee (van de JAA)
ABC: Advance Booking Charter
ABS: Austria, Belgium and Switzerland
ACAN: Air Cargo Association in the Netherlands
AEA: Association of European Airlines afd.: Afdeling
AIC: Aeronautical Information Circular
AIP: Aeronautical Information Publication
AMC: Airmiss-Commissie
AMvB: Algemene maatregel van bestuur
ANC: Air Navigation Commission (van de ICAO)
ATAN: Air Transport Association Netherlands
ATC: Air Transport Committee (van de ICAO)
ATIC: Air Traffic Incident Commission
BBP: Beleids- en begrotingsplan
BG: Bevoegd Gezag
BG P&M: Beleidsgroep Luchthavenplanning en Milieu
BLA: Bijzondere Luchtwaardigheidsaanwijzingen
BPI: Bedrijfs-economische Zaken, Planning en Informatievoorziening (VI-afdeling)
BuiZa: Buitenlandse Zaken (Ministerie/Minister)
BvB: Bewijs van bevoegdheid
BvL: Bewijs van luchtwaardigheid
BVR: Basisveiligheidsreglement
CA RLD: Centraal Archief Rijksluchtvaartdienst
CAEP: Committee on Aviation Environmental Protection (van de ICAO)
CAL: College van Advies in Luchtvaartangelegenheden
CAPC: Civil Aviation Planning Committee (van de NAVO)

CBO: Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd
CBS: Werkgroep Capaciteit Banenstelsel Schiphol
CC: Coördinatie Comité
CCPC: Civil Communications Planning Committee (van de NAVO)
CDO: Coördinatiegroep Duurzame Ontwikkeling (van V&W)
CEAC: Committee for European Airspace Coördination (van de NAVO)
CEIA: Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen
CEPD: Civil Emergency Planning Directory (van de NAVO)
CFMU: Central Flow Management Unit
CGS: Commissie/Stichting Geluidhinder Schiphol
CIOC: Coördinatiebureau Internationale Organisaties en Crisisbeheersing (afdeling van VI)
CoCo: Coördinatiecommissie (= CEIA)
COIB: Coördinatie Internationale Betrekkingen
Coreper: Comité des Représentants Permanents (van de EG)
COSS: Stuurgroep Coördinatieorgaan Schiphol
CRMH: Centrale Raad voor de Milieuhygiëne
CRS: Computer Reserveringssysteem
CVV: Commissie Vliegverkeersvoorschriften
DG RLD: Directeur-generaal Rijksluchtvaartdienst
DGCA: Directors-General of Civil Aviation (van de ECAC)
DGL: Directoraat-Generaal Luchtvaart
DGM: Directoraat-Generaal Milieubeheer (VROM)
DGS: Directoraat-Generaal Scheepvaart
DGTL: Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart
DGV: Directoraat-Generaal voor Vervoer
DPC: Defensie Planning Comité (van de NAVO)
EASA: European Aviation Safety Agency
EATCHIP: European Air Traffic Control Harmonisation Integration Programme
ECAC: European Civil Aviation Conference
ECOSOC: Economisch en Sociaal Comité (van de EG)
EEG: Europese Economische Gemeenschap
EG: Europese Gemeenschappen
EGO: EG Overleggroep RLD
EZ: Economische Zaken
FAA: Federal Aviation Administration (van de VS)

FANOMOS: Flight Track and Noise Monitoring System	Nvt: Nota van toelichting 1 3 408.25nua-ri 19943ng Luchtwaardigheid o.e.: Of eerder	TNO: Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
FANS: Committee on Future Air Navigation Systems (van de ICAO)	OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling	TRB: Traktatenblad
FAR: Federal Aviation Regulations (van de FAA)	PASO: Plan van aanpak Schiphol en omstreken	UAC: Upper Area Control Centre
GATT: General Agreement on Tariffs and Trade	PAZ: Post- en archiefzaken	ULV: Ultra Licht Vliegtuig
HdTK: Handelingen der Tweede Kamer	PbEG: Publikatieblad Europese Gemeenschappen	UNCTAD: United Nations Conference for Trade Development
HDTP: Hoofddirectie Telecommunicatie en Post (van V&W)	PBEIST: Planning Board for European Inland Surface Transport (van de NAVO)	UTA: Upper Control Area
IATA: International Air Transport Association	PBOS: Planning Board for Ocean Shipping (van de NAVO)	V&W: Verkeer en Waterstaat (Ministerie/Minister)
IBZ: Internationaal Bestuurlijke Zaken (LVB-afdeling)	PG: Projectgroep	V&W LIS: Verkeer en Waterstaat Literatuur Informatie Systeem
ICAO: International Civil Aviation Organisation	PI: Projecten en Informatisering (LI-afdeling)	VFR: Visual Flight Rules
IFALPA: International Federation of Airline Pilots Associations	PICAO: Provisional International Civil Aviation Organization	VI: Vervoer en Infrastructuur (RLD-directie)
IFR: Instrument Flight Rules	PKB: Planologische kernbeslissing	VN: Verenigde Naties
IPNR: Integraal Plan Noordrand Rotterdam	plv.: Plaatsvervangend	VNV: Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers
IT: Inclusive Tour	PM: Luchtvaartplanologie en Milieu (VI-afdeling)	VNLO: Vereniging van Nederlandse Luchtvaartondernemingen
JAA: Joint Aviation Authorities	PMMS: Project Mainport en Milieu Schiphol	VOMIL: Volksgezondheid en Milieuhygiëne (Ministerie/Minister)
JAR: Joint Aviation Requirements (van de JAA)	PTL: Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven	VRO: Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
JBZ: Juridisch-Bestuurlijke Zaken (staf-afdeling RLD)	PV: Permanente Vertegenwoordiger	VROM: Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
KB: Koninklijk besluit	RARO: Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening	WLV: Wet Luchtverkeer
KLM: Koninklijke Luchtvaartmaatschappij	RCC: Reddingscoördinatiecentrum	WMO: World Meteorological Organization
KLS: KLM Luchtvaartschool BV	RELUS: Regionale Luchthaven Strategie	WRO: Wet op de Ruimtelijke Ordening
KNILM: Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaartmaatschappij	RFSG: Rescue and Firefighting Study Group	WRR: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid
KNMI: Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	RLD: Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst	WRR: Werk- en Rusttijden (Commissie)
KNVvL: Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart	RLS: Rijksluchtvaartschool	WVC: Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (Ministerie/Minister)
LI: Luchtvaartinspectie (RLD-directie)	RO: Ruimtelijke ordening	
LMD: Luchtvaart Meteorologische Dienst	RPD: Rijksplanologische Dienst	
LT: Luchtvaartterreinen (voorm. RLD-directie)	RSL: Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart	
LV: Luchtvervoersbeleid (voorm. RLD-directie)	RTL: Regeling Toezicht Luchtvaart	
LVB: Luchtverkeersbeveiliging	RVI: Rijksverkeersinspectie	
LVC: Luchtverkeerscommissie	RWS: Rijkswaterstaat	
LVR: Luchtverkeersreglement	SAOC: Schiphol Airline Operators Committee	
LVW: Luchtvaartwet	SAR: Search and rescue	
m.e.r.: Milieu-effectrapportage	SARPS: Standards and Recommended Practises (van de ICAO)	
MAL: Mededelingen aan Nederlandse luchtvaardenden en eigenaren van luchtvaartuigen	SB: Service bulletin	
MER: Milieu-effectrapport	SBL: Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen	
MilATCC : Military Air Traffic Control Centre	SCEPC: Senior Civil Emergency Planning Committee (van de NAVO)	
MLS: Microwave Landing System/ Microgolf Landingssysteem	SDO: Stuurgroep Duurzame Ontwikkeling	
NAG: Netherlands Aerospace Group	SG: Secretaris-generaal	
NAVO: Noord-Atlantische Verdragsorganisatie	SGIS: Stichting Geluidsisolatie Schiphol	
NIVR: Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR)	SHG: Security Handling Group	
NLL: Nationaal Luchtvaartlaboratorium	SIC: Sanering Interdepartementale Commissies	
NLR: Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium	SMT: Structuurschema Militaire Terreinen	
NLRGC: Nationaal Lucht- en Ruimtevaartgeneeskundig Centrum	Stas: Staatssecretaris	
NLS: Nationale Luchtvaartschool	SSAD-FAZ: Semi-statisch Archiefdepot-Facilitaire Zaken	
NMP: Nationaal Milieubeleidsplan	Stb.: Staatsblad	
NOTAM: Notices to Airmen	Stcrt.: Staatscourant	
NVLS: NV Luchthaven Schiphol	STL: Stuurgroep Tweede Nationale Luchthaven	
	THD: Technische Hogeschool Delft	

2. Verantwoording

2.1. Het doel en de werking van het BSD

2.1.1. Definitie van het BSD

Een Basis Selectiedocument (BSD) is de vorm waarin een of meerdere selectielijst(en), bedoeld in artikel 5 van de Archiefwet 1995 (Stb. 277), worden vastgesteld. Een selectielijst biedt de grondslag voor het vernietigen dan wel het ter blijvende bewaring overbrengen van de neerslag van handelingen van een zorgdrager en de onder hem ressorterende actoren. Een BSD kan bestaan uit één of meer selectielijsten. Een BSD is gebaseerd op een vastgesteld Rapport Institutioneel Onderzoek (RIO) en bestrijkt dezelfde periode als dit rapport. Eventuele afwijkingen hiervan worden in het verslag van het driehoeksoverleg verantwoord. Een BSD bevat in principe dezelfde handelingen als het RIO dat aan het BSD ten grondslag ligt. Eventuele afwijkingen hierop worden in het verslag van het gevoerde driehoeksoverleg verantwoord. Indien het RIO een begin- en eindperiode vermeld wordt de eindperiode niet overgenomen in het BSD, omdat dit ten onrechte zou suggereren dat alle handelingen afgesloten zijn. Een dergelijke

wijziging heeft een praktisch nut en betekent geen nader institutioneel onderzoek.

Het handelingenblok wijkt in zoverre af van dat van het RIO dat een veld voor de waardering wordt toegevoegd. In het veld 'waardering' wordt aangegeven of de administratieve neerslag hiervan bewaard dan wel vernietigd moet worden, en welk bewaarcriterium of vernietigingstermijn gehanteerd wordt. De waardering B (= bewaren) betekent dat de neerslag voor permanente bewaring wordt overgebracht naar de Rijksarchiefbewaarplaatsen. De waardering V (= vernietiging) betekent dat de neerslag wordt vernietigd. Op welke termijn dat gebeurt, wordt bij de waardering vermeld. Bij voorkeur wordt ook het ingangsmoment vastgelegd (bijv. 3 jaar na vaststelling nieuwe regeling). Zonder nadere aanduiding gaat de vernietigingstermijn in direct na afsluiting van de zaak waarop een dossier betrekking heeft. Anders dan in het RIO worden in het BSD de handelingen per actor geordend. Indien een BSD bestaat uit lijsten voor actoren onder verschillende zorgdragers, worden deze per zorgdrager geordend. Hiermee wordt uitdrukking gegeven aan het uitgangspunt dat een selectielijst een eenheid is, bevattende handelingen van een zorgdrager en de onder hem ressorterende actoren. Anders gezegd: een selectielijst kan opgebouwd zijn uit (deel)lijsten voor verschillende actoren die onder dezelfde zorgdrager ressorteren.

2.1.2. Functies van het BSD

Het BSD heeft de volgende functies:

- de selectielijsten in het BSD bieden de grondslag voor de vernietiging en overbrenging van archiefbescheiden waarvoor een zorgdrager verantwoordelijk is (Archiefwet 1995, art. 5, eerste lid);
- voor de zorgdrager is het BSD bovendien van belang voor de bedrijfsvoering en als mogelijke basis voor archiefordening volgens bedrijfsprocessen;
- voor de zorgdrager dient het BSD als verantwoording tegenover de recht- en bewijszoekende burger, die de mogelijkheid heeft tijdens de terinzagelegging invloed uit te oefenen op het bewaar- en vernietigingsbeleid (Archiefbesluit 1995, art. 2, eerste lid, onder d);
- voor de Minister belast met het cultuurbeleid (vertegenwoordigd door de Algemeen Rijksarchivaris) is het BSD de verantwoording inzake het bewaar- en vernietigingsbeleid vanuit cultureel-historisch belang (Archiefbesluit 1995, art. 2, eerste lid, onder c);
- voor het Nationaal Archief is het BSD (tezamen met het RIO) het uitgangspunt voor de Institutionele Toegangen.

2.2. Het beleidsterrein burgerluchtvaart

2.2.1. Definitie en afbakening van het beleidsterrein

De burgerluchtvaart omvat het verkeer en vervoer door de lucht met civiele luchtvaartuigen die niet voor regeringsdoeleinden gebruikt worden. Onderdeel van de verkeersvoorzieningen vormen de infrastructuur en de zg. luchtverkeersdienstverlening. De ruimtevaart valt buiten het beleidsterrein. Buiten de burgerluchtvaart valt het verkeer en vervoer door de lucht ten behoeve van militaire, politieke en douane doeleinden. Ook de vluchten met het regeringsvliegtuig behoren strikt genomen niet tot de burgerluchtvaart. De militaire luchtvaart is onderwerp van PIVOT-onderzoek bij het Ministerie van Defensie.¹ Waar echter de Minister van V&W en de Minister van Defensie hun taken in overeenstemming of overleg met elkaar (moeten) verrichten, zijn de handelingen van de laatste in dit rapport opgenomen.

Op het terrein van de burgerluchtvaart kan men, analoog aan de indeling van het beleidsterrein van verkeer en waterstaat, drie taakgebieden onderscheiden:

- veiligheid;
- vervoer;
- infrastructuur.

1. Het taakgebied 'veiligheid' omvat enerzijds de handelingen die te maken hebben met de waarborging van de veiligheid van de verkeersmiddelen en het stellen van voorwaarden aan de deelneming aan het luchtverkeer (anders dan als passagier); anderzijds omvat dit taakgebied de handelingen die betrekking hebben op de ordening, afwikkeling en beveiliging van het verkeer in de lucht en op de luchtvaartterreinen. De luchtverkeersbegeleiding is hiervan een onderdeel.

2. Het taakgebied 'vervoer' omvat het behartigen van de Nederlandse luchtvaartbelangen in het buitenland en de ordening van het geregelde en ongeregelde luchtvervoer door middel van vergunningen, tarieven en dienstregelingen.

3. Om economische redenen acht de Nederlandse (rijks)overheid het aanbieden van goede infrastructurele voorzieningen van groot belang. Voorop staat het belang van de nationale luchthaven, de NV Luchthaven Schiphol (NVLS), dan komen de regionale luchthavens en ten slotte de luchtvaartterreinen voor de 'kleine', zakelijke en sportieve luchtvaart. Zowel bestuurlijk als financieel is het rijk nauw betrokken bij de exploitatie van de NVLS en de regionale luchthavens. De groei van het luchtverkeer moet in harmonie gebracht worden met de 'groene' belangen van ruimte en milieu.

Luchtvaart is een mondiale aangelegenheid. Vanaf het begin van de luchtvaart is internationale samenwerking noodzaak geweest. Dit geldt zeker voor een klein land als Nederland, dat grote belangen in de luchtvaart heeft.

De internationale samenwerking vindt plaats in multilateraal en bilateraal verband. De multilaterale samenwerking speelt zich af in vier burgerluchtvaartorganisaties en in twee 'algemene' organisaties, de EG en de ICAO. De samenwerking heeft drie aspecten:

- het vooroverleg in ambtelijke/technische werk- of expertgroepen, zowel in nationaal als internationaal verband;
- de besluitvorming in de internationale advies- en bestuursorganen;
- de uitvoering van de besluiten in de lidstaat, hetzij doordat deze besluiten directe werking hebben, hetzij doordat de lidstaat de besluiten overneemt en op enigerlei wijze implementeert. De uitvoering kan in internationaal verband, zoals bij de typecertificatie van luchtvaartuigen, geschieden.

Belangrijke facetten van het beleidsterrein zijn: milieubeheer, beveiliging ('security') en ondersteuning van de luchtvaarttechnologie.

2.2.2. Ontwikkelingen sinds 1997

De organisatie

De Rijksluchtvaartdienst en de opvolgers

Zoals in het RIO 1996 al is beschreven is er al vanaf 1997 een tendens om beleid, uitvoering en handhaving te scheiden. Met de instelling van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) in 2000 is die scheiding ook in de organisatie geheel doorgevoerd. De uitvoerings- en handhavingpoot zijn overgegaan naar IVW. De beleidskern die nog overbleef van de Rijksluchtvaartdienst werd toen omgedoopt in DG Luchtvaart. Dit was ook om duidelijk te maken dat alleen de beleidskern uit de RLD was overgebleven.

De volgende reorganisatie vindt plaats in 2005. Per 1 april van dat jaar is DG Luchtvaart samengevoegd met DG Goederenvervoer in het nieuwe DG Transport en Luchtvaart.

Internationale samenwerking

JAA

De taken van de JAA worden door de European Aviation Safety Agency overgenomen. Dit proces loopt tot in 2010. Daarna zal de JAA waarschijnlijk worden opgeheven.

European Aviation Safety Agency (EASA)

Een nieuwe internationale organisatie voor de veiligheid verscheen op het toneel, de European Aviation Safety Agency (EASA). Vanwege de groeiende

luchtvaart werd in Europees verband gevoeld dat de samenwerking tussen de nationale overheden op het gebied van de veiligheid in de JAA, op vrijwillige basis, niet goed functioneerde. Het werkte traag vanwege het consensusmodel, en de regels van de JAA werden ook niet overal hetzelfde geïnterpreteerd. Dit werkte inconsistentie in de hand. De Europese Unie besloot om de veiligheid meer dwingend aan alle lidstaten op te leggen. Daartoe werd de EASA in het leven geroepen. De EASA neemt geleidelijk het takenpakket van de JAA over, maar heeft andere bevoegdheden ten aanzien van de implementatie van de regelingen door de lidstaten.

De EASA kreeg met ingang van 28 september 2003 de bevoegdheid om typecertificaten uit te reiken geldig voor alle landen van de EU. Deze bevoegdheid lag daarvoor bij de nationale autoriteiten. Inmiddels zijn alle regelingen met betrekking tot de luchtwaardigheid onder de verantwoordelijkheid van de EASA gebracht. In 2005 en 2006 zullen de taken op het gebied operaties ondergebracht bij de EASA en vervolgens zullen de regelingen met betrekking tot luchthaventerreinen worden overgebracht.

De JAA had geen bevoegdheden om implementatie van de regelingen af te dwingen. De EASA heeft, als instelling van de EU, binnen de EU wel die bevoegdheid. Daarnaast heeft de EASA een toezichthoudende functie om zorg te dragen voor een uniforme interpretatie van de regelingen. De uniformiteit van de interpretatie wordt ook bevorderd door de opleidingen en cursussen die de EASA geeft.

Veiligheid

Single European Sky

Het steeds voller wordende Europese luchtruim kampt met capaciteitsproblemen. Voor een betere benutting van het luchtruim is een institutionele reorganisatie noodzakelijk. Nu nog verschillen de verantwoordelijkheden, regels en procedures van de verkeersleidingsdiensten per land. De Europese Unie streeft naar uniformering door de creatie van een gezamenlijk Europees luchtruim, de Single European Sky. De Single European Sky behelst onder meer:

- collectief beheer van het Europese luchtruim, waarbij de EU als enige regulator optreedt;
- betere samenwerking tussen de beheerders van het militaire en burgerlijke luchtruim en een nieuwe verdeling van het luchtruim ten gunste van de burgerluchtvaart;
- functiescheiding tussen regelgevers en nationale luchtverkeersleidingdiensten;
- introductie van marktwerking voor luchtverkeersdienstverlening;

– onderzoek naar en ontwikkeling en implementatie van nieuwe procedures en technologieën.

Nederland zet zich actief in om de internationale besluitvorming ten aanzien van de Single European Sky inhoudelijk te verbeteren en te bespoedigen. Het DG Luchtvaart is lid van de High Level Group, die voorstellen ontwikkelt voor nieuwe wetgeving. Verder neemt het DG Luchtvaart deel aan diverse internationale gremia en werkgroepen. In bilaterale contacten met andere landen wordt getracht het draagvlak voor de single sky-gedachte te vergroten. Gezien de ontwikkelingen wordt de internationale component binnen de luchtvaart belangrijker. Dit betekent dat er binnen DG Luchtvaart steeds meer aandacht komt voor de EU en andere intergouvernementele organisaties zoals ICAO. Het bilaterale karakter van de luchtvaart zoals die internationaal gegroeid is maakt echter liberalisering en internationalisering lastig.

Nationaal veiligheidsbeleid

De Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (kamerstuk 24804 nr. 2) is aangevaard in 1997. Sindsdien is jaarlijks een voortgangsverslag aan de Kamer gestuurd. In het verslag van 18 september 2000 werd gesteld dat de nota was uitgewerkt maar dat de beleidsdoelen hun relevantie nog niet hadden verloren. Daarom werd besloten een nieuwe nota te schrijven. Het Ministerie bezint zich op de vorm waarin deze opvolger het beste kan worden gegoten.

Inmiddels zijn er op twee deelterreinen nota's verschenen:

- De Nota Luchtverkeersbeveiliging (kamerstuk 25856 nr. 2), aangevaard in 1998. In deze nota wordt de ontwikkeling van de luchtverkeersbeveiliging geschetst zoals die in de jaren tot 2000 zullen optreden, vooral in internationaal verband. Ook de relatie tussen de LVB en de Minister wordt hierin beschreven.
- de Nota Beleid Historische luchtvaart (kamerstuk 25207 nr. 3), aangevaard in 1998. In deze nota worden het beleid en de regels beschreven die gelden voor de historische luchtvaart. De historische luchtvaart is de luchtvaart met vliegtuigen van meer dan 30 jaar oud. Deze vliegtuigen kunnen niet altijd meer voldoen aan de huidige eisen voor veiligheid. Om toch het gevaar voor bemanning, passagiers en omstanders te verminderen worden in deze nota de voorwaarden en regels aangegeven.

Interne veiligheid

Een ongeval in de luchtvaart wordt veelal veroorzaakt door een aaneenschakeling van gebeurtenissen. Om deze aaneenschakeling van gebeurtenissen in kaart te brengen bouwen de TU Delft en het NLR, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het Causaal

Model. Dit Causaal Model beschrijft de relaties tussen deze gebeurtenissen en geeft daarmee inzicht in de samenhang tussen de schakels van (potentiële) ongevallen. Deze vorm van modelleren wordt hier en daar toegepast in andere sectoren maar nog niet in de luchtvaartsector.

De belangrijkste kenmerken van het causaal model zijn dat het:

- de zwakke schakels in de veiligheidsketen inventariseert, waarbij zowel gelet wordt op directe oorzaken van een ongeval, bijvoorbeeld een technisch mankement, als op indirecte oorzaken, zoals onvoldoende training,
- zich niet alleen baseert op ongelukken die al hebben plaatsgevonden (statistische analyse), maar ook op onveilige situaties die tot ongevallen kunnen leiden (risico analyse). Dit maakt een proactieve benadering van de luchtvaartveiligheid mogelijk,
- een integrale analyse van veiligheid mogelijk maakt. Het model beperkt zich niet tot één aandachts- of veiligheidsgebied, maar bekijkt de luchtvaart als één geheel. Maatregelen binnen een organisatie staan niet op zichzelf, maar worden in samenhang gezien met andere onderdelen van het luchtvaart proces.

Het is de bedoeling dat alle actoren binnen de luchtvaart, zoals luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, fabrikanten, inspecteurs, dit model kunnen gebruiken. Dit model wordt binnen het project Causaal Model Luchtvaart ontwikkeld. Met de bouw is gestart in 2005, en dat zal naar verwachting 3 jaar duren.

Externe veiligheid

Op 4 oktober 1992 stortte een vrachtvliegtuig neer op een flat in de Bijlmermeer. De nasleep van deze ramp heeft lang geduurd. In 1998 resulteerde deze lange nasleep in een parlementaire enquête naar het optreden van de (rijks) overheid. Door deze ramp is de externe veiligheid weer in de belangstelling gekomen. Ook naar aanleiding van het eindrapport van deze parlementaire enquête zijn er op dit terrein de nodige stappen ondernomen.

De externe veiligheid is lastig in meetbare eenheden vast te leggen. Veiligheid is nu eenmaal een subjectief begrip. De overheid hanteert als maat voor externe veiligheid de kans per jaar dat ten gevolge van een ongeval met een stijgend of landend vliegtuig mensen op de grond die niet bij de vlucht zijn betrokken overlijden. Als dit voor een fictief persoon wordt bepaald is er sprake van het individuele risico. Als het gaat om de kans waarop een groep personen op de grond betrokken raakt bij een ongeval is er sprake van het groepsrisico. Het individuele risico is eenvoudig in kaart te brengen, voor het groepsrisico is dat lastiger.

Door middel van een kwantitatieve risico-analyse wordt de feitelijke externe veiligheidssituatie rond een luchtvaartterrein in kaart gebracht. Berekend wordt de kans dat een ongewenst effect zich zal voordoen, in relatie tot de gevolgen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van risicomodellen, die door het Nationaal Luchtvaart- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) zijn ontwikkeld. Met behulp van deze modellen worden het individueel risico en het groepsrisico berekend. Dit gebeurt volgens een vastgestelde berekeningsmethodiek.

Om te bepalen of en zo ja, in welke mate het berekende risico een aanvaardbare grens overschrijdt, zijn er normen voor het individueel risico geformuleerd. Deze normen zijn gebruikt om rond Schiphol externe veiligheidszones vast te stellen. Voor het gebied binnen deze zones gelden regels op het gebied van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting. Deze zijn bedoeld om het individueel risico en het groepsrisico te beperken.

Beveiliging van luchthavens

Het handhaven van de openbare orde en het beveiligen van objecten is in Nederland primair een taak voor de Minister van Justitie. Ook de verantwoordelijkheid voor de beveiliging op de luchthavens ligt primair bij de Minister van Justitie, in samenspraak met de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze bevoegdheid heeft de Minister van Justitie gekregen op grond van art 37a van de Luchtvaartwet. Deze situatie is vrij uniek in de wereld. In de meeste landen is de transportminister verantwoordelijk. Na de aanslagen op het World Trade Center in New York op 11 september 2001 zijn maatregelen genomen om ook Nederland beter te beveiligen tegen terroristische aanslagen. Daarbij werden ook maatregelen genomen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Deze maatregelen houden in:

- Verscherpte en meer uitgebreide bewakingsmaatregelen bij luchthavens
- Verscherpte en extra controles op ticket en paspoort
- Verscherping toegangscontrole
- Intensivering controle van het vliegtuig zelf
- Nogmaals controleren van passagiers bij de gate door de Koninklijke Marechaussee

Maar het vliegverkeer is pas echt beveiligd als alle luchthavens in de wereld goed beveiligd zijn. Nederland zet in op de door ECAC genomen veiligheidsmaatregelen. Nederland steunt het idee van ICAO om de veiligheidsmaatregelen die genomen zijn door de ECAC wereldwijd te gaan volgen. De maatregelen die door de ECAC zijn genomen zijn:

- het invoeren van controle op alle ruim-

- het invoeren van een auditprogramma

De Verenigde Staten hebben na de aanslag nog extra verscherpte maatregelen genomen. Het beleid is erop gericht om mogelijke problemen al te onderschepen nog voordat het betreffende vliegtuig het Amerikaanse luchtruim betreedt. Een van de proeven die in dat kader worden genomen is het toepassen van biometrie op luchthavens die veel verkeer naar de VS genereren. Een van de proeven zal op Schiphol worden uitgevoerd.

Om deze verscherpte beveiliging een wettelijke basis te geven is het hoofdstuk Beveiliging op luchtvaartterreinen van de Luchtvaartwet in 2002 grondig gewijzigd. Een van de nieuwe elementen is het opstellen van een beveiligingsplan. De wet beveelt de exploitant beveiligingsplannen op te stellen. Deze plannen moeten door de Minister van Justitie goedgekeurd worden met instemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Onderzoek naar ongevallen

Het onderzoek naar ongevallen was door de Luchtvaartongevallenwet toegewezen aan de Raad voor de Luchtvaart. Met ingang van 1 juli 1999 werd de Wet Raad voor de Transportveiligheid van kracht. Deze raad nam voor de luchtvaart de taken van de Raad voor de Luchtvaart over. Daarnaast onderzoekt de Raad ook alle ongevallen op het spoor, in de scheepvaart en naar verkiezing op de weg. De Luchtvaartongevallenwet werd ingetrokken. De Raad voor de Transportveiligheid heeft voor de luchtvaart dezelfde bevoegdheden en taken als de Raad voor de Luchtvaart. Met ingang van 1 februari 2005 is de Raad voor de Transportveiligheid weer opgevolgd door de Onderzoeksraad voor veiligheid. Deze Onderzoeksraad heeft een veel breder onderzoeksterrein, namelijk alle ongevallen en rampen. De onderzoeksraad mag zelf bepalen welke ongevallen en incidenten ze onderzoekt, behalve voor de scheepvaart en de luchtvaart. Op dat terrein dient ze alle ongevallen te onderzoeken. De Onderzoeksraad is ingesteld bij de Rijkswet Onderzoeksraad voor de veiligheid. Bij wet is bepaald dat het de vorm van een ZBO krijgt.

Vervoer

In 1993 is door de Europese Unie het derde en laatste pakket maatregelen die moeten leiden tot een liberalisering van de markt ingevoerd. Deze maatregelen hebben op de vervoersmarkt de nodige veranderingen te weeg gebracht. Ook hebben de aanslagen op de Twintowers in New York veel invloed gehad op de vervoersmarkt. De markt ziet er in 2005 dan ook heel anders uit. Hieronder worden de belangrijkste veranderingen beschreven. De wijzigingen hebben

vooral betrekking op luchthaven Schiphol en op de internationale markt voor luchtvaartmaatschappijen.

Slotallocatie

Schiphol is per 1 november 1997 aangevoerd als volledig gecoördineerde luchthaven. Dat wil zeggen dat het systeem van slotallocatie is ingevoerd. Dit middel wordt ingezet wanneer er op een luchthaven gebrek aan capaciteit is, wanneer er dus meer vliegtuigen willen starten en landen dan de luchthaven aankan. Een slot is een tijdstip om te landen of op te stijgen. En de verdeling van deze slots over de aanvragers wordt slotallocatie genoemd. Op Schiphol is het gebrek aan capaciteit ontstaan vanwege de geluidsbegrenzing en niet zozeer vanwege de fysieke capaciteit van de luchthaven.

Het systeem van slotallocatie is gebaseerd op internationale afspraken in IATA-verband. Hoofdreel is daarbij dat slots die zijn toegewezen in een zomer of winterseizoen de maatschappij automatisch het recht geeft deze slots het volgende seizoen weer te mogen gebruiken. De slots die niet worden gebruikt tijdens een seizoen worden door de slotcoördinator weer ingetrokken. De overgebleven en ingetrokken slots worden in een pool gestopt, en daarvan is de helft gereserveerd voor nieuwkomers.

Dit systeem van slotallocatie maakt het voor nieuwkomers op de markt moeilijk om aan slots te komen. De EU is daarom al sinds 2000 bezig om dit systeem te veranderen zodat het meer recht doet aan de ideeën van de vrije toegang tot de markt. In de ideeën van de EU worden slot niet meer als eigendomsrechten gezien maar als concessies die voor beperkte tijd geldig zijn. Verder zou het mogelijk moeten zijn om slots te verhandelen. Voor deze voorstellen is weinig animo te vinden in het veld, met name bij de gevestigde maatschappijen.

Verzelfstandiging Schiphol

De luchthaven Schiphol wordt geëxploiteerd door de N.V. Luchthaven Schiphol (NVLS). De aandelen van deze NV zijn in handen van de Staat (75,8%), de gemeente Amsterdam (21,8%) en de gemeente Rotterdam (2,4%).

In 1997 heeft het kabinet het principebesluit genomen tot vervreemding van de aandelen van de NVLS. De Tweede Kamer is per brief van 26 juni 1997 (Kamerstuk 25435 nr. 1) op de hoogte gesteld van dit principebesluit en de overwegingen die daaraan ten grondslag lagen. Het daaropvolgende kabinet heeft per brief van 17 november 2000 (Kamerstuk 25435 nr. 2) aan de Tweede Kamer laten weten van plan te zijn om daartoe de nodige stappen te zetten. In dit verband is in oktober 2001 een eerste voorstel van wet aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 28074 nr. 1-2).

Vervolgens heeft het kabinet besloten pas over te zullen gaan tot vervreemding van een minderheidsbelang van Schiphol wanneer de aan Schiphol gerelateerde publieke belangen adequaat zijn geborgd door middel van een wettelijke regeling. Daarom kwam er een evaluatie van de borging van die publieke belangen.

De evaluatie is in interdepartementaal verband (Verkeer en Waterstaat, Financiën, Economische Zaken) en in samenspraak met de NMa tot stand gekomen. Parallel aan de evaluatie door de overheid is door KLM en NVLS gewerkt aan een Convenant. Dit regelt de hoofdlijnen van de gezamenlijke strategie van NVLS en KLM. De partijen hebben aangegeven dat ze streven naar betrokkenheid van de overheid bij investeringen van NVLS, facilitering van het gezamenlijke financieel model ten aanzien van de mainport en verankering van de mainportdoelstelling in een wettelijk kader.

De evaluatie leidt op hoofdlijnen tot het handhaven van de uitgangspunten van het wetsvoorstel uit 2001. Maar op een aantal punten was duidelijk aanvulling nodig, daarom kwam er in 2004 een herzien voorstel van wet, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (tweede nota van wijziging).

Om vervelende verrassingen te voorkomen, wil de Staat voorlopig nog wel een meerderheid van de aandelen in overheidshanden houden. Het gaat daarom ook om de vervreemding van 25,7% van de aandelen.

Fusie KLM met Air France

De Staat heeft al vanaf het begin een aandelenbelang in de KLM gehad. Dit belang heeft een luchtvaart-politieke achtergrond. Op grond van bilaterale luchtvaartverdragen is het noodzakelijk dat kan worden aangetoond dat 'substantiële eigendom en daadwerkelijke zeggenschap' in handen zijn van nationale ingezetenen, in het geval van KLM dus van Nederlanders. Om aan de genoemde nationaliteitseisen te voldoen heeft de Staat nog 14% in handen. Al vanaf het midden van de jaren 1980 is het meerderheidsbelang van de Staat gereduceerd. In 2002 is voor het laatst het aandelenbelang van de Staat in KLM teruggebracht met 11% van 25% naar 14%. Om zeker te stellen dat deze 11% aantoonbaar in Nederlandse handen zou blijven is toen de Stichting Luchtvaartbelangen Nederland opgericht die een belang aanhoudt van 11% van het totale KLM kapitaal. De door de Stichting afgegeven certificaten van aandelen zijn in handen van de Rabobank.

In september 2003 maakte KLM en Air France bekend dat zij een fusie nastreefden. Op 30 september 2003 stuurde het

kabinet een brief aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29232 nr. 1) met daarin haar reactie op dit voornemen.

In luchtvaart-politiek opzicht was deze fusie niet eenvoudig. De landingsrechten worden internationaal op grond van het verdrag van Chicago toegekend aan nationale luchtvaartmaatschappijen en zijn wettelijk in handen van de Staat. Wel is er een tendens dat de landingsrechten in Europees verband worden verkregen, maar nog lang niet alle luchtvaartovereenkomsten zijn in die zin aangepast. Wanneer de nationale luchtvaartmaatschappij in handen van een andere staat komt kan dit voor grote problemen zorgen.

De overheid heeft dan ook bij deze fusie een aantal voorwaarden bedongen waarbij Nederland voldoende zeggenschap hield over de KLM na deze fusie. Na toestemming van de Staat ging de fusie op 5 mei 2004 officieel van start.

Prijsvlechter maatschappijen

Tot 1988 gold ook binnen de EU het traditionele bilaterale systeem. Vanaf 1988 is de interne markt binnen de EU in 5 jaar veranderd in een volledig geliberaliseerde markt. In deze vrije markt is er geen rol meer voor de overheden bij het commerciële optreden van de luchtvaartmaatschappijen. De landingsrechten, die traditioneel via de bilaterale overeenkomsten aan de Staten waren toegekend, en door deze Staten aan hun eigen nationale luchtvaartmaatschappijen werden toegekend, waren binnen heel Europa voor alle in Europa gevestigde maatschappijen vrij. Dit had tot gevolg dat er nieuwe maatschappijen werden opgericht die gingen concurreren met de al bestaande maatschappijen op de vluchten in binnen Europa. Deze concurrentie was vooral op de prijs gericht. De al bestaande werden gedwongen om ook hun prijzen aan te passen. Dit zetten de hele markt onder druk, met als gevolg dat bij calamiteiten, zoals de aanslag op het World Trade Center in New York, niet alle luchtvaartmaatschappijen in staat waren te overleven.

De markt na 11 september 2001

Steuemaatregelen

Het Amerikaanse luchtruim was door de aanslagen gesloten van 11 tot en met 14 september gesloten. Door deze sluiting ontstond een crisis in de toch al wankelende luchtvaartmarkt. Daarna stortte de markt in en liep de vraag met 30% terug voor zowel passagier- als vrachtvervoer.² De luchtvaartmaatschappijen wendden zich tot de nationale overheden en de Europese Commissie voor steun. Op 24 september 2001 heeft de VS heeft een steunpakket van 15 miljard dollar aan schenkingen en leninggaranties ter beschikking gesteld van de luchtvaartsector. De Europese Commissie, die

nationale steun moet goedkeuren, was terughoudend, evenals de Ministers van Financiën in de Ecofin (Raad van Ministers van Financiën in Brussel). De Commissie heeft de lidstaten geschreven dat alle andere steunmaatregelen vooraf gemeld moeten worden. Wel is men akkoord met het dekken van de verliezen tot 4 dagen na de 11e september.

Molestdekking

Na de ramp van 11 september 2001 kregen alle luchtvaartmaatschappijen en service providers (afhandelaars, cateraars, fueling companies, technische diensten) wereldwijd te horen dat voor hen de molestdekking (bijv. schade aan derden door terroristisch aanslagen) verlaagd werd tot 50 miljoen US dollars (daarvoor werd een dekking tussen de 1 en 1,5 miljard US dollars toereikend geacht). In luchtvaartovereenkomsten staat dat men moet voldoen aan adequate dekking, en dit bedrag is duidelijk niet adequaat. Interventie van de Nederlandse overheid was daarom noodzakelijk, omdat anders vanaf 24 september niet meer gevlogen zou kunnen worden. De regering besloot om garant te staan voor het ontbrekende deel van de verzekering. Met andere woorden de staat nam het ontbrekende deel van de verzekering over. Deze garantstelling werd telkens voor een maand, later voor een half jaar afgegeven. Deze constructie is op Europees niveau bedacht. Deze garantstelling voor molestdekking voor luchtvaartmaatschappijen en andere luchtvaartgerelateerde bedrijven is beëindigd per 31 oktober 2002. Dit was mogelijk doordat de verzekeringsmarkt hiervoor weer voldoende dekking bood. Er loopt nog wel een garantieregeling voor Schiphol, niet voor molestschade maar voor terrorisme risico in de brandverzekering (schade aan de luchthaven zelf als er een aanslag wordt gepleegd). Deze garantie probeert het Ministerie ook stapsgewijs af te bouwen, maar het herstel van de verzekeringsmarkt in deze loopt traag.

Infrastructuur en milieu

Algemene beleidsvisie op de luchtvaart infrastructuur

De visie van de regering op de infrastructuur ten behoeve van de luchtvaart is neergelegd in structuurschema's. In 1988 is het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen van kracht geworden. In 1993 is de geldigheidsduur van dit structuurschema verlengd met 3 jaar. Voordat er weer een nieuw structuurschema zou komen wilde de regering eerst een standpunt ontwikkelen over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de daarbij behorende infrastructuur. Daartoe werd in 1995 het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur opgestart. Doel van het

project was om te komen tot een integrale beleidsvisie over de toekomst van de burgerluchtvaart in Nederland. Dit in dialoog met de samenleving. Om die dialoog op te starten werd in het voorjaar van 1997 de Perspectievennota (Kamerstuk 24786 nr. 4) gepubliceerd. Hierin werden nog geen keuzes gemaakt over vragen als is er een nut en noodzaak te vinden voor de groei van het luchtverkeer. En moet dat dan op Schiphol worden afgehandeld of elders. Nadat deze Perspectievennota met de maatschappelijke partijen is besproken kwam het kabinet in het najaar met de Integrale Beleidsvisie (Kamerstuk 24786 nr. 9). In deze nota gaf het Kabinet aan welke keuzes er gemaakt zouden moeten worden. Het Kabinet was voorstander van groei, maar wel onder voorwaarden. Dit hield in dat er een selectief beleid gevoerd wordt op de toelating van de luchtvaart. In de ogen van het Kabinet was Schiphol altijd en onderdeel van de oplossing. De groei zou opgevangen kunnen worden door de infrastructuur op Schiphol te herconfigureren. Ook was er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om nieuwe infrastructuur aan te leggen om eventueel de groei van Schiphol te kunnen opvangen. Niet alle locaties die onderzocht waren bleken geschikt. Locaties aan de Oostas, Noord-Groningen, De Peel, vallen af vanwege de te grote afstand tot de randstad, het Markermeer valt af vanwege de vogels en locaties aan de Zuidas levert te veel ecologische en geluidsproblemen. Alleen locaties in de Noordzee, op de Maasvlakte en in Flevoland blijven over. De vraag welke soort luchthaven, een tweede nationale luchthaven, een nieuwe nationale luchthaven, een overloopluchthaven of een satellietluchthaven bleef nog onbeantwoord. De regionale luchthavens waren geen optie. Omdat de toekomst altijd onzeker is, wilde het Kabinet de besluiten in fases nemen, zodat het altijd mogelijk zou zijn om in te spelen op veranderende omstandigheden. Wel wil het Kabinet er voor zorgen dat de benodigde infrastructuur tijdig beschikbaar is, binnen de randvoorwaarden die gesteld zullen worden.

Dit houdt in dat op korte termijn selectief beleid voor de groei van de luchtvaart wordt gevoerd, en dat de mogelijkheden van Schiphol eerst optimaal benut moeten worden. Voor de middellange en lange termijn moet er verder onderzoek gedaan worden naar de mogelijke nieuwe locaties voor infrastructuur. In de beleidsnota Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart uit december 1998 (Kamerstuk 24786 nr. 52) worden in lijn met de keuzes uit de Integrale Beleidsvisie de volgende besluiten genomen:

– Op de middellange termijn komt de herziening en vernieuwing van het PKB Schiphol en Omgeving. Daarin worden

nieuwe milieu- en geluidsnormen gehanteerd die gelijkwaardig zijn aan de normen uit het huidige PKB, maar beter handhaafbaar zijn. Ook wordt de grens van 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht uit het PKB vervangen door het nieuwe stelsel van normen. Schiphol krijgt er een vijfde baan bij, daarvoor zal de geurnorm aangepast worden. Ook de externe veiligheid krijgt nieuwe normen. De rolverdeling tussen de overheid en de exploitant wordt ook veranderd. De overheid stelt de normen en handhaaft de vergunning op basis van sancties en boetes, de exploitatie zal plaatsvinden op basis van de luchthavengebruiksvergunning. Binnen de normen heeft de exploitant alle vrijheid. Uiteraard is er noodzaak om tot overeenstemming met de sector te komen over de uitgangspunten van het beleid.

– Op de lange termijn zal er gekozen moeten worden voor één locatie voor de nationale luchthaven. Blijft dat Schiphol of komt er een eiland in de Noordzee? Andere opties die in de Integrale Beleidsvisie worden gepresenteerd vallen af. De Maasvlakte is hoe dan ook geen optie, hier zijn te veel problemen te voorzien. Ook een overloop of satellietluchthaven in de Noordzee of in Flevoland bieden geen perspectief. De spreiding van de hinder die het luchtverkeer nu eenmaal veroorzaakt is ongewenst. De mogelijkheden voor Schiphol kunnen vergroot worden door het slopen van bebouwing in de omgeving en door veranderingen in het banenstelsel aan te brengen. Dit wordt de herconfiguratie genoemd. Voor de mogelijkheden voor een eiland in de Noordzee is nader onderzoek nodig.

Hiermee zijn de werkzaamheden van het project TNLI afgerond. Voor het onderzoek naar de mogelijkheden voor een Nationale luchthaven wordt het project Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL) in het leven geroepen. Deze werkgroep levert een grote bijdrage aan de kabinetsnota Toekomst van de Nationale Luchthaven die op 17 december 1999 naar de Tweede Kamer wordt gestuurd (kamerstuk 26959 nr. 1). Hierna richt het onderzoek zich met name op de mogelijkheden van een nationale luchthaven op een eiland in de Noordzee. Het project ONL wordt omgedoopt in project Flyland. Vanwege de onzekere toekomst worden de werkzaamheden van dit project gestopt in 2003 (Kamerstuk 26959 nr. 33). Besloten wordt om het onderzoek helemaal te richten op het versterken van de mainportfunctie van Schiphol. Dit is de start van project Mainport Schiphol (Kamerstuk 26959 nr. 50).

Schiphol

In 2003 veranderde veel voor Schiphol en de omgeving daarvan. In februari werd de vijfde baan, de Polderbaan, in

gebruik genomen en daarmee werd ook de nieuwe aanwijzing van kracht. Deze nieuwe aanwijzing werd opgenomen in de nieuwe wet Luchtvaart, hoofdstuk 8. In deze aanwijzing werd het nieuwe systeem van normen voor het eerst toegepast. Omdat de Kamer niet geheel gerust was of deze normen gelijkwaardig waren aan de normen uit de eerdere aanwijzing is er aangedrongen op een evaluatie. Deze evaluatie moet uiterlijk 3 jaar na de ingebruikname van de vijfde baan zijn afgerond, dus in februari 2006. Voor deze evaluatie is een afzonderlijk project opgestart: project Monitoring Evaluatie Implementatie Schiphol. De ingebruikname van de vijfde baan verliep niet helemaal vlekkeloos. Er bleek bij de Milieu Effect Rapportage een fout gemaakt te zijn bij de invoer van de gegevens. Even dreigde daardoor Schiphol minder capaciteit te krijgen dan mogelijk was, maar bij het herstel van deze invoerfout bleek deze vrees ongegrond. Ook had de LVNL problemen bij starts van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan tegelijk. Bij de berekening van de capaciteit werd er vanuit gegaan dat dit mogelijk was. Ook dit probleem is in de loop van 2004 verholpen.

In het RIO 1996 is al uitvoering ingegaan op het isolatieproject rondom Schiphol. Dit project wordt in 3 fases uitgevoerd. Fase 1 is in 1996 afgesloten. Op de werkzaamheden is een garantieregeling van toepassing die loopt tot 2007. De uitvoering van deze garantieregeling is in oktober 2004 overgegaan van DGL op RWS directie Noord-Holland. De uitvoering van fase 2 is in handen van RWS directie Noord Holland. Deze fase is in 2005 nog niet geheel afgerond. Inmiddels is DGL bezig met het opstarten van fase 3. Hoe deze fase ingericht gaat worden is nog niet duidelijk. In de eerste 2 fases lag het opdrachtgeverschap bij de Staat, voor fase 1 was dat DGL voor fase 2 RWS. De vorm waarin fase 3 wordt uitgevoerd is nog niet duidelijk. Eén van de opties is om het opdrachtgeverschap bij de eigenaren te leggen, en er een subsidieregeling van te maken.

Door het beleid van Verkeer en Waterstaat rond Schiphol is het mogelijk dat burgers en bedrijven ernstige schade ondervinden die niet op enigerlei wijze is te verhalen. Voor dergelijke gevallen is in 1999 de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat van kracht geworden. Deze verving de oude regeling die uitsluitend op Rijkswaterstaat betrekking had. De uitvoering van deze regeling, voor zover het betrekking heeft op de uitbreiding van Schiphol vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing 'Schiphol en Omgeving', is overgedragen aan het Schadeschap Schiphol. Dit Schadeschap is ingesteld bij de Gemeenschappelijke Regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol

(Stert. 1998, 223) door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Noord-Holland, het Waterschap Groot-Haarlemmermeer en 19 gemeenten in de omgeving van Schiphol.

Regionale en kleine luchthavens

In 1997 werd de Nota Regionale luchthavenstrategie naar de Kamer gezonden. Met deze nota wordt de grondslag gelegd voor met name de financieel bestuurlijke verhoudingen tussen het rijk en de exploitanten van regionale luchtvaartterreinen. Rijksoverheid houdt alleen bemoeienis met die regionale luchthavens die een nationaal belang hebben, in overeenstemming met het beleid op gebied van de overige infrastructuur. In deze nota worden een aantal toetsingscriteria opgesteld. Gevolg hiervan is dat de luchthavens Maastricht, Eindhoven en Eelde rijksbetrokkenheid houden, luchthaven Rotterdam wordt later beoordeeld als het beleid ten aanzien van de hogesnelheidslijn en ten aanzien van Schiphol is voltooid. Daarnaast wil de overheid af van directe betrokkenheid bij de exploitatie. Deze exploitatie zal marktconform moeten. Dat houdt in dat de staatsaandelen vreemd gaan worden en dat de bijdrage in de exploitatieverliezen zal worden beëindigd. Voor vliegvelden met rijksbetrokkenheid zal deze bijdrage afgekocht worden, de vliegvelden zonder rijksbemoeienis zullen het zonder afkopsom moeten doen.

Eind 1997 werden de nota Beleidsvisie kleine luchtvaartinfrastructuur en de Uitgangspunten beleidsvisie regionale luchtvaartinfrastructuur naar de Kamer gezonden. De verantwoordelijkheden en taken ten aanzien van de kleine luchthavens worden gedecentraliseerd. Het rijk blijft nog wel de grenzen van de milieuhinder vaststellen. Het doel is dat de ernstige hinder afneemt tot een verwaarloosbaar niveau. Voor de regionale luchthavens is er nog geen vaste visie. Wel zal er onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden om ook voor deze luchthavens de rijksbemoeienis te beperken tot het vaststellen van de normen voor milieu en veiligheid. De overige taken en verantwoordelijkheden zullen dan overgaan op de lagere overheden. Deze visie wijkt af van hetgeen in de nota RELUS werd gesteld, namelijk dat enkele met name genoemde vliegvelden nog enige rijksbemoeienis zouden houden vanwege het eventuele nationale belang dat deze luchthavens hebben.

In 1999 verschijnt de Hoofddlijnennotitie Structuurschema Regionale en kleine luchthavens (kamerstuk 26893, nr. 1 en 2). Dit Structuurschema zal de opvolger van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen moeten worden. Dit laatstgenoemde Structuurschema is namelijk uitgewerkt per 31 december 2003.

In deze notitie staan de twee basisdoelen voor het Structuurschema. Het is de bedoeling dat de besluitvorming over de ruimtelijke inpassing van luchthavens naar provincies zal overgaan. Alleen de begrenzing van de milieuruimte zal wel door het rijk worden vastgesteld.

In 2002 wordt aan de Kamer meegedeeld dat het Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen niet voltooid zal worden. Men kiest ervoor om de relevante regelingen direct in de Wet Luchtvaart, hoofdstuk 7, op te nemen, dit naar analogie van Schiphol en de Schipholwet (hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart). Alle randvoorwaarden voor geluid, veiligheid en emissies krijgen in deze wet een stevige juridische basis. De verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke inpassing zal op basis van deze wet overgedragen worden aan de provincies. De uitwerking van deze beleidsvisie en het opstellen en wijzigen van de benodigde wet- en regelgeving ligt in handen van het project Regelingen Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL).

2.3. De actoren op het beleidsterrein, voor zover hun selectielijsten in het BSD zijn opgenomen

Actoren onder de zorg van de Minister van Verkeer en Waterstaat:

- Minister van (Verkeer en) Waterstaat
- Adviescommissie arbeidsomstandigheden boordpersoneel Nederlandse burgerluchtvaart
- Adviescommissies, -raden en werkgroepen
- Airmisss-Commissie (AMC), ofwel: Commissie voor het Onderzoeken van Bijna-botsingen tussen burger- en militair Luchtverkeer, ook wel Burger-Militaire Airmissscommissie
- Beleidsgroep Zonering
- Commissie belast met de Keuring van Luchtvaartmaterieel
- Commissie Beleidsadvies Luchthaven Rotterdam
- Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd (CBO)
- Commissie Onderzoek Toepassing Hefschroefvliegtuig in Burgerluchtvaart
- Commissie Onderwijs Rijksluchtvaart school
- Commissie teneinde de regering van advies te dienen met betrekking tot den bouw van vliegtuigmaterieel hier te lande (Interdepartementale Commissie van Advies inzake den bouw van Vliegtuigmaterieel hier te lande)
- Commissie ter Voorbereiding van de nodige Wetsvoorstellen ter Bestrijding van Geluidhinder door Vliegtuigen (Juridische Commissie/ Commissie Honig)
- Commissie tot het uitbrengen van Advies in hoeverre Geluidshinder door Vliegtuigen door bouwtechnische Voorzieningen aan Woningen en Gebouwen

kan worden verminderd (Bouwtechnische Commissie (Vliegvelden))

- Commissie van Aanneming Leerlingen Verkeersvlieger
- Commissie van Advies inzake Psychotechnisch onderzoek van Aspirant-verkeersvliegers
- Commissie van Advies inzake de Werk- en Rusttijden van Leden van de Bemanning van Nederlandse Luchtvaartuigen welke Verkeersvluchten uitvoeren (Commissie WRR/ Commissie Werk- en Rusttijden)
- (ad hoc) Commissie van Advies met betrekking tot enige zich bij de exploitatie van de Nederlandse weerschepen voordoende vraagstukken
- Commissie van Advies ter Bestudering van de Vraag welke de meest geschikte Vliegtuig- en Simulatortypes zijn ter vervanging van de thans bij de RLS in gebruik zijnde Cessna Citations 500
- Commissie van Advies voor de opleiding tot bestuurder van verkeersvliegtuigen
- Commissie voor Sterktevoorschriften voor Burgerluchtvaartuigen
- Contactcommissie tussen de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij en de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker
- Examencommissies/ examinatoren voor de burgerluchtvaart
- Facilitatie Commissie voor de Luchtvaart (per 1990: Luchtvervoer) (FAL Commissie)
- Interdepartementale Adviescommissie inzake de Vliegtuigindustrie (zg. Industrie-commissie)
- Locale Projectgroep Schiphol
- Nederlandse leden van de Legal Committee van de International Civil Aviation Organisation
- Overlegorgaan voor de Industrie
- (Vooronderzoeker) Raad voor de Luchtvaart; (vanaf 1999:) Raad voor de Transportveiligheid
- Stuurgroep en Projectbureau PMMS
- Vaste Commissie van Deskundigen inzake problemen betreffende de dienstplicht van Oud-leerlingen der Rijksluchtvaartschool
- Voorlopige Raad van Toezicht Luchtverkeersbeveiliging
- Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Werkgroep Nederlandse Vliegtuigindustrie (Commissie ad hoc welke in opdracht van de Ministerraad een rapport dient op te stellen inzake de Nederlandse Luchtvaartindustrie)
- Werkgroep ter Voorkoming van Aanvaringen tussen Vogels en Civiele Luchtvaartuigen

Actor onder de zorg van het Ministerie van Algemene Zaken:
Minister-president

Actor onder de zorg van het Ministerie van Buitenlandse Zaken:
Minister van Buitenlandse Zaken

Actor onder de zorg van het Ministerie van Defensie:
Minister van Defensie
Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen
Milieucommissies ex. art. 28 LVW

Actor onder de zorg van het Ministerie van Financiën:
Minister van Financiën

Actor onder de zorg van het Ministerie van Justitie:
Minister van Justitie
Veiligheidscommissies (nationale en lokale) voor de Burgerluchtvaart (VB)

Actor onder zorg van het Ministerie van LNV:
Minister van Landbouw en Visserij

Actor onder de zorg van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
Minister van OC&W

2.4. Totstandkoming BSD

2.4.1. Achtergrond

Het PIVOT-rapport nr. 16 'Luchtvaart gebonden. Een institutioneel onderzoek op het terrein van de burgerluchtvaart, 1945-1993' (PIVOT-rapport nr. 16. 's-Gravenhage, 1994)' vormt de grondslag van het basisselectiedocument Burgerluchtvaart. Het rapport geeft een overzicht van de actoren op het terrein van de burgerluchtvaart en beschrijft het handelen van de organen van de rijksoverheid op dat terrein. Het onderzoek waarop het BSD berust, is eind 1993 afgesloten. In 1994 en 1995 zijn in het kader van het driehoeksoverleg en naar aanleiding van het advies van de RCA nog enkele aanvullingen en wijzigingen aangebracht.

Het BSD is niet in zijn geheel vastgesteld, maar in etappes. Per zorgdrager werd een deel van het BSD vastgesteld. Het eerste en grootste deel-BSD betrof de handelingen van de Minister van V&W en de onder deze ressorterende organen op het beleidsterrein van de burgerluchtvaart. De handelingen hadden betrekking op het werkteerrein van de Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In concreto omvatte dit 'deel-BSD Rijksluchtvaartdienst' de handelingen BSD-nummers 1-351 en 358-361. Dit BSD is vastgesteld in Stcrt. 1996/194. Het tweede deel-BSD betrof de handelingen van de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB-organisatie): de BSD-nrs. 423-449. Dit BSD is vastgesteld in Stcrt. 1996/205. Tot slot is in 2002 het BSD voor het Ministerie van Defensie vastgesteld in Stcrt. 2002/180.

2.4.2. Actualisatie

In 2005 is het BSD in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geactualiseerd. Het aanvullend onderzoek is uitgevoerd door Mw. drs. M. Doekes van Digital Display. Het vaststellingstraject is in 2006 door het Ministerie overgedragen aan Mw. drs. L. Boer, BSD-medewerker van het Project Werken Archiefachterstanden (PWAA). Na een eerste beoordeling van het Nationaal Archief is het aanvullend onderzoek door PWAA verwerkt en in het onderhavige BSD ingevoegd. Het nieuwe BSD omvat de ontwikkelingen op het beleidsterrein Burgerluchtvaart vanaf 1997 tot 2005.

2.4.3. Nummering

In de actualisatie is *niet* de nummering uit het oorspronkelijke PIVOT-rapport gehanteerd, maar die uit het vastgestelde BSD Burgerluchtvaart, zoals vastgesteld door het Ministerie van V&W in 1996. Zoals u hierboven kunt lezen, zijn in dit BSD handelingen opgenomen tot en met nummer 449 (zie ook bijlage 2). De nieuwe handelingen die zijn opgenomen in de actualisatie, beginnen daarom ook bij nummer 450 (zie bijlage 1 en uitleg onder paragraaf 2.4.4). Omdat de handelingen van Defensie uit 2002 genummerd waren volgens het RIO zijn deze ook opgenummerd. De nieuw opgevoerde handelingen uit deze selectielijst, zijn omgenummerd (zie bijlage 3).

2.4.4. Wijzigingen ten opzichte van het RIO en het vastgestelde BSD

Naar aanleiding van het aanvullende onderzoek is het vastgestelde BSD gewijzigd en aangepast.

Nieuwe handelingen

Er zijn nieuwe, algemene en specifieke handelingen in het BSD opgenomen. De nieuwe handelingen zijn doorgenummerd vanaf het vastgestelde BSD en beginnen bij nr. 450 (zie uitleg onder paragraaf 2.4.3). De algemene handelingen zijn opgenomen, omdat deze in het vastgestelde BSD per abuis ontbraken. Het betreft handelingen nrs. 450 t/m 476, 479, 480, 482, 483, 485, 487 t/m 490 en 507, 528, 529. De specifieke handelingen, nrs. 491 t/m 496, 498, 499, 504, 505 en 508 t/m 510, zijn opgenomen naar aanleiding van het aanvullend onderzoek van Mw. Doekes. Deze handelingen zijn gebaseerd op bevindingen van de CAS tijdens het bewerken van het archief van de Rijksluchtvaartdienst 1929-1979. Handeling 512 en 513 zijn opgenomen voor de inspecties. Handeling 514 betreft bewijzen van bevoegdheid en handeling 515 betreft subsidies. Handeling 516 betreft het adviseren aan verantwoordelijke Ministers over de burgerluchtvaart. Deze handeling komt veel voor bij commissies en werkgroepen. Handeling 522 is een nieuwe handeling onder de actor Minister-

president. Handelingen 517 t/m 521 en 523 t/m 525 zijn nieuwe door de CAS geformuleerde handelingen voor commissies of nieuwe handelingen, omdat de oude uit het RIO afkomstige handeling, is gesplitst in meerdere handelingen. Handelingen 526, 527, 530 en 531 zijn geabstraheerde handelingen, gebaseerd op handelingen uit de selectielijst van de Minister van Defensie (Stcrt. 2002/180).

Clustering handelingen

Door de toevoeging van nieuwe, algemene handelingen konden een groot aantal handelingen uit het BSD uit 1996 worden ondervangen, wat een overzichtelijker en vereenvoudigd BSD heeft opgeleverd. Zo stonden in het vastgestelde BSD een tiental gelijksoortige handelingen over beleidsvorming, en enkele tientallen handelingen op het gebied van wet- en regelgeving. Met name op het gebied van uitvoering kwamen veel gelijksoortige handelingen voor, vaak zo specifiek dat ze maar op één bepaalde soort ontheffing, subsidie of vergunning konden worden toegepast. Handelingen op een algemener niveau zijn veel geschikter voor selectie dan detaillistische handelingen. Het vastgestelde BSD bleek hiernaast niet bruikbaar voor de interne ordening van de archieven van het Ministerie van V&W.

Daarom zijn gelijksoortige handelingen geclusterd en ondergebracht onder handelingen over hetzelfde onderwerp, maar op een hoger niveau. Handeling 487, bijvoorbeeld, *het beheren en onderhouden van (registratie-) systemen aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart*, ondervangt plusminus tien handelingen over registers.

In bijlage 1 vindt u een overzicht van de nieuwe handelingen en de handelingen die worden ondervangen. De ondervangen handelingen, allen dus afkomstig uit het vastgestelde BSD Burgerluchtvaart uit 1996, zullen na vaststelling van de onderhavige actualisatie worden ingetrokken.

Vervallen handelingen

Naast de geclusterde handelingen die kunnen worden ingetrokken, zijn een drietal handelingen vervallen omdat ze in andere BSD's voorkomen. Handelingen 234 en 259 vervallen: handelingen met betrekking tot de rijksbegroting staan in het desbetreffende BSD. Voor neerslag met betrekking op de Nationale ombudsman wordt verwezen naar het BSD Nationale ombudsman voor de vakMinister. Handeling 410, 411, 412 (actor Minister van Justitie) vervallen, omdat deze gedekt worden door het BSD Politie (Stcrt. 2007/215). Handeling 418 vervalt (actor Minister van LNV) ook. Voor de neerslag wordt verwezen naar het BSD Gezondheid en Welzijn van Dieren (Stcrt. 2007/104).

Tenslotte vervallen handeling 381, 384 en 487 van de Minister van Financiën, omdat deze handelingen al zijn of in een actualisatie worden opgenomen in het BSD Invoerrechten en accijnzen (Stcrt. 2001/24). De periode van deze handelingen kan bij een actualisatie worden verruimd.

Wijzigingen van formulering

De volgende handelingen zijn naar aanleiding van de actualisatie iets gewijzigd:

216:

Handeling in BSD 1996:

Het mede ontwikkelen van projectplannen voor de aanleg, uitbreiding e.d. van nationale en regionale luchthavens

Aangepaste handeling:

Het mede ontwikkelen van projectplannen voor de aanleg, uitbreiding e.d. van (inter)nationale en regionale luchthavens

229:

Handeling in BSD 1996:

Het voeren van overleg met de Minister belast met de zorg voor de milieuhygiëne over de te verwachten geluidsbelasting voor de omgeving van het aan te wijzen terrein

Aangepaste handeling:

Het voeren van overleg met de betrokken Ministers over de te verwachten geluidsbelasting voor de omgeving van het aan te wijzen terrein

231:

Handeling in BSD 1996:

Het, samen met de Minister van VROM, vaststellen van geluidszones bij luchtvaartterreinen

Aangepaste handeling:

Het vaststellen van geluidszones bij luchtvaartterreinen

265:

Handeling in BSD 1996:

Het deelnemen aan de oprichting, het aandelenbeheer en het (toezicht op) het bestuur van de naamloze vennootschappen voor luchthavens Schiphol, Eelde, Maastricht (voorheen: Zuid-Limburg), Texel, Twente en Eindhoven

Aangepaste handeling:

Het deelnemen aan de oprichting, het aandelenbeheer en (het toezicht op) het bestuur van de naamloze vennootschappen voor luchthavens

Uitleg gesplitste waarderingen

De waarderingen van een aantal nieuwe handelingen zijn op een andere manier weergegeven dan gewoonlijk. Dit is een gevolg van de clustering van verschillende handelingen uit het oude BSD, zoals vergunningen, regelgeving, onthefingen etc. Handelingen met verschillende waarderingen werden ondergebracht in één algemene handeling. De waardering van de nieuwe handeling kon echter niet zomaar gelijkgetrokken worden. Immers, een vergunning betreffende het

gebruik van luchthavens voor militaire doeleinden is interessanter dan een vergunning over het oplaten van een hete-luchtballon. De waardering van de nieuwe handeling moest dus de verschillende onderwerpen en niveaus van de in te trekken handelingen weergeven. Er is getracht om zo goed mogelijk aan te geven binnen welke categorieën regelgeving wordt opgesteld, bijv.: regelgeving t.b.v. de veiligheid van bemanning; passagiers; beveiliging van luchthavens; het luchtverkeer in het algemeen; t.a.v. identificatie van vliegtuigen; meewerking aan maatregelen van andere Ministeries, etc. Samen met het Nationaal Archief is bepaald welke categorieën en onderwerpen van cultuurhistorisch belang zijn en welke niet. De waardering is dus steeds uitgesplitst in categorieën, die elk afzonderlijk zijn gewaardeerd.

Actoren

Het onderhavige BSD bevat handelingen voor de Ministeries die het BSD Burgerluchtvaart tot op heden nog niet hadden vastgesteld. Het betreft de Ministeries van VROM, Buitenlandse Zaken, Defensie, Financiën, Justitie, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Algemene Zaken en Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Dan een kleine wijziging ten aanzien van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). De Inspectie is een nieuw organisatieonderdeel van het Ministerie en bestaat sinds 1996. Het plannen, uitvoeren en verslagleggen van inspecties/onderzoek hun hoofdtaak. IVW is geen aparte actor: daarom zijn de handelingen opgenomen onder de actor Minister van Verkeer en Waterstaat. Ook de handelingen van de actor Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie, nog apart vastgesteld in 1996, zijn nu opgenomen onder de actor Minister van Verkeer en Waterstaat, omdat deze organisatie onderdeel was van het Ministerie. De volgende organisatieonderdelen die in het RIO en het ingetrokken BSD als aparte actor waren opgenomen, vormen in het geactualiseerde BSD onderdeel van de beschrijving van de actor Minister van Verkeer & Waterstaat:

- Directoraat Generaal van de Rijksluchtvaartdienst
- Rijksluchtvaartschool
- Luchtvaartininspectie
- Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie
- (Hoofd)directies van het Ministerie van V&W
- Directoraat Generaal PTT

Hiernaast zijn tot slot een aantal actoren die wel in het oorspronkelijke PIVOT-rapport waren opgenomen, niet meege-nomen met de vaststellingsprocedure. De actor Sociaal Economische Raad en de KNMI zijn uit het BSD verwijderd: deze zorgdragers hebben een eigen BSD. De handelingen van de Minister

van Volksgezondheid zijn terug te vinden in twee andere BSD's, te weten: BSD Internationale Volksgezondheid, Stcrt. 2007/214 en BSD Infectieziektebestrijding, Stcrt. 2007/114. Voor de actor Rijkswaterstaat wordt verwezen naar het BSD Waterstaat Stcrt. 2004/155. Tenslotte zijn een aantal commissies vervallen, omdat de neerslag daarvan al is overgedragen of omdat de archiefzorg elders berust. Het gaat om de volgende commissies:

- College van Advies in Luchtvaartaan-gelegenheden (CAL); vanaf 1986: Luchtverkeerscommissie (LVC);
- Commissie van Advies inzake Opleidingen en Examens betreffende Vervoer van Gevaarlijke Stoffen door de Lucht;
- Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen;
- Commissie-Van der Zwan;
- Coördinatiecommissie Burgerlijke Vliegeropleidingen;
- Herkeuringscommissies voor de Burgerluchtvaart;
- Staatscommissie Wijziging Verdrag van Chicago 1944;
- Werkgroep Nachtnormering.

3. Selectiedoelstelling

De doelstelling van het Nationaal Archief bij de selectie van overheidsarchieven is dat de belangrijkste bronnen van de Nederlandse samenleving en cultuur veilig worden gesteld voor blijvende bewaring. Met het te bewaren materiaal moet het mogelijk zijn om een reconstructie te maken van de hoofdlijnen van het handelen van de rijksoverheid ten opzichte van haar omgeving, maar ook van de belangrijkste historisch-maatschappelijke gebeurtenissen en ontwikkelingen, voor zover deze zijn te reconstrueren uit overheidsarchieven.

4. Selectiecriteria

Om de selectiedoelstelling te bereiken worden de handelingen in het BSD gewaardeerd aan de hand van de onderstaande *algemene* selectiecriteria. Deze criteria zijn in 1997 door het Convent van Rijksarchivarissen vastgesteld en geaccordeerd door PC DIN en KNHG.

Selectiecriteria

Handelingen die gewaardeerd worden met **B**(ewaren)

Algemene selectiecriteria

1. Handelingen die betrekking hebben op *voorbereiding en bepaling van beleid* op hoofdlijnen

Toelichting: Hieronder wordt verstaan agendavorming, het analyseren van informatie, het formuleren van adviezen met het oog op toekomstig beleid, het ontwerpen van beleid of het plannen van dat beleid, alsmede het nemen van beslissingen over de inhoud van beleid en terugkoppeling van beleid. Dit omvat het kiezen en specificeren van de doeleinden en de instrumenten.

2. Handelingen die betrekking hebben op *evaluatie van beleid* op hoofdlijnen
Toelichting: Hieronder wordt verstaan het beschrijven en beoordelen van de inhoud, het proces of de effecten van beleid. Hieruit worden niet per se consequenties getrokken zoals bij terugkoppeling van beleid.

3. Handelingen die betrekking hebben op *verantwoording* van beleid op hoofdlijnen aan andere actoren
Toelichting: Hieronder valt tevens het uitbrengen van verslag over beleid op hoofdlijnen aan andere actoren of ter publicatie.

4. Handelingen die betrekking hebben op *(her)inrichting van organisaties* belast met beleid op hoofdlijnen
Toelichting: Hieronder wordt verstaan het instellen, wijzigen of opheffen van organen, organisaties of onderdelen daarvan.

5. Handelingen die bepalend zijn voor de wijze waarop *beleidsuitvoering* op hoofdlijnen plaatsvindt
Toelichting:

Onder beleidsuitvoering wordt verstaan het toepassen van instrumenten om de gekozen doeleinden te bereiken.

6. Handelingen die betrekking hebben op *beleidsuitvoering* op hoofdlijnen en direct zijn gerelateerd aan of direct voortvloeien uit voor het Koninkrijk der Nederlanden bijzondere tijdsomstandigheden en incidenten

Toelichting: Bijvoorbeeld in het geval de Ministeriële verantwoordelijkheid is opgeheven en/of wanneer er sprake is van oorlogstoestand, staat van beleg of toepassing van noodwetgeving.

Ingevolge artikel 5, onder e, van het Archiefbesluit 1995 kan neerslag van bepaalde, als te vernietigen gewaardeerde handelingen betreffende personen en/of gebeurtenissen van bijzonder cultureel of maatschappelijk belang, van vernietiging worden uitgezonderd.

5. Verslag van de vaststellingsprocedure

In mei 2007 is het ontwerp-BSD door de Ministers van Verkeer en Waterstaat, van Algemene Zaken, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Financiën, van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, van Justitie, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aan de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aangeboden, waarna deze het ter advisering heeft ingediend bij de Raad voor Cultuur (RvC).

Van het gevoerde driehoeksoverleg over de waarderingen van de handelingen is een verslag gemaakt, dat tegelijk met het BSD naar de RvC is verstuurd.

Vanaf 2 juni 2008 lag de selectielijst gedurende acht weken ter publieke inzage bij de registratiebalie van het Nationaal Archief. Tevens is de selectielijst beschikbaar gesteld via de website van het Nationaal Archief en de website van

het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, hetgeen was aangekondigd in de Staatscourant en in het Archiefblad.

Op 24 juni 2008 bracht de RvC advies uit (bca-2008.04926/2), hetwelk geen aanleiding heeft gegeven tot wijzigingen in de ontwerp-selectielijst.

Daarop werd het BSD op 28 juli 2008 door de wnd. algemene rijksarchivaris, namens de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Projectdirecteur Project Wegwerken Archiefachterstanden (conform het convenant d.d. 30 mei 2006) namens de Minister Verkeer en Waterstaat (C/S&A/08/1568), van Algemene Zaken (C/S&A/08/1562), van Buitenlandse Zaken (C/S&A/08/1563), van Defensie (C/S&A/08/1564), van Financiën (C/S&A/08/1565), van Justitie (C/S&A/08/1570), van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (C/S&A/08/1566) en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (C/S&A/08/1567) vastgesteld.

6. Leeswijzer van de handelingen

(X):

Dit is het volgnummer van de handeling. Dit nummer is overgenomen uit het RIO. Als het volgnummer van één of meerdere handelingen in het BSD afwijkt van het oorspronkelijke RIO-nummer, dan wordt deze vermeld in een concordans.

Handeling

Dit is een complex van activiteiten die een actor verricht ter vervulling van een taak of op grond van een bevoegdheid. In de praktijk komt een handeling meestal overeen met een procedure of een werkproces.

Bijvoorbeeld:

Het voorbereiden, coördineren en bepalen van het beleid inzake geluidshinder.

Periode

Hier staat het tijdvak vermeld gedurende welke jaren de handeling is verricht. Is geen specifiek beginjaar bekend dan wordt een beginjaar geschat, of 1945–genoemd. Wanneer er geen eindjaar staat vermeld wordt de handeling nog steeds uitgevoerd.

Grondslag

Dit is de wettelijke basis op grond waarvan de actor de handeling verricht, indien bekend..

kan op twee manieren worden vermeld. (1) – de naam (citeertitel) van de wet, de Algemene Maatregel van Bestuur, het Koninklijk Besluit of de Ministeriële regeling;

– het betreffende artikel en lid daarvan;

– de vindplaats of bron;

– wijzigingen in de grondslag en het vervallen hiervan.

Bijvoorbeeld:

Reclasseringsregeling 1947, art. 9, lid 2 (Stb. 1947, H 423), Reclasseringsregeling 1970, art. 8, lid, lid 3 (Stb. 1969, 598), gewijzigd 1978 (Stb. 1978, 254), vervallen in 1986 (Stb. 1986, 1)

(2) – naam van de wet, de algemene Maatregel van bestuur, het Koninklijk Besluit of Ministeriële regeling; – het betreffende artikel en het lid daarvan.

De overige gegevens (vindplaats, wijzigingen of vervallen kunnen worden vermeld in een overzicht van geraadpleegde wetten)

Bijvoorbeeld:

Reclasseringsregeling 1947, art. 9, lid 2, Reclasseringsregeling 1970, art. 8, lid 3

NB: Met *vindplaats* wordt de vermelding in het staatsblad of staatscourant bedoeld. Het verdient de voorkeur de vindplaats van de grondslag op te nemen in het handelingenblok. Een andere mogelijkheid is de vindplaats in het overzicht van wet- en regelgeving te vermelden. Duidelijk moet zijn op welke versie van een wet- of regeling een handeling gebaseerd is.

Wanneer er geen wettelijke grondslag voor een handeling bestaat, kan de *bron* (interne regelgeving, beleidsnota's) worden genoemd waarin de betreffende handeling staat vermeld.

Product

Hier achter staat het product vermeld waarin de handeling resulteert of zou moeten resulteren.

Opsommingen geven een indicatie van de producten en zijn niet altijd uitputtend. Vaak wordt volstaan met een algemeen omschreven eindproduct. Toepassing is afhankelijk van de zorgdrager.

Opmerking

Deze aanvullende informatie wordt slechts vermeld wanneer (een onderdeel van) het handelingenblok toelichting behoeft.

Waardering

Waardering van de handeling in B (bewaren) of V (vernietigen).

Indien vernietigen, dan vermelding van de vernietigingstermijn, zonodig aangevuld met een bewerkingsinstructie, bijvoorbeeld: 'v 5 jaar na voltooiing project'.

Indien bewaren, dan vermelding van het gehanteerde selectiecriteria. Eventueel een nadere toelichting op de waardering.

7. Actorenoverzicht

Op het beleidsterrein van de burgerluchtvaart zijn drie belangrijke groepen van actoren te onderscheiden: de (rijks) overheid, het bedrijfsleven en de onderzoeksinstellingen. De niet-commerciële burgerluchtvaart – de recreatieve en het vervoer ten eigen behoeve – staat enigszins op de achtergrond.

Het luchtvaartgebonden bedrijfsleven bestaat uit vervoerondernemingen, bevrachters, luchtvracht-afhandelings-bedrijven, luchtkoeriersdiensten, uit zg. vliegbedrijven, die geen vervoer maar diensten leveren en zoals de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). De luchtvaartindustrie valt sinds het begin van de jaren zeventig onder de zorg van de Minister van Economische Zaken.

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, een stichting die in 1937 voortgekomen is uit de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (1920–1937), is het centrale researchinstituut op het gebied van lucht- en ruimtevaart. Voor de andere onderzoeksinstellingen – het Nationaal Lucht en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum en het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling – zijn respectievelijk de Minister van Defensie en de Minister van Economische Zaken ‘eerste penvoerder’.

De voornaamste actoren van het rijk op het beleidsterrein van de burgerluchtvaart zijn:

- de Minister van V&W, dan wel de (directeur-generaal van de) Rijksluchtvaartdienst (RLD);
- de per 1 januari 1993 verzelfstandigde Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB-organisatie);
- de Raad voor de Luchtvaart, in 1937 opgericht;
- in- en externe advies- en overlegorganen waarvan het voorzitterschap en/of secretariaat bij ambtenaren van het Rijksluchtvaartdienst berust;
- overige door de Minister van Verkeer en Waterstaat t.b.v. de burgerluchtvaart ingestelde bestuursorganen;
- andere Ministers die een bijdrage leveren op het beleidsterrein; belangrijke ‘facet’-Ministers zijn: de Ministers van Defensie, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en van Justitie;
- in- en externe advies- en overlegorganen waarvan het voorzitterschap en/of secretariaat bij ambtenaren van andere Ministeries dan het Ministerie van V&W berust.

7.1. Actoren onder de zorg van de Minister van Verkeer en Waterstaat:

Minister van (Verkeer) en Waterstaat
Van de rijksoverheid is de Minister van Verkeer en Waterstaat de eerst verantwoordelijke Minister. Provincies en gemeenten zijn vooral bij het luchtverkeer op en rondom luchthavens – en dan in het bijzonder bij het ruimtelijk beheer en de milieuzorg – reclamevluchten, spuitvluchten, foto- en lesvluchten verzorgen, en tenslotte uit dienstverlenende bedrijven, die brandstof, catering, schoonmaak e.d. leveren. De KLM is de belangrijkste Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Nauw verbonden met de (rijks)overheid zijn de nationale luchthavens, de NV Luchthaven Schiphol, en de regionale luchthavens. Van de werkgevers- en werknemersorganisaties kunnen onder meer genoemd worden de Air Cargo Association in the Netherlands (ACAbetrokken. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is een nieuw organisatie-onderdeel van het Ministerie en bestaat sinds 1996. Het plannen, uitvoeren en verslagleggen van inspecties/onderzoek hun hoofdtaak. De IVW is geen aparte actor: diens handelingen zijn opgenomen onder de actor Minister van V&W.

Adviescommissie arbeidsomstandigheden boordpersoneel Nederlandse burgerluchtvaart

Tot 1997 bestond er een Commissie van Advies inzake de arbeidsomstandigheden (tot 1995: werk- en rusttijden), die tot taak had de Minister van Verkeer en Waterstaat te adviseren in alle aangelegenheden met betrekking tot de regels voor de arbeidsomstandigheden inzake verkeersvluchten. In 1997 werd de Adviescommissie arbeidsomstandigheden boordpersoneel Nederlandse burgerluchtvaart opgericht. Deze commissie had als taak het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat over de uitvoering van beleid en regelgeving met betrekking tot de arbeidsomstandigheden van het boordpersoneel van in Nederland geregistreerde burgerluchtvaartuigen.

Adviescommissies en -raden

Adviescommissies en -raden adviseren de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart.

Airmiss-Commissie (AMC), ofwel: Commissie voor het Onderzoeken van Bijna-botsingen tussen burger- en militair Luchtverkeer, ook wel Burger-Militaire Airmisscommissie
De AMC onderzoekt bijna-botsingen tussen burger- en militair luchtverkeer en doet eventueel aanbevelingen, ter verhoging van de verkeersveiligheid in de lucht, aan de DG RLD, de Chef van de Marinestaf en de Chef van de Luchtmachtstaf, in afschrift aan de Commissie Vliegverkeersvoorschriften

Beleidsgroep Zonering

De beleidsgroep bereidde interdepartementaal vast te stellen ontwerp-aanwijzingen voor, in het bijzonder zoneringsvoorstellen voor de burger- en militaire luchtvaartterreinen

Commissie belast met de Keuring van Luchtmaterieel

Van 1935-1945 adviseerde deze commissie over de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en de deugdelijkheid van onderdelen daarvan

Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd (CBO)

De CBO adviseert en doet voorstellen over de inschakeling van burgerluchtvaartpersoneel en -materieel in tijden van oorlog(sgevaar) ten dienste van de NAVO/ Koninklijke Luchtmacht. Met vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen wordt onderhandeld over de omvang en de voorwaarden van de inzet.

Commissie Onderzoek Toepassing Hefschroefvliegtuig in Burgerluchtvaart

De commissie deed onderzoek naar welke plaats het hefschroefvliegtuig kon innemen in het luchtverkeer in en om Nederland

Commissie Onderwijs Rijksluchtvaart-school

De commissie adviseerde over aanpassingen van het onderwijs van de RLS naar aanleiding van ontwikkelingen in de burgerluchtvaart.

Commissie teneinde de regering van advies te dienen met betrekking tot den bouw van vliegtuigmaterieel hier te lande (Interdepartementale Commissie van Advies inzake den bouw van Vliegtuigmaterieel hier te lande)

De commissie functioneerde van 1939 tot en met 1945 en had als taak het adviseren van de regering inzake de bouw van vliegtuigmateriaal.

Commissie ter Voorbereiding van de nodige Wetsvoorstellen ter Bestrijding van Geluidhinder door Vliegtuigen (Juridische Commissie/ Commissie Honig)

De commissie bereidde voorstellen ter bestrijding van de geluidshinder door de vliegtuigen voor.

Commissie tot het uitbrengen van Advies in hoeverre Geluidshinder door Vliegtuigen door bouwtechnische Voorzieningen aan Woningen en Gebouwen kan worden verminderd (Bouwtechnische Commissie (Vliegvelden))

De commissie adviseerde in hoeverre maatregelen zouden kunnen worden getroffen om door bouwtechnische voorzieningen aan woningen en gebouwen de geluidshinder door vliegtuigen te verminderen.

Commissie van Aanneming Leerlingen Verkeersvlieger

De commissie selecteerde, het volgde de vorderingen van en adviseerde over leerlingen met betrekking tot de opleiding tot verkeersvlieger.

Commissie van Advies inzake Psychotechnisch onderzoek van Aspirant-verkeersvliegers

De commissie was werkzaam van 1937 tot en met 1991 en adviseerde de Minister van Waterstaat met betrekking tot

het psychotechnisch onderzoek van kandidaten voor de Rijksopleiding tot bestuurder van verkeersvliegtuigen

Commissie van Advies inzake de Werk- en Rusttijden van Leden van de Bemannings van Nederlandse Luchtvaartuigen welke Verkeersvluchten uitvoeren (Commissie WRR/ Commissie Werk- en Rusttijden)

De commissie adviseert de Minister over alle aangelegenheden m.b.t. de regels voor werk- en rusttijden inzaken verkeersvluchten.

(ad hoc) Commissie van Advies met betrekking tot enige zich bij de exploitatie van de Nederlandse weerschepen voordoende vraagstukken

De commissie was werkzaam van 1948 tot en met 1949 en adviseerde met betrekking tot enige zich bij de exploitatie van de Nederlandse weerschepen voordoende vraagstukken.

Commissie van Advies ter Bestudering van de Vraag welke de meest geschikte Vliegtuig- en Simulortypes zijn ter vervanging van de thans bij de RLS in gebruik zijnde Cessna Citations 500
De commissie deed onderzoek naar de meest geschikte vliegtuig- en simulortypes voor de RLS

Commissie van Advies voor de opleiding tot bestuurder van verkeersvliegtuigen
De commissie was werkzaam van 1931 tot en met 1937 en had tot taken het houden van het algemeen toezicht op en het adviseren van de regering over de opleiding tot bestuurder van verkeersvliegtuigen (aan de Kweekschool voor de Zeevaart).

Commissie voor Sterktevoorschriften voor Burgerluchtvaartuigen
De commissie adviseerde de Minister betreffende (voorschriften over) sterkte en flutter van burgervliegtuigen. Daarnaast liet zij op dit gebied onderzoeken uitvoeren.

Contactcommissie tussen de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij en de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker
De commissie is ingesteld in 1939 en had als taak het bemiddelen tussen KLM en Fokker teneinde de bouw van door de KLM benodigde verkeersvliegtuigen in Nederland te laten plaatsvinden.

Examencommissies/ examinatoren voor de burgerluchtvaart

De commissies/ examinatoren rapporteren aan de Minister over het examen ter verkrijging van bewijzen van bevoegdheid en/of bevoegdheidsverklaringen voor het bedienen of luchtwaardig houden van luchtvaartuigen. De secretaris is een ambtenaar van V&W.

Facilitatie Commissie voor de Luchtvaart (per 1990: Luchtvervoer) (FAL Commissie)

De commissie adviseert over in Nederland te treffen voorzieningen die moeten bevorderen dat het internationale vliegverkeer zo weinig mogelijk belemmeringen en hinderlijke formaliteiten in de weg worden gelegd. Ook adviseert zij over de Nederlandse standpuntbepaling t.a.v. de nationale bijdrage aan het internationale overleg (ICAO en EG/ECAC) over de vergemakkelijking van het internationale luchtvervoer. Daarnaast coördineert de commissie van in Nederland te treffen voorzieningen die moeten bevorderen dat het internationale vliegverkeer zo weinig mogelijk belemmeringen en hinderlijke formaliteiten in de weg worden gelegd

Interdepartementale Adviescommissie inzake de Vliegtuigindustrie (zg. Industriecommissie)

De commissie was werkzaam van 1945 tot en met 1946 en werd voorgezeten door ir. Th.P. Tromp. De secretaris was een RLD-functionaris. De commissie had als taak het adviseren van de regering inzake de vliegtuigindustrie.

Locale Projectgroep Schiphol

De projectgroep bereidde de besluitvorming in de Centrale Projectgroep voor door het inventariseren van de planologische situatie en de voor de zonering maatgevende milieuhygiënische situatie rond het luchtvaartterrein, en door het opstellen en het aan de Centrale Projectgroep voorleggen van een voorontwerp-aanwijzing van een luchtvaartterrein.

Nederlandse leden van de Legal Committee van de International Civil Aviation Organisation

De Nederlandse leden van de Legal Committee van de International Civil Aviation Organisation overleggen en brengen advies uit over internationale regelingen, o.a. met betrekking tot de nationale wetgeving

Overlegorgaan voor de Industrie

Onder voorzitterschap van de directeur van de Luchtvaartinspectie voert het Orgaan overleg met de luchtvaartinspectie en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven over veiligheid en luchtvaarttechniek.

(Vooronderzoeker) Raad voor de Luchtvaart; (vanaf 1999:) Raad voor de Transportveiligheid

De vooronderzoeker/ Raad deed (voor) onderzoek naar en rapporteerde over (vermoedelijke) oorzaken van ongevallen of incidenten met Nederlandse burgervliegtuigen of met buitenlandse luchtvaartuigen boven Nederlands grondgebied en werkte mee aan onderzoek naar ongevallen en incidenten in

het buitenland. Daarnaast deed de Raad aanbevelingen in het belang van de vliegveiligheid.

Stuurgroep en Projectbureau PMMS

Deze groep stuurt en coördineert de besluitvorming(sprocedures) bij het uitvoeren van het plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO)

Vaste Commissie van Deskundigen inzake problemen betreffende de dienstplicht van Oud-leerlingen der Rijksluchtvaartschool

De commissie was werkzaam in de periode 1950–1960 en adviseerde omtrent rekrutering/werving van leerlingen verkeersvliegers en leerlingen militaire vlieger, de verdeling tussen deze categorieën, beperking van de uitval tijdens de opleiding en de vervulling van de dienstplicht door oud-leerlingen.

Voorlopige Raad van Toezicht Luchtverkeersbeveiliging

De commissie adviseerde de Minister van V&W over de inrichting van de LVB-organisatie, het financieel beheer, de verhouding met de overheid en met derden, etc..

Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat

De werkgroep adviseert over de hoofdlijnen en onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat, waaronder luchtvaartaanleggelegenheden

Werkgroep Nederlandse Vliegtuigindustrie (Commissie ad hoc welke in opdracht van de Ministerraad een rapport dient op te stellen inzake de Nederlandse Luchtvaartindustrie)

De werkgroep was werkzaam in de periode 1959 – 1962 en stelde een rapport op inzake de Nederlandse luchtvaartindustrie t.b.v. de Ministerraad

Werkgroep ter Voorkoming van Aanvaringen tussen Vogels en Civiele Luchtvaartuigen

De werkgroep verricht studies ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen, onderzoekt en laat studies verrichten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen.

7.2. Secundaire actoren: Ministeries

Bij vele facetten van het beleidsterrein zijn weer andere Ministers betrokken. De wet bepaalt welke Ministers voor welke facetten de eerste verantwoordelijkheid dragen: wie in of na overleg met een andere Minister het beleid bepaalt. In hoofdlijnen omvat de beleidszorg van de nationale overheid (V&W/RLD, Defensie en VROM) voor het taakgebied infrastructuur de volgende taken:
a. de ontwikkeling van de infrastructuur;
b. de ontwikkeling en uitvoering van het milieubeleid terzake;

c. de inrichting en het gebruik van de infrastructuur, inclusief de zorg voor de veiligheid en beveiliging;
d. de exploitatie van de infrastructuur.

Actor onder zorg van het Ministerie van Algemene Zaken:

Minister president

De Minister-president kan in buitengewone omstandigheden de Minister van V&W en van Defensie (blijvend) machtigen tot het geven van aanwijzingen aan de LVB-organisatie.

Actor onder de zorg van het Ministerie van Buitenlandse Zaken:

Minister van Buitenlandse Zaken

De coördinatie van het Nederlandse buitenlandse beleid ligt in handen van de Minister van Buitenlandse Zaken. De uitvoering hiervan berust bij de Verkeersadviseur van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Met Buitenlandse Zaken voert de RLD overleg, wanneer het om de voorbereiding van delegaties naar de Plenaire Vergadering van de ICAO gaat (voor het opstellen van de instructie). Over bepaalde agendapunten wordt Buitenlandse Zaken eveneens geconsulteerd. De RLD-contributie voor de ICAO loopt via de 'pot' van Ontwikkelingssamenwerking. Met Justitie is er overleg over beveiligingsaspecten. De voorbereiding en het overleg in Brussel worden echter door Buitenlandse Zaken, dan wel Binnenlandse Zaken gevoerd.

Actoren onder de zorg van het Ministerie van Defensie:

Minister van Defensie

Tot 1959 bestonden er twee afzonderlijke Ministeries op het beleidsterrein Defensie: het Ministerie van Oorlog (land- en luchtmacht) en het Ministerie van Marine. In dit rapport is geen onderscheid gemaakt tussen de periode tot 1959 en na 1959. Voor de Minister van Defensie leze men, waar het de periode tot 1959 betreft, de Ministers van Oorlog en van Marine.

Namens of vanwege de Minister van V&W voert het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) de overheidstaken op het gebied van de burgerluchtvaart uit. Dit gebeurt veelal in nauwe samenwerking met de Minister van Defensie. De Minister van Defensie is op dit beleidsterrein verantwoordelijk voor de militaire luchtvaart. Tussen de militaire en de burgerluchtvaart (Defensie en V&W) bestaan nauwe verbanden. Dit geldt vooral t.a.v. de luchtverkeersbeveiliging, de vliegvelden en de brevetten. De Luchtvaartwet van 1958 (Stb. 47) en de Luchtverkeerswet van 1992 (Stb. 368) gelden voor zowel de militaire als de burgerluchtvaart. Voor de algemene verkeersveiligheid in de lucht draagt de Minister van V&W een bijzondere verantwoordelijkheid.

In gevallen die zowel de V&W als de Minister van Defensie aangaan, treden beiden op (bij voorbeeld bij het medegebruik van militaire luchtvaartterreinen door de civiele luchtvaart).³

Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen

De commissie verricht studies ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen, onderzoekt en laat studies verrichten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen.

Milieucommissies ex. art. 28 LVW

De commissies adviseren over de verbetering en handhaving van de milieuhygiëne rondom het luchtvaartterrein

Actor onder de zorg van het Ministerie van Financiën:

Minister van Financiën

Voor de financiële en industriepolitieke kanten van het (nieuwe) beleid is overleg met de Ministers van Financiën en Economische Zaken voorgeschreven.

Actor onder de zorg van het Ministerie van Justitie:

Minister van Justitie

Het beveiligingsbeleid van de internationale luchthavens valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie.

Veiligheidscommissies (nationale en lokale) voor de Burgerluchtvaart (VB)

De commissie adviseert over de ontwikkeling en invoering van beveiligingsmaatregelen en procedures op de nationale en regionale luchthavens.

Actor onder zorg van het Ministerie van LNV:

Minister van Landbouw en Visserij

De Minister van Landbouw en Visserij is verantwoordelijk voor het dierenvervoer en stelt regels op inzake luchtvaartuigtoepassing van bestrijdingsmiddelen. Hiernaast adviseert deze Minister de Minister van V&W over de relatie tussen het gebruik van het luchtruim door vliegtuigen en het gebruik van de grond door bebouwing.

Actor onder zorg van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

De Minister van OC&W gaf enkel erkenning aan de luchtvaartschool.

Selectielijsten

8. Actoren onder de zorg van de Minister van Verkeer en Waterstaat

8.1. Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat c.q. Rijksluchtvaartdienst

8.1.1. BELEID

Nationaal niveau

Beleidsvorming

450.

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Product: Beleidsplannen, beleidsnotities en -nota's, verslagen van vergaderingen
Waardering: B 1

Wet- en regelgeving

451.

Handeling: Het voorbereiden, evalueren, wijzigen en intrekken van wet- en regelgeving op het terrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Producten: o.a.:

– Wet van 18 juni 1992, houdende algemene regeling met betrekking tot het luchtverkeer (Wet Luchtverkeer), Stb. 368;

– Wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet Luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchtuitvoering) (= Wet luchtvaart)

Waardering: B 1

452.

Handeling: Het leveren van bijdragen aan wet- en regelgeving op gebieden rakend aan de burgerluchtvaart, waarvoor andere Ministers eerstverantwoordelijk zijn

Periode: 1945–

Bron: gegevens Centrale Archiefselctiedienst (CAS)

Waardering: V 10 jaar

(20)

Handeling: Het stellen van nadere regels krachtens amvb m.b.t het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Product: (de totstandkoming van) AmvB
Opmerking: Voorbeelden van onderwerpen van AMvB's zijn de algemene technische en vliegveiligheid (B), de plaats en wijze van aanbrenging van nationaliteits- en inschrijvingskenmerken op burgerluchtvaartuigen (B), de veiligheid en efficiënte afhandeling van het luchtverkeer (B), eisen en voorwaarden aan vervoer waarvoor geen vergunning is vereist (B), de (grens)waarden voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting voor woningen e.a. geluidsgevoelige gebouwen binnen en buiten de

geluidszone (B), tarieven voor het gebruik van luchtvaartterreinen en opstallen (havengeld) (B).
Waardering: B 5

453.

Handeling: Het vaststellen, wijzigen of intrekken van Ministeriële regelingen aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: (1937) 1945–
Opmerking: Hieronder vallen bijvoorbeeld Ministeriële regelingen betreffende geluidwerende voorzieningen binnen de geluidszone; hogere waardes dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door de luchtvaart voor geplande of in aanbouw zijnde gebouwen binnen de geluidszone rond luchtvaartterreinen.
Waardering: B 5

454.

Handeling: Het vaststellen, wijzigen of intrekken van aanwijzingen, voorschriften, richtlijnen, reglementen, beleidsregels, verordeningen of instructies aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: B 4, 5,6: regels over onderwerpen zoals bijvoorbeeld:
– waarborging veiligheid en ordehandhaving op luchthavens, bijvoorbeeld:
a) uitvoering Luchtvaartrampen/-ongevallenwet;
b) inrichting en onderhoud voorzieningen;
c) beperken luchtvaart boven Nederland om redenen van openbare veiligheid)
d) Basisveiligheidsreglementen (BVR's) koepelorganisaties van sportvliegclubs – waarborging veiligheid vliegtuigen, bijvoorbeeld:
a) stellen van eisen aan prestaties van het vliegtuig;
b) stellen van eisen aan waarschuwingsinstallaties ter voorkoming van botsingen – geluidshinder
– aanwijzen en inrichten luchtverkeersgebieden, -terreinen en verkeersleidingsgebieden, bijvoorbeeld:
a) luchtverkeersroutes, bebakening en verlichting
b) luchtverkeersprocedures, waaronder naderings-, vertrek- en wachtprocedures – toelating (buitenlandse) toestellen boven Nederlands grondgebied – buitengewone omstandigheden, bijvoorbeeld:
a) verbod op burgerluchtvaart in buitengewone omstandigheden
b) beperkingen of verboden op luchtvaart boven bepaalde delen van Nederland om redenen van militaire noodzaak;
V, 10 jaar na wijziging of intrekking voor onderwerpen zoals bijvoorbeeld:
– gedetailleerde beschrijvingen inrichting vliegtuigen en stations, bijvoorbeeld:
a) nadere voorschriften en aanwijzingen voor gebruik radio-electrische zendinrichtingen en stations

b) bouw, onderhoud, revisie, herstel luchtvaartuigen
c) belading
– coördinatieregelingen inzake de opsporing en redding van op zee in nood verkerende bemanningen en passagiers van luchtvaartuigen en schepen
– regelingen voor personeel werkzaam op toestellen
V, 5 jaar na intrekking voor regels over tarieven

Onderzoek

455.

Handeling: Het vaststellen van opdrachten en van de resultaten van interne en externe (wetenschappelijke) studies betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Bron: Bijvoorbeeld: Jaarplan programma Luchthavens i.o. 2005
Opmerking: Als sinds 1993 loopt er onderzoek naar de effecten van de slaaperstoring rond Schiphol. In het RIO 1930–1994 wordt dat slaaponderzoek al vermeld, maar de handeling heeft daar als einddatum 1993. Het onderzoek loopt echter nog steeds. Deze handeling is breder omdat ook ander gezondheidskundig onderzoek mogelijk is.
Waardering: Opdrachtverstrekking en eindproduct: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar

456.

Handeling: Het verzamelen en bewerken van gegevens ten behoeve van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Bron: Bijvoorbeeld: Jaarplan programma Luchthavens i.o. 2005
Opmerking: Als sinds 1993 loopt er onderzoek naar de effecten van de slaaperstoring rond Schiphol. In het RIO 1930–1994 wordt dat slaaponderzoek al vermeld, maar de handeling heeft daar als einddatum 1993. Het onderzoek loopt echter nog steeds. Deze handeling is breder omdat ook ander gezondheidskundig onderzoek mogelijk is.
Waardering: V 5 jaar

457.

Handeling: Het financieren van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Bron: Bijvoorbeeld: Jaarplan programma Luchthavens i.o. 2005
Opmerking: Als sinds 1993 loopt er onderzoek naar de effecten van de slaaperstoring rond Schiphol. In het RIO 1930–1994 wordt dat slaaponderzoek al vermeld, maar de handeling heeft daar als einddatum 1993. Het onderzoek loopt echter nog steeds. Deze handeling is breder omdat ook ander gezondheidskundig onderzoek mogelijk is.

Waardering: V 7 jaar

458.

Handeling: Het begeleiden en vaststellen van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Bron: Bijvoorbeeld: Jaarplan programma Luchthavens i.o. 2005
Opmerking: Als sinds 1993 loopt er onderzoek naar de effecten van de slaaperstoring rond Schiphol. In het RIO 1930–1994 wordt dat slaaponderzoek al vermeld, maar de handeling heeft daar als einddatum 1993. Het onderzoek loopt echter nog steeds. Deze handeling is breder omdat ook ander gezondheidskundig onderzoek mogelijk is.
Waardering: V 5 jaar

Advisering

459.

Handeling: Het opstellen van een advies voor de Minister en/of staatssecretaris en/of departementleiding aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: Deze handeling betreft *interne* advisering, adviezen opgesteld door de diverse directies binnen het Ministerie. Voor externe advisering, zie handeling 516
Waardering: B 5

460.

Handeling: Het adviseren van andere Ministers aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: B 5

Het voeren van (structureel) overleg

Interdepartementaal overleg

461.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming in (interdepartementale) coördinatiecommissies en (ad hoc) (interdepartementale) overlegstructuren op het beleidsterrein burgerluchtvaart waarvan de Minister het secretariaat voert
Periode: 1945–
Product: Adviezen, instructies, verslagen
Opmerking: Met 'de Minister' wordt hier de Minister van V&W bedoeld.
Waardering: B 5

462.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming van advies- en overlegcommissies waarvan het voorzitterschap en/of het secretariaat niet bij de Minister berust.
Periode: 1945–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselectiedienst Winschoten

Opmerking: Met 'de Minister' wordt hier de Minister van V&W bedoeld.
Waardering: V 5 jaar

Departementaal overleg

463.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming in interne overlegstructuren op het beleidsterrein burgerluchtvaart en het opstellen van een verslag van het overleg

Periode: 1945–

Product: verslagen, notulen, instructie

Opmerking: Het gaat om zowel structureel (afdelingsoverleg, SGD-beraad, DG-beraad) als ad hoc overleg.

Bron: interviews (en dossiers van deze overleggen)

Waardering: Verslagen SGD-beraad, DG-beraad: B 5

Overig: V 10 jaar

Overleg met lagere overheden

464.

Handeling: Het voeren van (periodiek terugkerend) overleg met lagere overheden aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Opmerking: Onder deze handeling valt ook de voorontwerpaanwijzing van luchtvaartterreinen (aanwijzingsprocedure).

Waardering: B 5

Overleg met maatschappelijke vertegenwoordigingen

465.

Handeling: Het consulteren van maatschappelijke vertegenwoordigingen en/of het bedrijfsleven ten aanzien van onderwerpen op het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Product: verslagen

Bron: Interviews

Opmerking: Door samen te werken met het bedrijfsleven probeert de Minister bijvoorbeeld de doorvoer- en exportfunctie van de Nederlandse luchtvaart te bevorderen.

Waardering: B 5

Internationaal niveau

Beleidsvorming

1

Handeling: Het formuleren en evalueren van het internationale beleid op luchtvaartgebied in het algemeen, dan wel het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van internationaal beleid met een V&W-breed belang

Periode: 1945–

Opmerking: Departementale coördinatie vindt plaats in de COIB (Cordinatie Internationale Betrekkingen) en de DOE (Departementaal Overleg Europa)

Waardering: B 1

Wet- en regelgeving

466.

Handeling: Het voorbereiden, evalueren, wijzigen en intrekken van internationale wet- en regelgeving op het terrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Waardering: B 1

467.

Handeling: Het voorbereiden, evalueren en wijzigen van Europese wet- en regelgeving op het terrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Waardering: B 1

Overeenkomsten en verdragen

468.

Handeling: Het meewerken aan de totstandbrenging, de ratificatie, de wijziging, de verlenging, de uitvoering en de intrekking van bilaterale en multilaterale verdragen en overeenkomsten op het gebied van de burgerluchtvaart, alsmede de voorbereiding van de Nederlandse toetreding tot deze verdragen

Periode: 1929–

Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten

Waardering: B 1

469.

Handeling: Het kennismaken van luchtvaartovereenkomsten waarbij Nederland geen partij is

Periode: 1945–

Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten

Waardering: V 5 jaar

Deelname aan van internationaal overleg

Internationaal overleg

470.

Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van standpunten aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart in het kader van deelname aan internationaal overleg

Periode: 1945–

Producten: o.a. verslagen, agenda's, notulen, fiches

Opmerking: Bijvoorbeeld het vooroverleg voor de United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (UNCOE), een expertcomité van de VN, gevestigd te Genève; het vooroverleg in het kader van internationale conferenties (ICAO, ECAC) over terrorisme; deelname aan overleg van de ECAC, ICAO en de Verenigde Naties.

Onder deze handeling wordt ook deelname aan internationale conferenties verstaan, zoals de Wereld Administratieve Radioconferenties bijeengeroepen door de Internationale Telecommunicatie Unie. Voor deelname aan congressen en symposia (ten behoeve van het vergaren informatie en kennisontwikkeling), zie handeling

Waardering: B 5

Europese Unie

471.

Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van standpunten aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart in het kader van deelname aan overleg op Europees niveau

Periode: 1945–

Producten: o.a. verslagen, agenda's, notulen, fiches

Waardering: B 5

Koninkrijksrelaties

2

Handeling: Het voeren van overleg met de overige Koninkrijksdelen over het behoud van een goede luchtvervoersrelatie tussen de Rijksdelen en over de eenheid van beleid naar derden (EG) tot

Periode: 1945–

Waardering: B 5

8.1.2. VERANTWOORDING

Verslagen

472.

Handeling: Het opstellen van periodieke verslagen betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Opmerking: Bewaring op het hoogste niveau betekent dat kwartaalverslagen alleen worden bewaard als er geen jaarverslagen zijn, en maandverslagen alleen als er geen jaar- en kwartaalverslagen zijn, etcetera.

Waardering: Verslagen op het hoogste niveau: B 3

Verslagen op onderliggend niveau: V 2 jaar

Voorlichting

473.

Handeling: Het beantwoorden van Kamervragen en het anderszins op verzoek incidenteel informeren van leden of commissies uit de kamers der Staten-Generaal inzake het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1929–

Waardering: B 3

474.

Handeling: Het beantwoorden van vragen van individuele burgers betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Product: Burgerbrieven
Waardering: V 3 jaar

528.

Handeling: Het uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: Voorlichtingsmateriaal
Waardering: Eindproduct: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar

Beroeps- en bezwaarschriften

475.

Handeling: Het behandelen van bezwaarschriften betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: AROB-zaken die tot bijstelling van het beleid hebben geleid: B 5
Overige neerslag: V 10 jaar

529.

Handeling: Het informeren van de Commissie voor de Verzoekschriften en andere tot onderzoeken van klachten bevoegde commissies uit de Kamers der Staten-Generaal en de Nationale Ombudsman naar aanleiding van klachten over de uitvoering of de gevolgen van het beleid betreffende (burger-)luchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: B 3

8.1.3. UITVOERING

Nationaal niveau

Algemeen

Organisatiewijzigingen

476.

Handeling: Het deelnemen aan de oprichting en het (toezicht op het) bestuur van externe, zelfstandige organisaties en instellingen werkzaam op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: Instellingsbesluiten, rapporten
Opmerking: Het betreft bijvoorbeeld de onderzoeks- en ontwikkelingsinstellingen op het terrein van de lucht- en ruimtevaart, die niet zijn aan te merken als rijksoverheidsorganen. Zij hebben geen publiekrechtelijke grondslag, noch oefenen zij publiekrechtelijke bevoegdheden uit. De bedoelde instellingen zijn:
– het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR);
– het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum (NLRGC);
– het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling
Waardering: B 5

Subsidies en financiële bijdragen

Handeling: Het verstrekken (en terugvorderen) van subsidies/premies/investeringsbijdragen aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: De Minister verschaft subsidies op de volgende gebieden:
V: subsidie voor de bouw van nieuwe woningen in de nabijheid van luchtvaartterreinen; bijdragen in de algemene investeringen en bedrijfskosten van het Agentschap van Eurocontrol; in de financiering van de exploitatietekorten van de gemeentelijke luchthaven Rotterdam.
Waardering: B5 voor onderwerpen zoals bijvoorbeeld:
– subsidies voor gezaghebbende, wetenschappelijke organisaties werkzaam op het beleidsterrein burgerluchtvaart, bijvoorbeeld:
a) Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL);
b) NIV(R);
c) Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), tot 1960 Nationaal Luchtvaart Laboratorium (NLL);
– investeringssubsidies en -garanties t.b.v. de ontwikkeling nationale en regionale luchthavens, bijvoorbeeld:
a) ontwikkeling infrastructuur rondom luchthavens;
b) compenseren van tekorten wegens vrijstelling van heffingsbetaling en van exploitatietekorten op de regionale velden
V, 7 jaar voor onderwerpen zoals bijvoorbeeld:
– subsidie voor de bouw van nieuwe woningen in de nabijheid van luchtvaartterreinen
– bijdragen aan bedrijfsvoering niet-wetenschappelijke en overheidsorganisaties werkzaam op het beleidsterrein burgerluchtvaart, bijvoorbeeld:
a) de algemene investeringen en bedrijfskosten van het Agentschap van Eurocontrol;
b) bijdragen in de financiering van de exploitatietekorten van de gemeentelijke luchthaven Rotterdam

(Advies-) Commissies en werkgroepen

(Advies-) Commissies en werkgroepen

479.

Handeling: Het instellen, samenstellen en opheffen van commissies en (inter) departementale werkgroepen e.d. op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: o.a. instellingsbesluit
Waardering: B 4 instellingsbesluit, V 5 jaar overige neerslag

480.

Handeling: Het benoemen van leden van adviescommissies, werkgroepen e.d. ten aanzien van het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Opmerking: Deze handeling gaat ook over plaatsvervangende leden, secretaris en adjunct-secretaris.
Waardering: na administratieve afhandeling ontslag: V 7 jaar

Projecten

482.

Handeling: Het initiëren, begeleiden en evalueren van projecten betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: Voorbeelden van projecten zijn: project Causaal Model Luchtvaart (2005), projectorganisatie Regionale Luchthaven Strategie (RELUS), saneringsprojecten (sanering woningen in verband met geluidshinder Schiphol, 1991), proefproject met geluidsschermen voor woningen (o.a. Leeuwarden)
Waardering: Plan van aanpak en de evaluatie: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar na evaluatie van het project

Vergunningen, certificaten, bewijzen, ontheffingen

23

Handeling: Het machtigen van besturen van landelijke, rechtspersoonlijkheid bezittende verenigingen die de bevordering van de luchtvaart ten doel hebben, tot afgifte van bewijzen van geschiktheid
Periode: 1929–1958.
Waardering: B 5

485

Handeling: Het verlenen, wijzigen en intrekken van vergunningen, certificaten, bewijzen, ontheffingen, erkenningen en vrijstellingen op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1929–
Product: correspondentie, vergunningen, certificaten, bewijzen
Opmerking: Onder deze handeling valt ook het instemmen met door de Minister van Economische Zaken te verlenen vergunningen ingevolge artikel 40, derde lid, van het Mijnreglement continentaal plat voor het gebruik van het helikopterdek van mijnbouwinstallaties Waar 'vergunningen' staat kan ook certificaten, bewijzen, ontheffingen, erkenningen of vrijstellingen gelezen worden
Waardering: Wordt uitgesplitst per categorie:

Vergunningen etc. betreffende Luchtvaart-technische bedrijven:	Waardering
Persoonsvergunningen	V 10 jaar na intrekken
Productvergunningen, zoals:	
Vergunningen voor luchtvaartuigen (voor register zie handeling 487)	V 30 jaar na intrekken
Vergunningen voor luchtvaartuigenontwerpen	– B voor certificaten van Nederlandse ontwerpen, die niet door de EASA zijn uitgegeven – Overige neerslag: V 30 jaar na intrekken
Bedrijfsvergunningen, zoals:	
Onderhoudsbedrijven	V 10 jaar na intrekken
Opleidingsbedrijven	V 10 jaar na intrekken
Onderhoudsmanagementbedrijven	V 10 jaar na intrekken
Productiebedrijven	V 10 jaar na intrekken
Ontwerpbedrijven	V 10 jaar na intrekken
Geluidmeetbedrijven	V 10 jaar na intrekken
<i>Vergunningen etc. betreffende Luchtvaart en Luchtruim:</i>	
Luchthavens, zoals:	
Aanleg luchtvaartterreinen en helihavens	V 10 jaar na intrekken (zie ook handeling 215, 216)
Erkenning vervoer gevaarlijke stoffen	V 10 jaar na intrekken
Parajumping, laagvliegen	V 10 jaar na intrekken
Gebruik van luchtvaartterreinen voor commercieel of militair vervoer	V 10 jaar na intrekken
Luchtruim, zoals:	
Luchtruimsluiting	V 10 jaar na intrekken
Bijzonder luchtverkeersgebied	V 10 jaar na intrekken
Goedkeuring luchtruimgebieden, -routes	V 10 jaar na intrekken
Paraspringgebieden	V 10 jaar na intrekken
Laagvliegen	V 10 jaar na intrekken
Radiogebruik	V 10 jaar na intrekken
Verkeer op of in de nabijheid luchtvaartterrein	V 10 jaar na intrekken
Luchtvaartnavigatie dienstverleners	V 10 jaar na intrekken
<i>Vergunningen etc. betreffende Luchtvaartoperationele bedrijven, zoals:</i>	
Medische verklaringen en autorisaties	V 10 jaar na intrekken
Kwalificatie van opleidings- en trainingsinstellingen en trainingsmiddelen (flightsimulators)	V 10 jaar na intrekken
(Nationale) luchtvaartmaatschappijen	V 10 jaar na intrekken
Verlenen van ontheffingen van de Luchtvaartwetgeving (vervoer eigen bedrijf en Air Traffic Coordination buitenlandse maatschappijen)	V 10 jaar na intrekken
Houden van/ deelnemen aan luchtvaartvertooning of luchtvaartwedstrijd	V 10 jaar na intrekken

<i>Opsporing</i>	<i>Registers</i>	
<i>411</i>	<i>487.</i>	Na vervallen verklaring aanvrager: V 5 jaar
Handeling: Het voorkomen en opsporen van strafbare feiten gepleegd op burgerluchtvaartterreinen gelegen in gemeenten met Rijkspolitie of op aangewezen burgerluchtvaartterreinen in gemeenten met gemeentepolitie, of op/met burgerluchtvaartuigen binnen het rijk	Handeling: Het beheren en onderhouden van (registratie)systemen aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart	<i>Congressen en symposia</i>
Periode: 1929–	Periode: 1945–	<i>488.</i>
Opmerking: Onder deze handeling valt ook het nemen van administratiefrechtelijke maatregelen tegen overtredingen	Opmerking: Het gaat om bijvoorbeeld het luchtvaartuigenregister.	Handeling: Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over congressen, symposia en workshops op het gebied van de burgerluchtvaart
Waardering: B5 voor neerslag die geleid heeft tot een proces	Deze handeling omvat ook de afgifte van verklaringen die de aanvrager van een teboekstelling t.b.v. van Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen in het openbaar register te 's-Gravenhage moet overleggen aan de Bewaarder van de hypotheek, het kadaster en de scheepsbewijzen te (tot 1971) 's-Gravenhage.	Periode: 1945–
V 10 jaar overige neerslag	Voor neerslag betreffende vergunningen, zie handeling 485	Product: correspondentie, verslagen, notulen, folders, flyers, rapporten
	Waardering: Registerbladen: B 5	Opmerking: Deze handeling betreft het deelnemen aan congressen en symposia ten behoeve van kennisontwikkeling. Voor internationale congressen ten behoeve van beleidsvorming en de totstandkoming van verdragen, zie handeling 450.

Bron: gegevens Centrale Archiefselctiedienst (CAS)
Waardering: Indien het Ministerie van V&W de conferentie zelf heeft georganiseerd: B 5
Indien een ander departement of organisatie verantwoordelijk was voor de organisatie: V 5 jaar

Instrumenten

489.

Handeling: Het mede ontwikkelen, vaststellen en gebruiken van instrumenten aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: Eindproducten: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar

Benoemingen

490.

Handeling: Het aanwijzen van personeel om een toezicht- of bestuursfunctie te vervullen op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: (1937) 1945–
Opmerking: Hieronder valt ook het aanwijzen van havenmeesters, luchtvaartattachés, ambtenaren en personen belast met de opsporing van strafbaar gestelde feiten; coördinatoren voor luchtvaarterreinen.

Voor de bewaring van bepaalde dossiers is een aparte handeling in het BSD P-direct geformuleerd. Deze handeling, nummer 27, betreft dossiers van ambtenaren die voor het werkteerren van het betrokken departement of enig andere gebied van bijzondere betekenis zijn geweest, of waarvan de stukken voor het inzicht in de ontwikkeling van een functie en de organisatie van bijzonder belang wordt geacht en daarom blijvend bewaard worden. Aan de hand van de bij de handeling beschreven criteria kan worden beoordeeld welke dossiers voor bewaring moeten worden aangewezen. Op het beleidsterrein burgerluchtvaart worden de benoemingen van de leden van de Raad van Toezicht, het bestuur van de LVB-organisatie en de Raad voor de Luchtvaart bewaard.
Waardering: Na administratieve afhandeling ontslag: V 7 jaar

8.1.4. Specifiek

Taakgebied veiligheid in de luchtvaart

Aanwijzing van luchtvaartuigen

16.

Handeling: Het aanwijzen van toestellen die als luchtvaartuig in de zin van art. 1 onder b van de LVW 1958 aan te merken zijn.
Periode: 1958–
Grondslag: art. 1 onder b van de LVW 1958

Luchtverkeersdienstverlening

Organisatie en middelen

130

Handeling: Het (doen) verwerven, installeren en vervangen van technische installaties en systemen voor de telecommunicatie en radionavigatie
Periode: 1945–1992
Waardering: V 10 jaar na vervanging

131

Handeling: Het onderhouden van technische installaties en systemen voor de telecommunicatie en radionavigatie
Periode: 1945–1992
Opmerking: zie VL-RLD 22
Waardering: Na goedkeuring van de rekening: V 10 jaar

134

Handeling: Het sluiten van overeenkomsten ('letters of agreement') met de bevoegde luchtvaartautoriteiten in aangrenzende staten over de uitoefening van taken m.b.t. de luchtverkeersdienstverlening in elkanders luchtruim
Periode: 1959–1992
Opmerking: Bijvoorbeeld 'letters of agreement' over de uitoefening door Eurocontrol van luchtverkeersdienstverlening in het hogere luchtruim.
Waardering: B 5

136

Handeling: Het (doen) treffen van coördinatieregelingen met de burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten over de uitvoering van taken m.b.t. de luchtverkeersdienstverlening
Periode: ca. 1970–1992
Waardering: B 5

137

Handeling: Het treffen van coördinatieregelingen met de exploitant of gebruiker(s) van een niet-gecontroleerd luchtvaarterrein over de begeleiding van VFR-vluchten
Periode: 1945–1992
Opmerking: Een VFR-vlucht is een vlucht waarbij de vlieger met behulp van herkenningspunten op de grond navigeert. Het zicht is het belangrijkste.
Waardering: B 5

Verkeersleiding

143

Handeling: Het geven van verkeersleiding aan de bestuurders van luchtvaartuigen
Periode: 1937–1992
Opmerking: documenten: vliegplans, strips
Waardering: V 3 jaar

Informatieverstrekking

147

Handeling: Het vervaardigen en verspreiden van luchtvaartpublicaties en -kaarten
Periode: 1951–1992
Waardering: Een exemplaar publicaties en kaarten: B5
Overige neerslag: V 10 jaar

148

Handeling: Het verstrekken van vluchtinformatie, waaronder luchtvaartmeteorologische inlichtingen, aan luchtvaardenden
Periode: 1929–1992
Opmerking: gebeurt radiotelefonisch
Waardering: V 5 jaar

149

Handeling: Het verstrekken van vluchtinlichtingen vóór de vlucht
Periode: 1929–1992
Waardering: V 3 maanden

150

Handeling: Het mogelijk opdragen van de uitvoering van taken op het gebied van de vluchtinformatieverstrekking en alarmering aan de exploitant van een luchtvaarterrein
Periode: 1959–1992
Product: besluiten, correspondentie
Waardering: V 10 jaar

170

Handeling: Het informeren van justitiële instanties over de opsporing en vervolging van delicten
Periode: 1930–1994
Waardering: Na kennisgeving: V 5 jaar

Alarmering en hulpverlening

85

Handeling: Het behandelen van kennisgevingen en eventuele rapportage door de gezagvoerder van a) omstandigheden die de luchtvaart in gevaar (kunnen) brengen, b) door de noodtoestand gedicteerde afwijkingen van de plaatselijke voorschriften, c) gevallen van wederrechtelijke inmenging in de vluchtuitvoering
Periode: 1959–
Waardering: B 5

151

Handeling: Het verzorgen van alarmering
Periode: 1959–1992
Opmerking: gebeurt radiotelefonisch
Waardering: V 5 jaar

152

Handeling: Het nemen van maatregelen bij wederrechtelijke inmenging en onderschepping van luchtvaartuigen
Periode: 1959–1992
Opmerking: gebeurt radiotelefonisch
Waardering: V 5 jaar

110

Handeling: Het kennis nemen van meldingen door de luchtvaartmaatschappij van voorvallen en ongevallen met gevaarlijke stoffen
Periode: 1988–
Waardering: V 10 jaar

Milieueisen voor luchthavens

492

Handeling: Het vaststellen van de eisen op milieugebied voor luchthavens
Periode: 2003–
Bron: Jaarplan programma Luchthavens i.o. 2005
Waardering: B 5

Taakgebied vervoer

Luchtvaartconomie

493.

Handeling: Het stimuleren van de ontwikkeling van de Nederlandse vliegtuig-industrie
Periode: 1929–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselectiedienst Winschoten
Waardering: B 5

494.

Handeling: Het aanvragen van en bemiddelen bij toewijzing van deviezen ten behoeve van de invoer van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen.
Periode: 1945–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselectiedienst Winschoten
Waardering: V 10 jaar

495.

Handeling: Het bemiddelen bij aanvragen voor concessies en exploitatievergunningen door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen bij buitenlandse luchtvaartautoriteiten
Periode: 1945–
Bron: gegevens Centrale Archiefselectiedienst (CAS)
Waardering: V 5 jaar

Chartervervoer

201.

Handeling: Het kennis nemen van het uitvoeren van bepaalde categorieën commerciële vluchten door niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die gevestigd zijn in staten aangesloten bij de Multilaterale Overeenkomst inzake commerciële rechten voor niet-gereguleerde luchtdiensten binnen Europa
Periode: 1958–
Waardering: Na kennisneming: V 1 jaar

Steunverlening aan luchtvaartmaatschappijen (KLM)

205

Handeling: Het deelnemen in het kapitaal, het verstrekken van garanties en leningen, in overleg met de Minister van Financiën
Periode: 1946–
Waardering: V 10 jaar na afloop garantie en leningsovereenkomsten

206

Handeling: Het uitvoeren van de overeenkomst tussen rijk en KLM
Periode: 1946–
Opmerking: De financiële verhouding met de KLM wordt telkenmale in een bij wet bekrachtigde overeenkomst vastgelegd. Voor verdere informatie: zie RIO
Waardering: B5 overeenkomst V 15 jaar overige neerslag

207

Handeling: Het namens het rijk verrichten van handelingen e.d. verband houdende met het houderschap van (prioriteits-)aandelen en het vervullen van een commissariaat
Periode: 1946–
Waardering: B 5

Exploitatie regeringsvliegtuigdienst/vliegtuig

208

Handeling: Het exploiteren van de Regeringsvliegtuigdienst van de binnenlandse luchtverbinding tussen het westen en Groningen, Twente en Limburg
Periode: 1945–1946
Waardering: V 5 jaar

209

Handeling: Het onderhouden en exploiteren van het regeringsvliegtuig
Periode: 1946–
Waardering: V 50 jaar

De ontwikkeling van de infrastructuur

Planvorming

215

Handeling: Het toetsen van landelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ordeningsplannen vanuit het luchtvaartbelang
Periode: ca. 1960–
Product: onderzoeken, standpunten
Waardering: B5 eindproduct, V 10 jaar overige neerslag

216

Handeling: Het mede ontwikkelen van projectplannen voor de aanleg, uitbreiding e.d. van (inter)nationale en regionale luchthavens
Periode: 1945–
Waardering: B 5

De aanwijzingsprocedure

225

Handeling: Het op basis van het advies van de Hoorcommissie en in overleg met de Minister van VROM vaststellen en bekend maken van de aanwijzing, sedert 1978 in overeenstemming met de Minister van VROM
Periode: 1936–
Waardering: B 5

496.

Handeling: Het aanwijzen van gecoördineerde luchtvaarterreinen
Periode: 1997–
Grondslag: Besluit slotallocatie, zoals gewijzigd bij besluit van 3 november 1998, Stb. 1998 nr. 643, art. 2
Opmerking: * De wet maakt onderscheid tussen gecoördineerde en volledig gecoördineerde luchtvaarterreinen. Een gecoördineerd luchtvaarterrein beschikt over een coördinator. Een volledig gecoördineerd luchtvaarterrein mag bovendien alleen luchtvaartmaatschappijen toelaten die over een door de coördinator toegewezen 'slot' beschikken.
* Deze handeling omvat ook het schorsen, intrekken e.d. van een aanwijzing.
Waardering: B 5

Zonering, sanering e.a. maatregelen tegen geluidshinder

231.

Handeling: Het vaststellen van geluidszones bij luchtvaarterreinen
Periode: 1978–
Waardering: B 5

235.

Handeling: Het heffen van een geluidsheffing op burgerluchtvaartuigen ter vergoeding van door het rijk gemaakte kosten bij de bestrijding van geluidshinder
Periode: 1984–
Opmerking: zie CVL-LI 10
Waardering: Na verrekening met de exploitant van een luchtvaart-terrein: V 1 jaar

236.

Handeling: Het, in overleg met de Minister van VROM, plannen van aard, omvang en kosten (globale isolatieplannen) en toezien op de uitvoering van de sanering van woningen binnen de geluidszone, na overleg met provincie en gemeente(n)
Periode: 1978–
Product: – Regeling geluidwerende voorzieningen, Stcrt. 100 (1983) (ingetrokken begin 1997, Stcrt. 47 (1997); – Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, Stcrt. 47 (1997)
Waardering: B 5

240.

Handeling: Het handhaven van de voorschriften m.b.t. de voorkoming van de overschrijding van de grenswaarde van de geluidsbelasting buiten de geluidzone
Periode: 1978–
Waardering: Rapportages, zoals bedrijfsinterne milieuraudits (BIM's), rapporten NLR, kwartaalrapporten LI/Bureau geluidsbewaking: B 3
Overige neerslag na afdoening van klacht/nemen van maatregelen: V 5 jaar

498.

Handeling: Het in overeenstemming met de Minister van VROM vaststellen van gebruiksplannen voor burgerluchtvaartterreinen
Periode: 1994–
Grondslag: LVW, zoals gewijzigd bij de wet van 7 juli 1994, Stb. 1994, 601, art. 30b, lid 3; Memorie van Antwoord bij art. 30b
Opmerking: Hieronder valt ook de wijziging van deze plannen. Voor de terreinen in kwestie zijn grenswaarden voor geluidsbelasting vastgesteld. Het gebruiksplan is bedoeld als preventief handhavinginstrument.
Waardering: B5 eindproduct, V 10 jaar overige neerslag

De exploitatie van de infrastructuur

265.

Handeling: Het deelnemen aan de oprichting, het aandelenbeheer en (het toezicht op) het bestuur van de naamloze vennootschappen voor luchthavens
Periode: 1947–
Waardering: B 4

Toezicht op de vakbekwaamheid van het luchtvaartpersoneel

Opleiding

499.

Handeling: Het (doen) verzorgen van opleidingen op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: Het betreft bijvoorbeeld opleidingen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging; organiseren van theoretische en praktische (her-)examens voor de verkrijging van bevoegdheidsbewijzen en verklaringen; opleidingen op luchtvaartgebied aan de Rijksluchtvaartschool (RLS); innen van bijdragen der leerlingen; toezicht houden op organisatie, studieresultaten, examens en nakoming voorschriften; afgeven van diploma's; verstrekken van voeding, huisvesting, zakgeld, medische verzorging en kleding aan de leerlingen
Waardering: leerprogramma's: B 5
Financiële stukken: V 7 jaar
Overige neerslag: V 5 jaar

Privatisering Rijksluchtvaartschool

49.

Handeling: Het privatiseren van de Rijksluchtvaartschool per 1 juli 1991 onder de naam van KLM Luchtvaartschool BV (KLS)
Periode: 1989–1996
Waardering: B 5

Aanschaf lestoestellen

47.

Handeling: Het aanschaffen en vervangen van lestoestellen, luchtvaartinstrumenten en vluchtstimulators
Periode: 1946–1991
Waardering: V 10 jaar na vervanging

Toezicht op de vluchtvoorbereiding en uitvoering

EG-lijndienstvluchten

504.

Handeling: Het kennis nemen van EG-lijndienstvluchten;
Periode: 1993–
Waardering: Na afloop geldigheidsduur: V 5 jaar

Toezicht op inrichting en gebruik van luchtvaartterreinen

Inrichting en uitrusting van luchtvaartterreinen

252.

Handeling: Het eventueel tijdelijk sluiten van luchtvaartterreinen wegens veiligheids- of andere redenen
Periode: 1959–
Product: Ministerieel besluit, verordening
Waardering: B 5

253.

Handeling: Het doen treffen van veiligheidsvoorzieningen voor die delen van militaire vliegvelden die uitsluitend voor de burgerluchtvaart worden gebruikt
Periode: 1991–
Opmerking: zie VL-RLD 8,10,11
Waardering: Kwartaalrapportages en goedgekeurde interne regelingen (op het hoogste niveau): B 3
Overig: V 2 jaar

Verbieden van belemmeringen nabij luchthavens

260.

Handeling: Het toekennen van schadevergoeding voor ten behoeve van het rijk opgelegde bouwverboden
Periode: 1929–
Waardering: Na verrekening: V 5 jaar

Medewerking aan defensie

263.

Handeling: Het verlenen van medewerking aan de Minister van Defensie om in buitengewone omstandigheden burgerluchtvaartterreinen te vorderen of burgerluchtvaartpersoneel in te zetten voor de landsverdediging
Periode: 1929–1992
Waardering: B 6

Internationaal niveau

Algemeen

Implementatie internationale regelgeving

505.

Handeling: Het implementeren van internationale regels inzake het beleids terrein burgerluchtvaart in bestaande of nieuwe regelgeving op nationaal niveau.
Periode: 1945–
Opmerking: 'Implementeren' betreft het opnemen van internationale en Europese regels in de lokale/Nederlandse wetgeving betreft. Implementeren heeft wetswijzigingen tot gevolg: hier hangt een beleidstraject aan.
Waardering: B 1

Bilaterale betrekkingen

15.

Handeling: Het verlenen van technische bijstand aan minder ontwikkelde landen
Periode: 1945–
Waardering: Na afronding bijstand: V 10 jaar

De International Civil Aviation Organization (ICAO)

507.

Handeling: Het voordragen van kandidaten voor deelname aan Trainee Programmes van ICAO
Periode: 1944–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Waardering: Na administratieve afhandeling ontslag: V 7 jaar

508.

Handeling: Het bemiddelen bij de opvulling van vacatures bij ICAO
Periode: 1944–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Waardering: Na administratieve afhandeling ontslag: V 7 jaar

509.

Handeling: Het verlenen van medewerking aan de uitvoering van het Technical Assistance programma van ICAO: het verzorgen van stages voor ICAO fellowshipholders. het uitzenden van Nederlandse experts naar het buitenland
Periode: 1944–

Bron: Gegevens Centrale Archiefselectiedienst Winschoten
 Waardering: Na administratieve afhandeling ontslag: V 7 jaar

GATT, OESO en UNCTAD

510.

Handeling: Het op verzoek, samen met de Minister van Buitenlandse Zaken, verlenen van incidentele bijstand en behartigen van belangen van Nederlandse luchtvaartondernemingen in het buitenland.

Periode: 1945–
 Bron: Gegevens Centrale Archiefselectiedienst Winschoten
 Waardering: V 5 jaar

'En route' heffingen Eurocontrol

141.

Handeling: Het uitvoering geven aan de internationale en bilaterale overeenkomst inzake/met Eurocontrol over de inning door Eurocontrol van 'en route' heffingen;
 Periode: 1971–

Waardering: Na verrekening: V 10 jaar

8.1.5. *HANDHAVING: INSPECTIES*

512.

Handeling: Het uitvoeren en verslagleggen van (luchtvaart-)inspecties aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Opmerking: Deze handeling wordt onder andere door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgevoerd.

Waardering: Wordt uitgesplitst per categorie:

Inspecties betreffende vergunningen Luchtvaarttechnische bedrijven:

Waardering

Persoonsvergunningen	V 10 jaar na opstellen rapport
Productvergunningen, zoals:	
Vergunningen voor luchtvaartuigen (o.a. burgerluchtvaartregister)	V 30 jaar na opstellen rapport
Vergunningen voor luchtvaartuigenontwerpen	V 30 jaar na opstellen rapport
Bedrijfsvergunningen, zoals:	
Onderhoudsbedrijven	V 10 jaar na opstellen rapport
Opleidingsbedrijven	V 10 jaar na opstellen rapport
Onderhoudsmanagementbedrijven	V 10 jaar na opstellen rapport
Productiebedrijven	V 10 jaar na opstellen rapport
Ontwerpbedrijven	V 10 jaar na opstellen rapport
Geluidmeetbedrijven	V 10 jaar na opstellen rapport
Inspecties etc. betreffende Luchtvaart en Luchtruim:	
Luchthavens, zoals:	B indien inspectie bij grote luchthavens geleid heeft tot sancties
Aanleg luchtvaartterreinen en helihavens	V 10 jaar na opstellen rapport (zie ook handeling 215, 216)
Gevaarlijke stoffen	V 10 jaar na opstellen rapport
Grondafhandeling	V 10 jaar na opstellen rapport
Lading	V 10 jaar na opstellen rapport
Luchtruim, zoals:	
Luchtruimsluiting	V 10 jaar na opstellen rapport
Bijzonder luchtverkeersgebied	V 10 jaar na opstellen rapport
Goedkeuring luchtruimgebieden, routes	V 10 jaar na opstellen rapport
Paraspringgebieden	V 10 jaar na opstellen rapport
Laagvliegen	V 10 jaar na opstellen rapport
Radiogebruik	V 10 jaar na opstellen rapport
Verkeer op of in de nabijheid luchtvaartterrein	V 10 jaar na opstellen rapport
Inspecties etc. betreffende Luchtvaartoperationele bedrijven, zoals:	
Vluchtuitoefening	V 10 jaar na opstellen rapport
Systeem- en procesniveau (luchtvaartmaatschappijen, opleidings- en trainingsinstellingen en simulator operators)	V 10 jaar na opstellen rapport
Platforminspecties (SAFA, SANA, SAGA, toezicht op buitenlandse en Nederlandse luchtvaart)	V 10 jaar na opstellen rapport
luchtvaartvertoning of luchtvaartwedstrijd	V 10 jaar na opstellen rapport
Inspecties op passagiersrechten	V 10 jaar na opstellen rapport
Verwerking en analyse van voorvallen	V 10 jaar na opstellen rapport

513.

Handeling: Het opstellen van (meerjarige) inspectieprogramma's voor inspecties met betrekking tot het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1945–

Product: Inspectieprogramma's

Opmerking: Deze handeling wordt onder andere door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgevoerd. De Inspectie

voert inspecties uit betreffende de volgende onderwerpen: onderhouds-, reparatie- en toeleveringsbedrijven voor de grote luchtvaart (maatschappijen), algemene luchtvaart, helicopters en sportluchtvaart; op de productie van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen voor de grote luchtvaart en radiozend- en ontvangapparatuur voor radiocommunicatie in de luchtvaart mobiele banden t.b.v. de zweefvlieg sport, ballonnen en ULV's,

het geven van nadere aanwijzingen of voorschriften en/of het doen treffen van nadere voorzieningen

8.2. *Actor: Adviescommissie arbeidsomstandigheden boordpersoneel Nederlandse burgerluchtvaart*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1997–
Grondslag: WLTV, zoals gewijzigd bij de wet van 26 maart 1997, Stb. 255, art. 2.14, lid 1
Opmerking: Tot 1997 bestond er een Commissie van Advies inzake de arbeidsomstandigheden (tot 1995: werken rusttijden), die tot taak had de Minister van Verkeer en Waterstaat te adviseren in alle aangelegenheden met betrekking tot de regels voor de arbeidsomstandigheden inzake verkeersvluchten.
Deze adviescommissie adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat over de uitvoering van beleid en regelgeving met betrekking tot de arbeidsomstandigheden van het boordpersoneel van in Nederland geregistreerde burgerluchtvaartuigen.
Waardering: B 5

8.3. *Actor: Adviescommissies en -raden*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: B 5

8.4. *Actor: Airmiss-Commissie (AMC), ofwel: Commissie voor het Onderzoeken van Bijna-botsingen tussen burger- en militair Luchtverkeer, ook wel Burger-Militaire Airmisscommissie*

314.

Handeling: Het onderzoeken van bijna-botsingen tussen burger- en militair luchtverkeer en het eventueel doen van aanbevelingen, ter verhoging van de verkeersveiligheid in de lucht, aan de DG RLD, de Chef van de Marinestaf en de Chef van de Luchtmachtstaf, in afschrift aan de Commissie Vliegverkeersvoorschriften
Periode: 1960–
Producten: adviezen, aanbevelingen, jaaroverzichten
Waardering: B5 verslagen, V 10 jaar overige neerslag

8.5. *Actor: Beleidsgroep Zonering (BGZ)*

461.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming in (interdepartementale) coördinatiecommissies en (ad hoc) (interdepartementale) overlegstructuren op het beleidsterrein burgerluchtvaart waarvan de Minister het secretariaat voert
Periode: 1978–ca. 1987

Product: Adviezen, instructies, verslagen
Opmerking: De beleidsgroep bereidde interdepartementaal vast te stellen ontwerp-aanwijzingen voor, in het bijzonder zoneringsvoorstellen voor de burger- en militaire luchtvaartterreinen
Met 'de Minister' wordt hier de Minister van V&W bedoeld.
Waardering: B 5

8.6. *Actor: Commissie belast met de Keuring van Luchtmaterieel*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1937–1945.
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Opmerking: De commissie adviseerde over de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en de deugdelijkheid van onderdelen daarvan
Waardering: B 5

8.7. *Actor: Commissie Beleidsadvies Luchthaven Rotterdam*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1986
Opmerking: De commissie adviseerde de vakMinister en het gemeentebestuur van Rotterdam over de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven Rotterdam in zijn (boven-)regionale functie en over de investeringsvoorwaarden van de overheid
Waardering: B 5

8.8. *Actor: Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd (CBO)*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1965–
Opmerking: De CBO adviseert en doet voorstellen over de inschakeling van burgerluchtvaartpersoneel en- materieel in tijden van oorlog(sgevaar) ten dienste van de NAVO/ Koninklijke Luchtmacht. Met vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen wordt onderhandeld over de omvang en de voorwaarden van de inzet.
Waardering: B 6

8.9. *Actor: Commissie Onderzoek Toepassing Hefschroefvliegtuig in Burgerluchtvaart*

455

Handeling: Het vaststellen van opdrachten en van de resultaten van interne en externe (wetenschappelijke) studies betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1953–1956

Opmerking: De commissie deed onderzoek naar welke plaats het hefschroefvliegtuig kon innemen in het luchtverkeer in en om Nederland
Waardering: B5 opdracht en eindproduct, V 5 jaar overige neerslag

8.10. *Actor: Commissie Onderwijs Rijksluchtvaartschool*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1972–1992
Opmerking: De commissie adviseerde over aanpassingen van het onderwijs van de RLS naar aanleiding van ontwikkelingen in de burgerluchtvaart
Waardering: B 5

8.11. *Actor: Commissie teneinde de regering van advies te dienen met betrekking tot den bouw van vliegtuigmaterieel hier te lande (Interdepartementale Commissie van Advies inzake den bouw van Vliegtuigmaterieel hier te lande)*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1939–1945.
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Opmerking: De commissie adviseerde de regering inzake de bouw van vliegtuigmateriaal
Waardering: B 5

8.12. *Actor: Commissie ter Voorbereiding van de nodige Wetsvoorstellen ter Bestrijding van Geluidhinder door Vliegtuigen (Juridische Commissie/ Commissie Honig)*

461.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming in (interdepartementale) coördinatiecommissies en (ad hoc) (interdepartementale) overlegstructuren op het beleidsterrein burgerluchtvaart waarvan de Minister het secretariaat voert
Periode: 1968–1980
Product: Adviezen, instructies, verslagen
Opmerking: De commissie bereidde voorstellen ter bestrijding van de geluidshinder door de vliegtuigen voor.
Met 'de Minister' wordt hier de Minister van V&W bedoeld
Waardering: B 5

- 8.13. *Actor: Commissie tot het uitbrengen van Advies in hoeverre Geluidshinder door Vliegtuigen door bouwtechnische Voorzieningen aan Woningen en Gebouwen kan worden verminderd (Bouwtechnische Commissie (Vliegvel-den))*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1986–ca. 1978
Opmerking: De commissie adviseerde in hoeverre maatregelen zouden kunnen worden getroffen om door bouwtechnische voorzieningen aan woningen en gebouwen de geluidshinder door vliegtuigen te verminderen
Waardering: B 5
- 8.14. *Actor: Commissie van Aanneming Leerlingen Verkeersvlieger*
- 517
Handeling: Het selecteren van, het volgen van de vorderingen van en adviseren over leerlingen met betrekking tot de opleiding tot verkeersvlieger
Periode: 1949–1992
Waardering: V 5 jaar
- 8.15. *Actor: Commissie van Advies inzake Psychotechnisch onderzoek van Aspirant-verkeersvliegers*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1937–1991
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Opmerking: De commissie adviseerde de Minister van Waterstaat met betrekking tot het psychotechnisch onderzoek van kandidaten voor de Rijksopleiding tot bestuurder van verkeersvliegtuigen
Waardering: V 10 jaar
- 8.16. *Actor: Commissie van Advies inzake de Werk- en Rusttijden van Leden van de Bemanning van Nederlandse Luchtvaartuigen welke Verkeersvluchten uitvoeren (Commissie WRR/ Commissie Werk- en Rusttijden)*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1974–
Opmerking: De commissie adviseert de Minister over alle aangelegenheden m.b.t. de regels voor werk- en rusttijden inzaken verkeersvluchten
Waardering: V 10 jaar
- 8.17. *Actor: (ad hoc) Commissie van Advies met betrekking tot enige zich bij de exploitatie van de Nederlandse weerschepen voordoende vraagstukken*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1948–1949.
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Opmerking: De commissie adviseerde met betrekking tot enige zich bij de exploitatie van de Nederlandse weerschepen voordoende vraagstukken
Waardering: V 10 jaar
- 8.18. *Actor: Commissie van Advies ter Bestudering van de Vraag welke de meest geschikte Vliegtuig- en Simulator types zijn ter vervanging van de thans bij de RLS in gebruik zijnde Cessna Citations 500*
- 455
Handeling: Het vaststellen van opdrachten en van de resultaten van interne en externe (wetenschappelijke) studies betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1983–?
Opmerking: De commissie deed onderzoek naar de meest geschikte vliegtuigen simulator types voor de RLS
Waardering: B5 eindproduct, V 5 jaar overige neerslag
- 8.19. *Actor: Commissie van Advies voor de opleiding tot bestuurder van verkeersvliegtuigen*
- 521
Handeling: Het houden van het algemeen toezicht op en het adviseren van de regering over de opleiding tot bestuurder van verkeersvliegtuigen (aan de Kweekschool voor de Zeevaart);
Periode: 1931–1937
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Waardering: B 5
- 8.20. *Actor: Commissie voor Sterktevoorschriften voor Burgerluchtvaartuigen*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1955–1976
Opmerking: De commissie adviseerde de Minister betreffende (voorschriften over) sterkte en flutter van burgervliegtuigen
Waardering: V 5 jaar
- 455
Handeling: Het vaststellen van opdrachten en van de resultaten van interne en externe (wetenschappelijke) studies betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1953–1956
Waardering: B5 eindproduct, V 5 jaar overige neerslag
458.
Handeling: Het begeleiden van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: V 5 jaar
- 8.21. *Actor: Contactcommissie tussen de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij en de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker*
- 525
Handeling: Het bemiddelen tussen KLM en Fokker teneinde de bouw van door de KLM benodigde verkeersvliegtuigen in Nederland te laten plaatsvinden;
Periode: 1939–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Waardering: B 5
- 8.22. *Actor: Examencommissies/ (van 1959 tot 1978:) examinatoren voor de burgerluchtvaart*
- 274
Handeling: Het afnemen van examens ter verkrijging van bewijzen van bevoegdheid en/of bevoegdheidverklaringen voor het bedienen of luchtwaardig houden van luchtvaartuigen
Periode: 1956–
Opmerking: De commissies/ examinatoren rapporteren aan de Minister over het examen .
De secretaris is een ambtenaar van V&W.
Waardering: V 3 jaar na afnemen examen
- 8.23. *Actor: Facilitatie Commissie voor de Luchtvaart (per 1990: Luchtvervoer) (FAL Commissie)*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1949–
Opmerking: De commissie adviseert over in Nederland te treffen voorzieningen die moeten bevorderen dat het internationale vliegverkeer zo weinig mogelijk belemmeringen en hinderlijke formaliteiten in de weg worden gelegd. Ook adviseert zij over de Nederlandse standpuntbepaling t.a.v. de nationale bijdrage aan het internationale overleg (ICAO en EG/ECAC) over de vergemakkelijking van het internationale luchtvervoer
Waardering: B 5

518

Handeling: Het coördineren van te treffen voorzieningen op het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1949–

Opmerking: De commissie coördineert van in Nederland te treffen voorzieningen die moeten bevorderen dat het internationale vliegverkeer zo weinig mogelijk belemmeringen en hinderlijke formaliteiten in de weg worden gelegd
Waardering: V 10 jaar

8.24. *Actor: Interdepartementale Adviescommissie inzake de Vliegtuigindustrie (zg. Industrie-commissie)*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1947–1975

Opmerking: De commissie adviseerde over de bevordering van de vliegtuigindustrie.

Waardering: B 5

8.25. *Actor: Locale Projectgroep Schiphol*

461.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming in (interdepartementale) coördinatiecommissies en (ad hoc) (interdepartementale) overlegstructuren op het beleidsterrein burgerluchtvaart waarvan de Minister het secretariaat voert
Periode: 1981–ca. 1985
Product: Adviezen, instructies, verslagen
Opmerking: De projectgroep bereidde de besluitvorming in de Centrale Projectgroep voor door het inventariseren van de planologische situatie en de voor de zonering maatgevende milieuhygiënische situatie rond het luchtvaartterrein, en door het opstellen en het aan de Centrale Projectgroep voorleggen van een voorontwerp-aanwijzing van een luchtvaartterrein
Met 'de Minister' wordt hier de Minister van V&W bedoeld.
Waardering: B 5

8.26. *Actor: Nederlandse leden van de Legal Committee van de International Civil Aviation Organisation*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1947–

Opmerking: De Nederlandse leden van de Legal Committee van de International Civil Aviation Organisation overleggen en brengen advies uit over internationale regelingen, o.a. met betrekking tot de nationale wetgeving
Waardering: B 5

8.27. *Actor: Overlegorgaan voor de Industrie*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: ca. 1990–

Bron: J.K.M. van Gorkom (Luchtvaartinspectie)

Opmerking: Onder voorzitterschap van de directeur van de Luchtvaartinspectie voert het Orgaan overleg met de luchtvaartinspectie en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven over veiligheid en luchtvaarttechniek.
Waardering: B 5

8.28. *Actor: (Vooronderzoeker) Raad voor de Luchtvaart; (vanaf 1999:) Raad voor de Transportveiligheid*

410

Handeling: Het instellen van onderzoeken bij luchtvaartongevallen

Periode: 1937–2005

Opmerking: De vooronderzoeker/ Raad deed (voor)onderzoek naar en rapporteerde over (vermoedelijke) oorzaken van ongevallen of incidenten met Nederlandse burgervliegtuigen of met buitenlandse luchtvaartuigen boven Nederlands grondgebied
Waardering: B 5 eindproduct, V 5 jaar overige neerslag

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1937– 2005

Opmerking: De Raad deed aanbevelingen in het belang van de vliegveiligheid.
Waardering: B 5

307.

Handeling: Het vaststellen van nadere regels omtrent zijn werkwijze

Periode: 1993–2005

Waardering: V 10 jaar

308.

Handeling: Het geven van aanwijzingen aan de Vooronderzoeker

Periode: 1993–2005

Waardering: V 10 jaar

311.

Handeling: Het onderzoeken van de (on)geschiktheid of (on)schuldigheid van een bemanningslid en het nemen van eventuele disciplinaire straffen

Periode: 1937–1992

Waardering: V 5 jaar

313.

Handeling: Het meewerken aan onderzoek naar ongevallen en incidenten in het buitenland

Periode: 1993–2005

Waardering: V 10 jaar

8.29. *Actor: Stuurgroep en Projectbureau PMMS*

332.

Handeling: Het sturen en coördineren van de besluitvorming(sprocedures) bij het uitvoeren van het plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO)

Periode: 1989–

Waardering: V 10 jaar

8.30. *Actor: Vaste Commissie van Deskundigen inzake problemen betreffende de dienstplicht van Oud-leerlingen der Rijksluchtvaartschool*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1950–1960.

Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten

Opmerking: De commissie adviseerde omtrent rekrutering/werving van leerlingen verkeersvliegers en leerlingen militaire vlieger, de verdeling tussen deze categorieën, beperking van de uitval tijdens de opleiding en de vervulling van de dienstplicht door oud-leerlingen
Waardering: B 5

8.31. *Actor: Voorlopige Raad van Toezicht Luchtverkeersbeveiliging*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1947–1975

Opmerking: De commissie adviseerde de Minister van V&W over de inrichting van de LVB-organisatie, het financieel beheer, de verhouding met de overheid en met derden, etc..

Waardering: V 10 jaar

8.32. *Actor: Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart

Periode: 1986–

Opmerking: De werkgroep adviseert over de hoofdlijnen en onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat, waaronder luchtvaartangelegenheden
Waardering: B 5

8.33. *Actor: Werkgroep Nederlandse Vliegtuigindustrie (Commissie ad hoc welke in opdracht van de Ministerraad een rapport dienst op te stellen inzake de Nederlandse Luchtvaartindustrie)*

524

Handeling: Het opstellen van een rapport inzake de Nederlandse luchtvaartindustrie t.b.v. de Ministerraad;
Periode: 1959–1962

Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Waardering: B 5 rapport, V 5 jaar overige neerslag

8.34. *Actor: Werkgroep ter Voorkoming van Aanvaringen tussen Vogels en Civiele Luchtvaartuigen*

516

Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1986–ca. 1978
Opmerking: De werkgroep adviseert over maatregelen ter vermindering van gevaar van aanvaringen
Waardering: B 5

455.

Handeling: Het vaststellen van opdrachten en van de resultaten van interne (wetenschappelijke) studies betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: De werkgroep verricht studies ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Waardering: Opdrachtverstrekking en eindproduct: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar

456.

Handeling: Het verzamelen en bewerken van gegevens ten behoeve van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: De werkgroep verzamelt, analyseert en maakt gegevens bekend over vogelaanvaringen
Waardering: V 5 jaar

457.

Handeling: Het financieren van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: De werkgroep laat studies verrichten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Waardering: V 7 jaar

458.

Handeling: Het begeleiden van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1978–
Opmerking: De werkgroep laat studies verrichten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Waardering: V 5 jaar

519

Handeling: Het bevorderen en coördineren van activiteiten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Periode: 1978–
Waardering: V 10 jaar

9. Actor onder de zorg van de Minister van Algemene Zaken

9.1. Actor: Minister-President

365

Handeling: Het voordragen van een KB en (wet) om in buitengewone omstandigheden de Minister van V&W en van Defensie (blijvend) te machtigen tot het geven van aanwijzingen aan de LVB-organisatie;
Periode: 1993–
Grondslag: WLV, art. 52; WLV, zoals gewijzigd bij de wet van 3 april 1996, Stb. 366, art. 50
Waardering: B 6

522

Handeling: Het voordragen van een KB tot het buiten werking stellen van de bij KB gegeven machtiging aan de Ministers van V&W en Defensie om in buitengewone omstandigheden aanwijzingen te geven aan de LVB-organisatie
Periode: 1996–
Grondslag: WLV, zoals gewijzigd bij de wet van 3 april 1996, Stb. 366, art. 50, lid 3
Opmerking: * Dit gebeurt wanneer het wetsvoorstel betreffende het voortduren van de machtiging wordt verworpen door de Staten-Generaal.
* Voorheen droeg de Minister-president een gewoon besluit voor.

10. Actor onder de zorg van de Minister van Buitenlandse Zaken

10.1. Actor: Minister van Buitenlandse Zaken

468.

Handeling: Het meewerken aan de totstandbrenging, de ratificatie, de wijziging, de verlenging, de uitvoering en de intrekking van bilaterale en multilaterale verdragen en overeenkomsten op het gebied van de burgerluchtvaart, alsmede de voorbereiding van de Nederlandse toetreding tot deze verdragen
Periode: 1944–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Opmerking: De Minister van Buitenlandse Zaken werkt mee. De Minister van V&W voert het secretariaat.
Waardering: B 5

11. Actor onder de zorg van de Minister van Defensie

11.1. Actor: Minister van Defensie

Beleid

20.

Handeling: Het stellen van nadere regels krachtens amvb m.b.t het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: (de totstandkoming van) AmvB

Opmerking: Voorbeeld van onderwerpen van AMvB's is: schadevergoeding aan rechthebbenden
Waardering: B 5

450.

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: Beleidsplannen, beleidsnotities en -nota's, verslagen van vergaderingen
Waardering: B 1

451.

Handeling: Het voorbereiden, evalueren, wijzigen en intrekken van wet- en regelgeving op het terrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: B 1

452.

Handeling: Het leveren van bijdragen aan wet- en regelgeving op gebieden rakend aan de burgerluchtvaart, waarvoor andere Ministers eerstverantwoordelijk zijn
Periode: 1945–
Bron: gegevens Centrale Archiefselctiedienst (CAS)
Opmerking: Bijvoorbeeld: Het voorbereiden, in overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat, van een KB tot ontheffing van bepalingen van en krachtens de LVW die in strijd zouden zijn met de aanleg of het gebruik van militaire werken op burgerluchtvaartterreinen
Waardering: V 6 jaar

454.

Handeling: Het vaststellen, wijzigen of intrekken van aanwijzingen, voorschriften, richtlijnen, reglementen, beleidsregels, verordeningen of instructies aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: Onderwerpen zoals: buitengewone omstandigheden waarin beperkingen of verboden worden opgelegd
Waardering: B 5

505.

Handeling: Het implementeren van internationale regels inzake het beleidsterrein burgerluchtvaart in bestaande of nieuwe regelgeving op nationaal niveau.
Periode 1945–
Opmerking: 'Implementeren' betreft het opnemen van internationale en Europese regels in de lokale/Nederlandse wetgeving betreft. Implementeren heeft wetswijzigingen tot gevolg: hier hangt een beleidstraject aan.
Waardering: B 5

Overleg

229.

Handeling: Het voeren van overleg met de betrokken Ministers over de te verwachten geluidsbelasting voor de omgeving van het aan te wijzen terrein
Periode: 1978–1987
Waardering: B 5

461.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming in (interdepartementale) coördinatiecommissies en (ad hoc) (interdepartementale) overlegstructuren op het beleidsterrein burgerluchtvaart waarvan de Minister het secretariaat voert
Periode: 1945–
Product: Adviezen, instructies, verslagen
Opmerking: Met 'de Minister' wordt hier de Minister van Defensie bedoeld.
Waardering: B 5

462.

Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming van advies- en overlegcommissies waarvan het voorzitterschap en/of het secretariaat niet bij de Minister berust.
Periode: 1945–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Opmerking: Met 'de Minister' wordt hier de Minister van Defensie bedoeld.
Waardering: V 5 jaar

470.

Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van standpunten aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart in het kader van deelname aan internationaal overleg
Periode: 1949–
Producten: o.a. verslagen, agenda's, notulen, fiches
Opmerking: Minister van Defensie bereidt voor en neemt samen met de Minister van V&W (die zorg draagt voor de neerslag van de deze handeling) en het bedrijfsleven deel aan vergaderingen van het Civil Aviation Planning Committee (CAPC) van de NAVO
Waardering: B 5

488.

Handeling: Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over congressen, symposia en workshops op het gebied van de burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: correspondentie, verslagen, notulen, folders, flyers, rapporten
Opmerking: Deze handeling betreft het deelnemen aan congressen en symposia ten behoeve van kennisontwikkeling. Voor internationale congressen ten behoeve van beleidsvorming en de totstandkoming van verdragen, zie handeling 450.

Bron: gegevens Centrale Archiefselctiedienst (CAS)
Waardering: Indien het Ministerie van Defensie de conferentie zelf heeft georganiseerd: B 5
Indien een ander departement of organisatie verantwoordelijk was voor de organisatie: V 5 jaar

526

Handeling: Het voeren van (periodiek) overleg met commissies, werkgroepen e.d. betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Bron: LVW 1978, art. 25 en 28
Waardering: B5 verslagen hoogste niveau V 5 jaar overige neerslag

527

Handeling: Het consulteren van commissies, werkgroepen e.d. betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Bron: LVW 1978, art. 25 en 28
Waardering: NA wil B 5 adviezen V 5 jaar overige neerslag

Uitvoering

231.

Handeling: Het vaststellen van geluidszones bij luchtvaartterreinen
Periode: 1978–
Waardering: B 5

235.

Handeling: Het heffen van een geluidsheffing op burgerluchtvaartuigen ter vergoeding van door het rijk gemaakte kosten bij de bestrijding van geluidshinder
Periode: 1984–
Opmerking: zie CVL-LI 10
Waardering: Na verrekening met de exploitant van een luchtvaart-terrein: V 1 jaar

236.

Handeling: Het, in overleg met de Minister van VROM, plannen van aard, omvang en kosten (globale isolatieplannen) en toezien op de uitvoering van de sanering van woningen binnen de geluidszone, na overleg met provincie en gemeente(n)
Periode: 1978–
Opmerking: Het overleg vindt bij grote saneringsprojecten plaats in een stuurgroep
Waardering: B 5

531.

Handeling: Het registreren en behandelen van klachten betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: V 10 jaar na afhandelen klacht

369.

Handeling: Het opsporen en redden van op zee en in de Nederlandse binnenwateren in nood verkerende bemanningen en passagiers van luchtvaartuigen en schepen
Periode: 1947–
Product: rapportages, proces-verbaal
Waardering: V 20 jaar na afsluiten dossier

376

Handeling: Het vorderen van burgerluchtvaartterreinen of inzetten van burgerluchtvaartpersoneel in buitengewone omstandigheden
Periode: 1929–1992
Waardering: B 6

Onderzoek

455.

Handeling: Het vaststellen van opdrachten en van de resultaten van interne (wetenschappelijke) studies betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: Opdrachtverstrekking en eindproduct: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar

456.

Handeling: Het verzamelen en bewerken van gegevens ten behoeve van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: V 5 jaar

457.

Handeling: Het financieren van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: V 7 jaar

458.

Handeling: Het begeleiden van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: V 5 jaar

Verantwoording

472.

Handeling: Het opstellen van periodieke verslagen betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: Bewaring op het hoogste niveau betekent dat kwartaalverslagen alleen worden bewaard als er geen jaarverslagen zijn, en maandverslagen alleen als er geen jaar- en kwartaalverslagen zijn, etcetera.
Waardering: Voor verslagen op het hoogste niveau: B 5
Voor verslagen op onderliggend niveau: V 2 jaar

473.
Handeling: Het beantwoorden van Kamervragen en het anderszins op verzoek incidenteel informeren van leden of commissies uit de kamers der Staten-Generaal inzake het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1929–
Waardering: B 3
474.
Handeling: Het beantwoorden van vragen van individuele burgers betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: Burgerbrieven
Waardering: V 3 jaar
528.
Handeling: Het uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: Voorlichtingsmateriaal
Waardering: Een exemplaar eindproduct: B5
Overige neerslag: V 5 jaar
529.
Handeling: Het informeren van de Commissie voor de Verzoekschriften en andere tot onderzoeken van klachten bevoegde commissies uit de Kamers der Staten-Generaal en de Nationale Ombudsman naar aanleiding van klachten over de uitvoering of de gevolgen van het beleid betreffende (burger-)luchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: B 3
- (Advies-) Commissies en werkgroepen*
479.
Handeling: Het instellen, samenstellen en opheffen van commissies en (inter)departementale werkgroepen e.d. op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product : o.a. instellingsbesluit
Waardering: B 5
480.
Handeling: Het benoemen van leden van adviescommissies, werkgroepen e.d. ten aanzien van het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: Deze handeling gaat ook over plaatsvervangende leden, secretaris en adjunct-secretaris.
Waardering: Na administratieve afhandeling ontslag: V 7 jaar
- Projecten*
482.
Handeling: Het initiëren, begeleiden en evalueren van projecten betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
- Waardering: Plan van aanpak en de evaluatie: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar na evaluatie
- Vergunningen, toezicht*
485.
Handeling: Het verlenen, wijzigen en intrekken van vergunningen, certificaten, bewijzen, ontheffingen, erkenningen en vrijstellingen op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: correspondentie, vergunningen
Opmerking: Waar 'vergunningen' staat kan ook certificaten, bewijzen, ontheffingen, erkenningen of vrijstellingen gelezen worden
Waardering: V 5 jaar na vervallen vergunning, certificaat etc.
- 530
Handeling: Het houden van toezicht op de naleving van voorschriften betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Opmerking: De Minister van Defensie houdt o.a. toezicht op de naleving van voorschriften van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidszone
Waardering: B 5
- Subsidies*
515.
Handeling: Het verstrekken (en terugvorderen) van subsidies/premies/ aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: V 5 jaar
- 11.2. Actor: Milieucommissies ex. art. 28 LVW*
531.
Handeling: Het registreren en behandelen van klachten betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Waardering: V 10 jaar na afhandelen klacht
461.
Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming in (interdepartementale) coördinatiecommissies en (ad hoc) (interdepartementale) overlegstructuren op het beleidsterrein burgerluchtvaart waarvan de Minister het secretariaat voert
Periode: 1945–
Product: Adviezen, instructies, verslagen
Opmerking: Met 'de Minister' wordt hier de Minister van Defensie bedoeld.
Waardering: B 5
462.
Handeling: Het voorbereiden van, danwel het leveren van een bijdrage aan, de besluitvorming van advies- en overlegcommissies waarvan het voorzitterschap en/of het secretariaat niet bij de Minister berust.
Periode: 1945–
Bron: Gegevens Centrale Archiefselctiedienst Winschoten
Opmerking: Met 'de Minister' wordt hier de Minister van Defensie bedoeld.
Waardering: V 5 jaar
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: ca. 1978
Opmerking: De commissies adviseren over de verbetering en handhaving van de milieuhygiëne rondom het luchtvaartterrein
Waardering: B 5
528.
Handeling: Het uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1945–
Product: Voorlichtingsmateriaal
Waardering: Een exemplaar eindproduct: B5
Overige neerslag: V 5 jaar
- 11.3. Actor: Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1997–
Opmerking: De werkgroep adviseert over maatregelen ter vermindering van gevaar van aanvaringen
Waardering: B 5
455.
Handeling: Het vaststellen van opdrachten en van de resultaten van interne (wetenschappelijke) studies betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1997–
Opmerking: De werkgroep verricht studies ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Waardering: Opdrachtverstrekking en eindproduct: B 5
Overige neerslag: V 5 jaar
456.
Handeling: Het verzamelen en bewerken van gegevens ten behoeve van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1997–
Opmerking: De werkgroep verzamelt, analyseert en maakt gegevens bekend over vogelaanvaringen
Waardering: V 5 jaar

457.
Handeling: Het financieren van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende de het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1997–
Opmerking: De werkgroep laat studies verrichten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Waardering: V 7 jaar
458.
Handeling: Het begeleiden van intern of extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1997–
Opmerking: De werkgroep laat studies verrichten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Waardering: V 5 jaar
- 519
Handeling: Het bevorderen en coördineren van activiteiten ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen
Periode: 1997–
Waardering: V 5 jaar
- 12. Actor onder de zorg van de Minister van Financiën**
- 12.1. Actor: Minister van Financiën*
- 383
Handeling: Het meewerken aan de overdracht door de Minister van Verkeer en Waterstaat van bepaalde vermogensbestanddelen aan de LVB-organisatie
Periode: 1989–1993
Waardering: V 10 jaar na afhandeling
- 13. Actoren onder de zorg van de Minister van Justitie**
- 13.1. Actor: Minister van Justitie/ dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie actor*
- 413
Handeling: Het (samen met de Ministers van V&W en Financiën) voorbereiden en als eerst verantwoordelijke Minister uitvoeren van de Regels beveiliging van luchtvaartterreinen
Periode: 1990–
Waardering: V 5 jaar
- 414
Handeling: Het uitvoeren van beveiligingstaken op de Luchthaven Schiphol
Periode: ca. 1970–
Waardering: V 5 jaar
491.
Handeling: Het goedkeuren van de beveiligingsplannen van de luchthaven-exploitanten en de luchtvaartmaatschappijen
Periode: 2003–
Bron: Wet luchtvaart art. 37 e (wijziging Stb 2002, 226), NCASP hoofdstuk 12
- Waardering: Na intrekking goedkeuring: V 5 jaar
- 13.2. Actor: Veiligheidscommissies (nationale en lokale) voor de Burgerluchtvaart (VB)*
- 516
Handeling: Het adviseren van de verantwoordelijke Minister(s) betreffende het beleidsterrein burgerluchtvaart
Periode: 1970–
Opmerking: De commissie adviseert over de ontwikkeling en invoering van beveiligingsmaatregelen en procedures op de nationale en regionale luchthavens
Waardering: B 5
470.
Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van standpunten aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart in het kader van deelname aan internationaal overleg
Periode: 1970–
Producten: o.a. verslagen, agenda's, notulen, fiches
Opmerking: De commissies plegen vooroverleg in het kader van internationale conferenties (ICAO, ECAC over terrorisme tegen de burgerluchtvaart
Waardering: B 5
- 14. Actor onder de zorg van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**
- 14.1. Actor: Minister van Landbouw en Visserij*
- 419
Handeling: Het, in overleg met de betrokken Ministers (waaronder de Minister van Verkeer en Waterstaat), opstellen, wijzigen en uitvoeren van de regeling inzake luchtvaartuigtoepassing van bestrijdingsmiddelen
Periode: 1983–
Waardering: Opstellen, wijzigen regeling: B 5
Uitvoering: V 10 jaar
- 15. Actor onder de zorg van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap**
- 15.1. Actor: Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap*
- 420
Handeling: Het erkennen van de KLM-Luchtvaartschool (KLS)
Periode: 1989–1996
Waardering: B 5
- 16. Literatuur en bronnen**
- Kamerstukken:*
24 786 nr. 4, Perspectievennota Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur
- 24 786 nr. 9, Integrale Beleidsvisie Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur, Uitgangspunten beleidsvisie Regionale luchtvaartinfrastructuur en nota Beleidsvisie kleine luchtvaartinfrastructuur
24 786 nr. 52, Beleidsnota Strategische Beleidskeuze Toekomstige Luchtvaart
24 786 nr. 54 brief van de Minister over de nieuwe verhouding tussen de rijksoverheid en de luchtvaartsector
24 804 nr. 2, Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart
24 804 nr. 24, brief van de Minister met de aanbieding van de derde en laatste voortgangsrapportage over het uitvoeringsprogramma van de nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart
25 207 nr. 3, Nota beleid ten aanzien van de historische luchtvaart
25 230 nr. 2, Nota Regionale-luchthavenstrategie (RELUS)
25 856 nr. 2, Nota inzake het algemene beleidskader voor luchtverkeersbeveiliging (LVB-nota)
26 241 nr. 9 (A en B), Eindrapport Parlementaire Enquête Bijlerramp
26 893 nr. 49, brief van de Staatssecretaris waarbij ze afziet van een beleidsnota over de regionale en kleine burgerluchtvaart.
26 893 nr. 1–2, Hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens
26 959 nr. 1, Nota Toekomst van de Nationale Luchthaven
26 959 nr. 33, brief van de Staatssecretaris over het stopzetten van project Flyland.
26 959 nr. 50, brief van de Staatssecretaris over het opstarten van het project Mainport Schiphol
- Wetten en regelingen:*
Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, Stb 1991 nr. 22
Luchtvaartwet, Stb 1958 nr. 47, zoals sindsdien gewijzigd.
Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999, Stcrt 1999, nr. 172
Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol, Stcrt 1998, 223
- Overige stukken:*
Rapport van de High Level Groep over het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, november 2000
The Single European Sky in Skyway 32, voorjaar 2004.
- Websites:*
www.Luchtvaartbeleid.nl
www.easa.eu.int
www.jaa.nl
- 17. BIJLAGE 1: Nieuwe en vervallen handelingen**
NB: In het onderhavige BSD is de nummering uit het vastgestelde BSD uit 1996 gebruikt, zoals die in Bijlage 2 wordt weergegeven in de linker kolom.

De nieuwe handelingen zijn doorgeteld vanaf het vastgestelde BSD, <i>niet</i> het RIO, en beginnen dus bij nr. 450.		Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) handeling huidig BSD	Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) handeling huidig BSD
De handelingen aangeduid als 'ingetrokken' zijn ingetrokken in de Aanpassing RIO-BSD Rijksluchtvaartdienst, maart 2000. Auteurs van dit rapport zijn Velsink en Fijnheer. De vervallen handelingen komen voort uit het vervallen van commissies, zie: 2.4.4. Wijzigingen ten opzichte van het RIO en het vastgestelde BSD.					
Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) handeling huidig BSD				
1	1	56	20	122	454
2	2	57	20, 485	123	454
3	470	58	452	124	454
4	505	59	482	125	454
5	472	60	485	126	454
6	470	61	451	127	454
7	505	62	485	128	454
8	470	63	485	129	454
9	505	64	468	130	130
10	459	65	454	131	131
11	505	66	487	132	454
12	470, 505	67	512	133	454
13	470, 505	67A	512	134	134
14	505	67B	512	135	134
15	15	68	451	136	136
16	16	69	485	137	137
17	20	69A	485	138	487
18	470	70	512	139	499
19	470, 505	71	485	140	ingetrokken
20	20	72	515	141	141
21	485	73	485	142	454
22	487	74	485	143	143
23	ingetrokken	75	454	144	454
24	485	76	485	145	463, 465
25	485	77	487	146	451
26	485	78	512	147	147
27	480, 490	79	485	148	148
28	454	80	451	149	149
29	476	81	485	150	150
30	455	82	vervallen	151	151
31	485	83	ingetrokken	152	152
32	51	84	485	153	450, 454, 470
33	499	85	85	154	454
34	499	86	512	155	485
35	485	87	454	156	485
36	499	88	451	157	Vervallen- BSD
37	485	89	485		Organisatie Rijks-
38	499	90	485		overheid
39	451	91	454	158	490
40	499	92	451, 453	159	490
41	499	93	ingetrokken	160	515
42	480	94	451	161	450
43	480	95	451	162	Vervallen (BSD
44	499	96	512		Rijksbegroting)
45	499	97	485	163	454
46	499	98	485	164	454
47	47	99	485	165	451
48	ingetrokken	100	451, 454	166	455, 490
49	49	101	451	167	ingetrokken
50	451	102	512	168	455
51	487	103	451	169	490
52	485	104	ingetrokken	170	170
53	485	105	485	171	454
54	487	106	485	172	ingetrokken
55	487	107	451	173	476, 515
		108	485	174	455
		109	512	175	470, 505
		110	110	176	515
		111	470	177	476, 515
		112	480	178	450
		113	465	179	452
		114	454	180	450
		115	499	181	473
		116	vervallen	182	474
		117	470, 505	183	Vervallen (BSD
		118	20, 452		Voorlichting)
		119	470, 471	184	Vervallen (BSD
		120	471		Nationale
		121	515		ombudsman)

Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) han- deling huidig BSD	Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) han- deling huidig BSD	Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) han- deling huidig BSD
185	474	253	253	321	ingetrokken
186	–	254	459	322	ingetrokken
187	465	255	451, 454	323	ingetrokken
188	455	256	20, 485	324	ingetrokken
189	465	257	485	325	ingetrokken
190	468	258	475	326	ingetrokken
191	450	259	480	327	ingetrokken
192	485	260	475	328	ingetrokken
193	485	261	485	329	ingetrokken
194	20	262	451	330	vervallen
195	451, 480	263	263	331	vervallen
196	480	264	20	332	332
197	454	265	265	333	461
198	485, 504	266	515	334	461
199	451	267	515	335	ingetrokken
200	485	268	516	336	ingetrokken
201	201	269	516	337	ingetrokken
202	454, 485, 512	270	516	338	ingetrokken
203	454, 512	271	516	339	461
204	vervallen	272	516	340	ingetrokken
205	205	273	vervallen	341	516
206	206	274	274	342	ingetrokken
207	207	275	ingetrokken	343	vervallen
208	ingetrokken	276	ingetrokken	344	516
209	209	277	ingetrokken	345	531
210	450	278	517	346	ingetrokken
211	450, 452	279	517	347	455, 456, 457, 458,
212	450	280	517		519
213	450	281	516	348	516
214	450	282	455	349	456
215	215	283	455	350	516
216	216	284	vervallen	351	470
217	455	285	ingetrokken	352	516
218	ingetrokken	286	ingetrokken	353	Vervallen (BSD
219	ingetrokken	287	ingetrokken		Post en Telecom-
220	454	288	516		municatie)
221	480	289	516	354	485
222	ingetrokken	290	455, 458	355	485
223	464	291	ingetrokken	356	Vervallen (BSD
224	480	292	516		Post en Telecom-
225	225	293	ingetrokken		municatie)
226	450	294	vervallen	357	454
227	450	295	vervallen	358	Vervallen (dubbel
228	454, 455	296	vervallen		met 312)
229	461, 462	297	ingetrokken	359	Vervallen (dubbel
230	20	298	ingetrokken		met 313)
231	231	299	ingetrokken	360	411
232	452	300	ingetrokken	361	ingetrokken
233	451, 452	301	ingetrokken	362	Vervallen (BSD
234	Vervallen (BSD Rijksbegroting)	302	vervallen		Rijkswaterstaat, Stcrt. 2004/116)
		303	vervallen		Vervallen (BSD
235	235	304	ingetrokken	363	Meteorologie, Stcrt. 2008/4)
236	236	305	ingetrokken		
237	454	306	516		
238	485	307	307	364	512
239	vervallen	308	308	365	365
240	240	309	411	366	470
241	480	310	516	367	454
242	480	311	311	368	454
243	480	312	411	369	369
244	485	313	313	370	458
245	ingetrokken	314	314	371	454
246	452	315	516	372	454
247	485	316	vervallen	373	458
248	485	317	Vervallen (dubbel met 283)	374	458
249	454			375	452
250	512	318	516, 518	376	376
251	485	319	516	377	20
252	252	320	ingetrokken	378	ingetrokken

Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) han- deling huidig BSD	Nr. handeling BSD 1996	Nr. (nieuwe) han- deling huidig BSD	BSD 1996	RIO
379	ingetrokken	423	470, 471	31	38
380	vervallen	424	471	32	39
381	Vervallen (BSD	425	470, 515	33	40
	Invoerrechten en	426	454	34	41
	accijnzen, Stcrt.	427	454	35	42
	2001/24)	428	131	36	43
382	Vervallen (wordt	429	134	37	44
	meeegenomen in	430	134	38	46
	actualisatie BSD	431	136	39	47
	Invoerrechten en	432	137	40	48
	accijnzen)	433	461	41	49
383	383	434	487	42	50
384	Vervallen (BSD	435	499	43	51
	Invoerrechten en	436	454	44	52
	accijnzen, Stcrt.	437	143	45	53
	2001/24)	438	454	46	54
385	450, 452	439	463, 465	47	55
386	386	440	147	48	56
387	464	441	148	49	65
388	480	442	149	50	67
389	389	443	150	51	68
390	390	444	151	52	69
391	229	445	152	53	70
392	20	446	450, 454, 470	54	71
393	453	447	485	55	72
394	231	448	516	56	73
395	453	449	516	57	74
396	482			58	77
397	454			59	78
398	515			60	79
399	480			61	87
400	516			62	88
401	516			63	89
402	516			64	90
403	516			65	91
404	516			66	92
405	229			67	93
406	20			67A	93
407	453			67B	93
408	453	1	1	68	94
409	568	2	2	69	95
410	Vervallen (BSD Poli- tie, Stcrt. 2007/ 215)	3	3	69A	95
		4	4	70	96
411	Vervallen (BSD Poli- tie, Stcrt. 2007/ 215)	5	5	71	97
		6	9	72	98
412	Vervallen (BSD Poli- tie, Stcrt. 2007/ 215)	7	10	73	99
		8	11	74	100
413	413	9	12	75	101
414	414	10	13	76	102
415	Vervallen (BSD	11	14	77	103
	Internationale	12	15	78	104
	Volksgesondheid,	13	18	79	105
	Stcrt. 2007/214;	14	19	80	106
	BSD Infectieziekte- bestrijding, Stcrt.	15	20	81	107
	2007/114)	16	21	82	108 (vervallen)
		17	22	83	109
416	Vervallen (BSD	18	23	84	110
	Internationale	19	24	85	111
	Volksgesondheid,	20	26	86	112
	Stcrt. 2007/214;	21	27	87	113
	BSD Infectieziekte- bestrijding, Stcrt.	22	28	88	114
	2007/114)	23	29	89	115
		24	30	90	116
417	ingetrokken	25	31	91	117
418	Vervallen	26	32	92	118
419	419	27	33	93	119
420	420	28	34	94	120
421	ingetrokken	29	35	95	121
422	ingetrokken	30	36	96	122
				97	123

**18. BIJLAGE 2: Concordans hande-
lingnrs. RIO en BSD**

NB: In het onderhavige BSD is de num-
mering van het vastgestelde BSD uit
1996 gebruikt, hieronder weergegeven
in de *linker* kolom. Er is dus een andere
nummering aangehouden dan in het RIO.

BSD 1996	RIO
----------	-----

BSD 1996	RIO	BSD 1996	RIO	BSD 1996	RIO
98	124	167	225	237	342
99	125	168	226	238	343
100	126	169	236	239	344 (vervallen)
101	127	170	237	240	366
102	128	171	242	241	367
103	129	172	243	242	368
104	130	173	248	243	369
105	133	174	249	244	373
106	134	175	250	245	374
107	135	176	251	246	375
108	136	177	252	247	376
109	137	178	253	248	377
110	138	179	254	249	380
111	139	180	255	250	381
112	140	181	256	251	382
113	145	182	257	252	383
114	146	183	258	253	384
115	147	184	259	254	386
116	148 (vervallen)	185	260	255	390
117	150	186	–	256	395
118	151	187	261	257	396
119	152	188	262	258	397
120	153	189	262a	259	398
121	154	190	264	260	399
122	163	191	267	261	400
123	164	192	268	262	401
124	165	193	269	263	403
125	166	194	270	264	404
126	167	195	271	265	407
127	168	196	272	266	408
128	169	197	274	267	409
129	172	198	275	268	6
130	173	199	276	269	7
131	173a	200	277	270	8
132	174	201	278	271	17
133	175	202	279	272	25
134	176	203	280	273	37
135	177	204	281 (vervallen)	274	45
136	178	205	282	275	57
137	179	206	283	276	58
	180	207	284	277	59
138	181	208	288	278	60
139	182	209	289	279	61
140	183	210	291	280	62
141	185	211	292	281	63
142	186	212	295	282	64
143	187	213	296	283	281
144	188	214	297	284	86 (vervallen)
145	189	215	298	285	80
146	195	216	301	286	81
147	196	217	302	287	82
148	197	218	312	288	83
149	198	219	313	289	84
150	199	220	314	290	85
151	201	221	315	291	131
152	202	222	316	292	132
153	203	223	317	293	141
154	205	224	318	294	142
155	206	225	319	295	143
156	207	226	328	296	144
157	210	227	329	297	155
158	213	228	331	298	156
159	214	229	334	299	157
160	215	230	335	300	158
161	216	231	336	301	159
162	217	232	337	302	160
163	218	233	338	303	161
164	219	234	339	304	162
165	223	235	340	305	184
166	224	236	341	306	212

BSD 1996	RIO	BSD 1996	RIO	BSD 1996	RIO
307	227	378	245	448	160
308	228	379	246	449	161
309	229	380	247 (vervallen)		
310	230	381	75		
311	231	382	76		
312	232	383	221		
313	233	284	289 ^a		
314	235	385	293		
315	252 ^a	386	321		
316	273	387	322		
317	281	388	323		
318	285	389	324		
319	286	390	330		
320	287	391	345		
321	290	392	346		
322	299	393	347		
323	300	394	348		
324	303	395	349		
325	304	396	350		
326	305	397	351		
327	306	398	352		
328	307	399	370		
329	308	400	294		
330	309	401	333		
331	310	402	311		
332	311 ^a	403	325		
333	326	404	332		
334	327	405	353		
335	357	406	354		
336	358	407	355		
337	359	408	356		
338	360	409	265		
339	361	410	234		
340	362	411	240		
341	363	412	241		
342	364	413	391		
343	365	414	394		
344	371	415	385		
345	372	416	385 ^a		
346	379	417	374 ^a		
347	387	418	149		
348	388	419	208		
349	389	420	66		
350	392	421	263 ^a		
351	393	422	263 ^a		
352	263	423	152		
353	190	424	153		
354	191	425	154		
355	192	426	172		
356	356	427	173		
357	194	428	173 ^a		
358	232	429	176		
359	233	430	177		
360	238	431	178		
361	266	432	179		
362	320	433	180		
363	200	434	181		
364	239	435	182		
365	222	436	186		
366	16	437	187		
367	170	438	188		
368	171	439	189		
369	204	440	196		
370	209	441	197		
371	220	442	198		
372	221	443	199		
373	244	444	201		
374	378	445	202		
375	402	446	203		
377	406	447	206		

19. BIJLAGE 3: Concordans handelingen Minister van Defensie

In 2002 is er een selectielijst voor de Minister van Defensie vastgesteld (Stcrt. 2002/180). In deze selectielijst komen handelingen voor, die niet in het RIO zijn genoemd, genummerd vanaf 1000. Daarnaast zijn de oude RIO-handelingen, met betreffend RIO-nummer opgenomen. Deze nummers waren echter in 1996 al omgenummerd, maar die omnummering is niet overgenomen door Defensie. Om in de bovenstaande concordances terug te vinden welk huidig handelingnummer verwijst naar het handelingnummer uit deze selectielijst, moet men als volgt te werk gaan:

- Is het handelingnummer 1000 of hoger? Kijk dan in de onderstaande concordance.
- Is het handelingnummer lager dan 1000?
- Kijk in bijlage 2 en zoek het nummer in de kolom ‘RIO’ op;
- Onthoud het bijbehorende nummer uit de kolom ‘BSD’;
- Zoek in bijlage 1 naar het nummer uit de kolom ‘BSD’ in de kolom ‘Nr. handeling BSD 1996’;
- Naast het nummer in de kolom ‘Nr. handeling BSD 1996’ staat het nummer van de handeling in het huidige BSD waar de handeling naar verwijst.
- *Voorbeeld: handeling 170 uit de selectielijst van Defensie verwijst naar nummer 367 in BSD 1996. Nummer 367 verwijst naar handeling 454 in het huidige BSD. Dus handeling 170 wordt vervangen door handeling 454.*

Nr. handeling selectielijst 2002	Nr. handeling huidige BSD	Nr. handeling selectielijst 2002	Nr. handeling huidige BSD	Nr. handeling selectielijst 2002	Nr. handeling huidige BSD
1000	450	1009	457,458	1019	531
1001	451	1010	515	1020	458
1002	472	1011	479		
1003	470	1012	482		
1004	473	1013	530		
1005	488	1014	526		
1006	474	1015	527		
1007	529	1016	461,462		
1008	455	1017	515		
		1018	528		

¹ Zie onder meer: Alle hens aan dek. Bedrijfsprocessen en handelingen op het beleidsterrein militair personeel Centrale Organisatie en Koninklijke Marine, 1945-1993. Concept, mei 1993.

² Op jaarbasis lieten de cijfers geen terugval zien.

³ De LVW 1926 daarentegen richtte zich uitsluitend tot de minister van (Verkeer en) Waterstaat.