

Vergaderjaar 2020–2021

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 412

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2021

Sinds het verschijnen van de vorige voortgangsrapportage is zowel door de sectorpartijen als het ministerie verder gewerkt aan de implementatie van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Op 13 december 2018¹, 10 juli 2019², 7 februari 2020³ en 5 november 2020⁴ heeft u de vorige voortgangsrapportages ontvangen. Bijgevoegd treft u de vijfde voortgangsrapportage aan. Hierin ga ik in op de ontwikkelingen sinds de vorige voortgangsrapportage.

Zoals beschreven in de Kamerbrief van 9 maart 2021⁵ wordt in deze voortgangsrapportage ingegaan op de verdere voortgang van de opvolging van de adviezen van de OVV. Er breekt een nieuwe fase aan waarin het rapporteren over ontwikkelingen en trends relevanter is dan het rapporteren over ingevoerde maatregelen. Allerlei grote en kleine maatregelen die bijdragen aan de opvolging van de aanbevelingen van de OVV zijn inmiddels ingevoerd, waardoor deze niet meer elk half jaar aan de orde zijn. Daarnaast komt er met instrumenten als de Staat van Schiphol en de nieuwe Systeemmonitor luchtvaartveiligheid steeds meer zicht op de ontwikkeling van de veiligheid. Deze jaarlijkse producten dragen bij aan het in stand houden van het hoge veiligheidsniveau en het nemen van gerichte maatregelen om de veiligheid verder te verbeteren.

Om een beeld te krijgen van de opvolging van de OVV-aanbevelingen is eind 2019 een eerste evaluatie uitgevoerd door KWINK groep en To70. Die evaluatie heb ik u in maart vorig jaar toegestuurd. Aangezien de onderzoekers concludeerden dat nog niet alle aanbevelingen volledig waren opgevolgd, heb ik toegezegd in 2021 een nieuwe evaluatie uit te laten

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 351

² Kamerstuk 29 665, nr. 373

³ Kamerstuk 29 665, nr. 379

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 395

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 402

voren. Inmiddels is gestart met de aanbesteding voor het evaluatie-rapport. De verwachting is dat, wanneer de evaluatie dit kalenderjaar wordt uitgevoerd, de resultaten begin 2022 met uw Kamer gedeeld kunnen worden.

Uitvoering Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma

Op 21 februari 2020 heb ik u het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) 2020–2024 aangeboden.⁶ In EU-verordening 2018/1139 is vastgelegd dat de EU-lidstaten een nationaal programma voor de luchtvaartveiligheid moeten opstellen en onderhouden conform de internationale standaarden en aanbevolen werkwijzen van ICAO. Ook is Nederland verplicht om een actieplan op te stellen. Met het NLVP en het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid geven we invulling aan deze internationale verplichtingen.

Het NLVP beschrijft hoe de veiligheid met de internationaal voorgeschreven proactieve aanpak is geborgd in samenhang tussen beleid, toezicht en de luchtvaartorganisaties. Het nationale veiligheidsdoel is het continu verbeteren van luchtvaartveiligheid door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau. Een belangrijke vernieuwing in het beleid is het eens per twee jaar uitvoeren van een Nationale Veiligheidsanalyse (NVA). Voor het uitvoeren van deze analyse heb ik een methodiek laten ontwikkelen die is vastgelegd in de bijgevoegde handleiding⁷.

Op basis van de internationale vereisten worden op verschillende niveaus activiteiten uitgevoerd om veiligheidsrisico's in de luchtvaart te beheersen. De NVA richt zich op de risico's die van nationaal belang zijn en een samenwerking tussen luchtvaartorganisaties en/of overheden vereisen. De NVA is een aanvulling op de analyses die de sector uitvoert op organisatieniveau, het Integral Safety Management System (ISMS) voor de gezamenlijke risico's van de activiteiten op Schiphol. De uitkomsten van de NVA gebruik ik mede om het Nederlandse belang in te brengen in de Europese analyses (EASA) en mondiale analyses (ICAO).

In de tweede helft van dit jaar laat ik de NVA voor het eerst uitvoeren. De opdracht heb ik daarvoor verleend. Het resultaat van de NVA is een overzicht van de belangrijkste nationale risico's voor de domeinen commerciële luchtvaart, kleine luchtvaart en onbemande luchtvaart. Daarnaast volgen uit de NVA maatregelen om de risico's te beheersen. Dit zijn belangrijke bouwstenen voor het Nederlands actieplan voor luchtvaartveiligheid.

Acties kunnen zich bijvoorbeeld richten op een aanpassing van de regelgeving, op het uitvoeren van veiligheidspromotieactiviteiten of gericht zijn op toezicht. Ik verwacht uw Kamer in 2022 dit actieplan te kunnen aanbieden.

Systeemmonitor luchtvaartveiligheid

Nederland zet in op een volledige compliance met de internationale standaarden en heeft de ambitie om voortdurende tot de best presterende landen ter wereld te behoren. Veiligheid ontstaat niet vanzelf. Een hoog veiligheidsniveau vraagt om een georkestreerde inspanning, nationaal en internationaal, van overheden en sectorpartijen. Vanuit mijn eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vliegverkeer heb ik de

⁶ Kamerstuk 24 804, nr. 116

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Systeemmonitor luchtvaartveiligheid laten ontwikkelen.⁸ Dit geeft mede invulling aan aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in het rapport «Veiligheid vliegverkeer Schiphol».⁹ Het functioneren van het veiligheidssysteem van de overheid (regelgeving en kaders, toelating en toezicht en reflectie), het veiligheidssysteem van de sectorpartijen (inrichting (vlieg)operatie) en de onderlinge samenwerking staat hierbij centraal.

De systeemmonitor is internationaal gezien uniek en vooruitstrevend. Het bijgevoegde rapport beschrijft voor de eerste keer het functioneren van het veiligheidssysteem voor peildatum 1 januari 2021¹⁰. Dit levert een eerste beeld op van hoe het veiligheidssysteem functioneert. De aanname is dat een goed functionerend veiligheidssysteem bijdraagt aan het in stand houden en verder verhogen van het veiligheidsniveau. Tegelijkertijd is het niet zo dat de operationele luchtvaartveiligheid direct bepaald wordt door de prestatie van één indicator. In werkelijkheid betreft het een complex systeem met veel veiligheidswaarborgen.

Uit de systeemmonitor blijkt dat er ruimte is voor een verdere versterking van het luchtvaartstelsel. Het is aan de verschillende betrokken actoren binnen het luchtvaartstelsel om een nadere analyse uit te voeren en de aantoonbare implementatie van de internationale kaders te verbeteren. Hieronder volgt voor de belangrijkste verbeterpunten een korte nadere toelichting.

Het eerste thema dat uit de systeemmonitor naar voren is gekomen is dat Nederland actiever kan bijdragen aan de totstandkoming van de internationale kaders vanuit de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en het aantoonbaar effectief implementeren van deze kaders. In dat kader werkt IenW op dit moment aan een verbetering van de processen met betrekking tot de totstandkoming van (wijzigingen van) de internationale kaders en de aantoonbare implementatie van deze kaders. Op deze wijze kan Nederland meer invloed uitoefenen op de totstandkoming van deze kaders, zorgdragen voor een goede aansluiting van de Nederlandse situatie en borgen dat de kaders aantoonbaar zijn geïmplementeerd in het Nederlandse luchtvaartstelsel. Dit in aanvulling op de Europese vertaling van de ICAO-kaders door EASA, waaraan Nederland reeds een actieve bijdrage levert.

Uit de systeemmonitor blijkt ten tweede dat een aantoonbare versterking van de toezichthoudende rol van de ILT op het terrein van luchtvaart wenselijk is op basis van de internationale kaders. De ILT heeft een nieuwe versie van het kwaliteitsmanagementsysteem Luchtvaart (KMS-LV) opgeleverd. Uit een onafhankelijk onderzoek van de Auditdienst Rijk blijkt dat de ILT daarmee een belangrijke tussenstap heeft gezet¹¹. Dit heeft zijn meerwaarde bewezen in de ISO-audit die in september 2020 positief is verlopen. Deze aangepaste werkprocessen, compliant aan de internationale regelgeving, moeten uiteindelijk hun doorwerking vinden in de praktijk. Uit de systeemmonitor blijkt dat er ruimte voor verbetering is bij het adequaat invullen van de (beschrijving van de) rollen en verantwoordelijkheden van ILT met betrekking tot het toezicht op de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen. Ook blijkt dat de kaders die

⁸ Kamerstuk 29 665, nr. 379

⁹ Dit betreft aanbeveling 7 met betrekking tot de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol en aanbeveling 8 met het advies om hierover openbaar verantwoording af te leggen.

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/05/06/eindrapport-projectbeheersing-basis-op-orde-luchtvaart-bol>

moeten zorgen voor het effectief uitvoeren van het toezicht op de luchtvaartsector niet volledig waren geïmplementeerd. Dit betreft in het bijzonder de kwalificaties van het technisch personeel van ILT. Uit de systeemmonitor blijkt tevens dat verbetering mogelijk is van het effectief uitvoeren van analyses van voorvallen. Tot slot blijkt dat verbetering mogelijk is in het oplossen van veiligheidsproblemen door ILT in het bijzonder voor de luchthavens. Naar aanleiding van het OVV-rapport uit 2017 heb ik daarom reeds extra capaciteit en middelen vrijgemaakt ter versterking van de ILT, inclusief het Analyse bureau luchtvaartvoorvallen.¹² Uit de systeemmonitor blijkt dat een verdere versterking noodzakelijk is.

Het derde thema dat uit de monitor naar voren komt is het beheersen van de integrale veiligheidsrisico's op Schiphol door de sector. Naar verwachting evalueert het ISMS in 2022 opnieuw de geïdentificeerde risico's. De roadmap veiligheidsverbetering Schiphol bevat de maatregelen die de sector neemt om de integrale veiligheid op Schiphol te verbeteren. De roadmap is een levend document waaraan periodiek maatregelen worden toegevoegd. Uit de systeemmonitor blijkt dat nog niet voor alle geïdentificeerde risico's expliciet is aangegeven welke maatregelen worden genomen.

Het vierde thema dat uit de systeemmonitor naar voren komt is de aantoonbare effectieve implementatie van de internationale kaders voor het onderzoek naar luchtvaartongevallen door de OVV. De grootste verdere verbetering is mogelijk in de beschrijving en gerelateerde procedures van het trainings- en opleidingsprogramma van de onderzoekers bij de OVV. Ik heb van de OVV begrepen dat de OVV dit aandachtspunt in beeld heeft en dat de OVV momenteel werkt aan de afronding van de benodigde procedures.

Het voorliggende rapport betreft een momentopname. Ik ben voornemens om vanuit mijn regierol de systeemmonitor jaarlijks aan uw Kamer aan te bieden. De jaarlijkse actualisatie zal meer inzicht geven in de trends met betrekking tot het functioneren van het veiligheidssysteem. De ambitie daarbij is om een continue aantoonbare verbetering te laten zien. Voor die verbetering heb ik extra middelen beschikbaar gesteld voor de versterking van de luchtvaartautoriteit die wordt gevormd door (onderdelen van) de directie Luchtvaart van DGLM en de ILT. Voor de taken van ILT heb ik bij Voorjaarsnota € 5 mln beschikbaar gesteld voor 2021 en € 6 mln voor 2022 (Kamerstuk 35 850 XII, nr. 1). Over de versterking van de taken van de directie Luchtvaart voor 2021 en 2022 informeer ik u bij de Ontwerpbegroting 2022. Voor de jaren daarna zet ik mij eveneens in om middelen vrij te maken voor versterking van de luchtvaartautoriteit, zowel voor de ILT als voor de directie Luchtvaart. Ook hierover informeer ik u bij de Ontwerpbegroting 2022.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

¹² In de vierde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol bent u geïnformeerd over de tussentijdse evaluatie van de besteding van die capaciteit en middelen. Zie Kamerstukken II 2020/21 29 665, nr. 395.

Voortgangsrapportage OVV-aanbevelingen veiligheid Schiphol

In deze voortgangsrapportage is de stand van zaken weergegeven van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV in het rapport *Veiligheid vliegverkeer Schiphol* uit 2017. Net als in de voorgaande vier voortgangsrapportages wordt de voortgang beschreven op de volgende aanbevelingen en onderwerpen.

1. Reductie van veiligheidsrisico's door de sector (aanbeveling 1 t/m 3);
2. Samenwerking aan veiligheid binnen de sector (aanbeveling 4 t/m 6);
3. Eindverantwoordelijkheid Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (aanbeveling 7 en 8).

1. Reductie veiligheidsrisico's door de sector

Aanbeveling 1 tot en met 3

1. Ontwikkel een nieuw toekomstbestendig operationeel concept voor de afhandeling van vliegverkeer op Schiphol, waardoor huidige en toekomstige veiligheidsrisico's worden verminderd. Denk daarbij aan onderstaande maatregelen:
 - a. zorg voor vermindering van het aantal wisselingen van baancombinatie;
 - b. reduceer de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven.
2. Verminder huidige en toekomstige veiligheidsrisico's door andere onderstaande maatregelen:
 - a. minimaliseer het aantal kruisingen van actieve start- en landingsbanen;
 - b. monitor en evalueer de afwijkingen van procedures en standaarden door verkeersleiders;
 - c. beoordeel de risico's van een stapeling van veiligheidsrisico's en bijbehorende mitigerende maatregelen;
 - d. verminder structureel het aantal runway incursions.
3. Onderzoek vooraf en integraal wat de effecten van groei van het vliegverkeer zijn op de veiligheid en neem maatregelen om die effecten structureel te beheersen.

In de luchtvaartsector is het verplicht om allerlei typen voorvallen te melden, ook als er geen sprake is van een direct risico of gevaar voor de veiligheid. Als onderdeel van een positieve veiligheidscultuur wordt personeel aangemoedigd om zoveel mogelijk te melden. Dit leidt tot een groot aantal meldingen van voorvallen zonder groot risico. In gebruiksjaar 2020 zijn er ongeveer 4.500 meldingen van voorvallen op Schiphol. In verhouding tot het aantal vliegtuigbewegingen is dit vergelijkbaar met 2019.

Ook tijdens het verminderde vliegverkeer is de continue verbetering van de veiligheid op Schiphol doorgegaan.

Eén van de aanbevelingen van de OVV ziet op het reduceren van het aantal runway incursions. In de Staat van Schiphol wordt gerapporteerd over de trend met betrekking tot runway incursions over de laatste jaren, daarmee ook voor gebruiksjaar 2020. In dat jaar zijn er ondanks het lagere aantal vluchten 28 runway incursions gemeld. In de beantwoording van Kamervragen¹³ over het hoge aantal runway incursions is aangegeven dat het grootste gedeelte van de runway incursions te verklaren is doordat gedurende 25 minuten door 16 vliegtuigen op de Zwanenburgbaan werd geland, terwijl deze nog niet vrijgegeven was. Dit incident is nog in onderzoek bij de OVV en de sector (ISMS) heeft technische maatregelen genomen om een dergelijk voorval in de toekomst te voorkomen. In de

¹³ Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2489

Staat van Schiphol¹⁴ is te zien dat, ondanks dit ene incident, de dalende trend in zowel aantallen als ernst van runway incursions ook voor gebruiksjaar 2020 doorzet.

Een belangrijke maatregel om de complexiteit van de infrastructuur te verminderen is de voltooiing van het dubbele taxibanenstelsel. In de vorige voortgangsrapportage meldde ik dat de voltooiing van de dubbele taxibaan Quebec langer duurt dan oorspronkelijk gepland. Inmiddels heeft de sector in verband met COVID-19 de investeringsportefeuille opnieuw bezien en laten weten dat de aanleg van fase 1B, de finale aansluiting aan de oostelijke zijde, opnieuw gepland wordt. Ik dring er bij de sector op aan om de gevolgen hiervan inzichtelijk te maken en de planning niet verder te laten opschuiven dan noodzakelijk. Tegelijkertijd ligt de aanleg van de dubbele taxibaan niet stil. Fase 1A, waarmee de dubbele taxibaan aan de noordzijde wordt aangesloten, wordt naar verwachting aan het einde van dit jaar opgeleverd. Op dit moment is de technische wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bij uw Kamer in behandeling. Deze wijziging moet ertoe leiden dat het viaduct over de A4 dat in aanbouw is, onderdeel wordt van het luchthaventerrein en dus ook daadwerkelijk in gebruik genomen kan worden door het vliegverkeer. In het schriftelijk overleg van 28 april jl. zijn ook vragen gesteld over de wijziging van het LIB. De beantwoording van deze vragen zal voor het Commissiedebat over luchtvaart op 24 juni worden toegestuurd.

2. Samenwerken aan veiligheid

Aanbeveling 4 tot en met 6

4. Stel een gezamenlijke visie op voor de veiligheid van Schiphol waarin expliciet te realiseren veiligheidsdoelen met bijbehorende termijnen zijn opgenomen.
5. Zorg voor een Integraal Veiligheidsmanagementsysteem (IVMS) waaraan alle partijen in het Veiligheidsplatform Schiphol zich committeren, met in ieder geval de volgende onderdelen:
 - a. gezamenlijke aanpak van veiligheidsrisico's met betrekking tot relaties en interacties tussen de afzonderlijke partijen (interfaces);
 - b. gezamenlijke incidentonderzoeken en proactieve veiligheidsanalyses.
6. Zorg ervoor dat het Veiligheidsplatform Schiphol een formele status krijgt met doorzettingsmacht waarbinnen operationele en strategische beslissingen over veiligheid op Schiphol kunnen worden genomen.

Afgelopen najaar heeft de ILT een eerste audit uitgevoerd naar het functioneren van het ISMS. Daarnaast is in dezelfde periode door Baines Simmons net zoals in 2019 een evaluatie uitgevoerd naar het functioneren van het ISMS.¹⁵

In de Staat van Schiphol rapporteert de ILT op basis van de audit over het functioneren van het ISMS en de voortgang van de roadmap. De werkwijze van het ISMS is vastgelegd in het handboek van het Integral Safety Management System (ISMS). De praktische opzet van het handboek lijkt volgens de ILT voldoende bruikbaar om met de huidige werkzaamheden de beoogde resultaten te behalen. Ook constateert de ILT dat het ISMS als veiligheidsmanagementsysteem in grote lijnen qua

¹⁴ In de Staat van Schiphol bent u geïnformeerd over het aantal gemelde runway incursions en de ernst van de voorvallen. Zie Kamerstuk 29 665, nr. 404.

¹⁵ Het eindrapport van de tweede evaluatie van Baines Simmons van ISMS is terug te vinden via [Integralsafety.com](https://www.integralsafety.com)

aanpak en in opzet naar behoren is vormgegeven en dat het voldoende aannemelijk is dat het ISMS een inhoudelijke bijdrage levert aan het verbeteren van de veiligheid op Schiphol.

Uit de werkwijze van het ISMS heeft de ILT afgeleid dat deze gericht is op het beheersen van risico's waarbij er aandacht is voor de oorzaken en gevolgen van risicovolle situaties. De ILT ziet voor het ISMS mogelijkheden om de aanpak, zowel inhoudelijk als organisatorisch, te verbeteren en daarmee de mate van realisatie van de doelen te verhogen. Het ISMS heeft kennisgenomen van de resultaten van de review van de ILT, en neemt de adviezen hieruit ter harte. Met deze adviezen, en de audit-resultaten van de tweede evaluatie van Baines Simmons, wordt het ISMS doorontwikkeld. Aandachtsgebieden daarin zijn een verbeterd kader voor effectiviteitsbepaling van maatregelen en interne auditactiviteiten.

In de vorige voortgangsrapportage heb ik uw Kamer geïnformeerd over de evaluatie van het in 2018 ondertekende convenant. Daarbij heb ik de definitieve evaluatie als bijlage bij het rapport meegestuurd en toegezegd dat in 2021 het verwerken van de aanbevelingen tot formele convenantteksten zal worden opgepakt. Inmiddels is met de sector gestart met de verkenning voor het aanpassen van het convenant. Onderdeel van deze verkenning is in elk geval het verder verbeteren van de werkrelatie tussen het ministerie en de ISMS-partijen. Ik verwacht uw Kamer hier na de zomer nader over te kunnen informeren.

3. Eindverantwoordelijkheid

Aanbeveling 7 en 8

7. Vul de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol nader in door onder andere:
 - a. het opstellen van een helder controleerbaar criterium voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol, en het formuleren van een transparante werkwijze van hoe veiligheid als randvoorwaarde wordt ingevuld;
 - b. de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol in zijn geheel in kaart te brengen;
 - c. bij cruciale besluiten over (de groei van) Schiphol de gevolgen voor veiligheid in de volle breedte te beoordelen;
 - d. handhaafbare normen en doelen voor veiligheid op en rond de luchthaven vast te stellen en deze te gebruiken om de veiligheid permanent te verbeteren;
 - e. veiligheidsaspecten van het vliegverkeer actief te monitoren en regelmatig trendanalyses uit te voeren;
 - f. de effectiviteit van het toezicht op het vliegverkeer op en rond Schiphol te vergroten door meer menskracht en middelen in te zetten, door te investeren in de inhoudelijke kennis van toezichthouders, door meer inhoudelijke inspecties te laten plaatsvinden en door het functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen te verbeteren;
 - g. de gezamenlijke strategische veiligheidsvisie van de LVNL, Schiphol Group en de luchtvaartmaatschappijen te bewaken en zo nodig bij te sturen;
 - h. de organisatie en het functioneren van het Veiligheidsplatform Schiphol te bewaken en zo nodig bij te sturen;
 - i. het externe veiligheidsbeleid ten behoeve van de omwonenden effectiever vorm te geven, onder meer door een heldere en handhaafbare normering voor risico voor omwonenden en bedrijven op te nemen.
8. Leg periodiek openbaar verantwoording af over de rol van eindverantwoordelijke voor veiligheid op Schiphol.

Zoals in de Kamerbrief beschreven is de eerste systeemmonitor luchtvaartveiligheid nu opgeleverd. Deze eerste editie van de systeemmonitor geeft, vanuit mijn rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid, expliciet en transparant inzicht in hoe het veiligheidssysteem functioneerde op 1 januari 2021. Het rapport is een nulmeting en geeft inzicht in de mogelijkheden om het luchtvaartveiligheidssysteem verder te verbeteren. Ik ben voornemens om de systeemmonitor jaarlijks te actualiseren en toe te werken naar een monitor die het gehele Nederlandse luchtvaartstelsel beschrijft (inclusief Caribisch Nederland). Ik neem de bevindingen uit de systeemmonitor mee in de uitvoering van de nationale veiligheidsanalyse. Deze analyse draagt bij aan het actief monitoren van de veiligheidsaspecten van het vliegverkeer en het uitvoeren van trendanalyses.

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) is, zoals vermeld in de Staat van Schiphol, onderdeel van de ILT. Het ABL ontvangt van organisaties en personen in de luchtvaart meldingen over voorvallen waarbij de veiligheid in het geding kan zijn. Het gaat om duizenden vooral verplichte meldingen per jaar. Sinds 2015 is er in Nederland een nieuwe Europese verplichting voor het melden van voorvallen. Dit kan samen met de toename van het aantal vliegtuigbewegingen bijdragen aan de stijging van het aantal voorvalmeldingen. De partij die een voorval meldt, heeft de verantwoordelijkheid om het voorval te onderzoeken om verbeteringen te kunnen doorvoeren. De ILT ziet toe op de voortgang en kwaliteit van het onderzoek.

Het ABL analyseert de informatie in voorvalmeldingen om veiligheidsrisico's te kunnen signaleren. Het ABL deelt de informatie met de organisaties, de toezichthouder en EASA. Het delen van de informatie is een belangrijke stimulans voor partijen en individuen om voorvallen te melden en om maatregelen te nemen om de veiligheid te verbeteren. ABL koppelt haar beeld over de kwaliteit van de meldingen en het meldgedrag terug aan de sector.