Bijlage I: NALV veiligheidsinitiatieven 2025-2026

Deze bijlage wordt voor twee jaar vastgesteld. Nieuwe internationale actieplannen en ook de nieuwe Nationale Veiligheidsanalyse (NVA) en Systeemmonitor kunnen nieuwe veiligheidsinitiatieven opleveren. Deze nieuwe initiatieven worden al gedurende de looptijd van de bijlage opgepakt, maar gepubliceerd bij de tweejaarlijkse herijking.

In Tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de in totaal 96 veiligheidsinitiatieven, verdeeld over categorieën, welke aansluiten bij de diverse overlegplatformen. Van de doorlopende nummering tot 115 zijn 19 veiligheidsinitiatieven de afgelopen twee jaar afgerond.

Tabel I: Veiligheidsinitiatieven verdeeld over de categorieën.

Categorie	Aantal acties
Wet- en regelgeving	6
Bestuur en beleid	6
Aspecten uniek voor de BES-eilanden	7
Toezicht en handhaving	7
Veiligheidssysteem en veiligheidsmanagement-systeem	11
Mensaspecten en bekwaamheid personeel	8
Ongevallenonderzoek	1
Nieuwe technologieën en concepten	0
Luchtvaartvoorvallen	0
Commerciële luchtvaartoperaties	13
Helikopters	2
Kleine luchtvaart	18
Onbemande luchtvaart	8
Onderhoud	0
Luchtverkeersleiding	0
Vliegvelden	3
Veiligheidspromotie	1
Hoog-risicocategorieën van luchtvaartoperaties	5
Afgeronde veiligheidsinitiatieven	19
Totaal	**115**

De veiligheidsinitiatieven die zijn opgenomen in Bijlage I 2025-2026 komen voort uit analyses van de volgende documenten: de Global Aviation Safety Plans 2020-2022 en 2023-2025 (GASP), de Regional Aviation Safety Plans 2022-2024 en 2023-2025 (EUR-RASP) en 2021 (NACC-RASP) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de European Aviation Safety Plans (EPAS) voor 2022-2026, 2023-2025 en 2024 van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), de Nationale Veiligheidsanalyse en de Systeemmonitor Luchtvaart-veiligheid 2022 en 2023. Er zijn vijf nieuwe veiligheids-initiatieven in de lijst opgenomen, genummerd 111-115.

19 veiligheidsinitiatieven uit Bijlage I zijn afgerond en aantoonbaar geborgd. Deze zijn daarom niet meer in de lijst opgenomen. Voor de herkenbaarheid van de veiligheidsinitiatieven, die soms meerdere jaren duren, is gekozen voor het behoud van de doorlopende nummering. Bij deze grijs gearceerde nummers staat de tekst: “veiligheidsinitiatief afgerond”.

Verder is een omissie in de lijst bij veiligheidsinitiatief nummer 41 gecorrigeerd. Hier was abusievelijk het vaststellen en onderhouden van het NLVP (Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma) opgenomen. Dit moet zijn het vaststellen en onderhouden van het Nationaal Actieplan Luchtvaartveiligheid.

Tabel 2 hieronder geeft een integraal overzicht van alle veiligheidsinitiatieven. Benadrukt wordt dat het hierbij gaat om een verdere verbetering van de luchtvaartveiligheid. Veel van deze veiligheidsinitiatieven zijn al geïnitieerd, dan wel gedeeltelijk uitgevoerd. Nederland is verplicht de uitvoering hiervan te monitoren en voor de traceerbaarheid zijn deze daarom wel in onderstaande tabel opgenomen. De veiligheidsinitiatieven zijn geordend op herkomst. Veiligheidsinitiatieven die voortkomen uit later beoordeelde bouwstenen, zoals nieuwe internationale actieplannen, zijn onderaan de lijst toegevoegd.

De NVA geeft de belangrijkste risico’s (opgenomen in cursief) en de daarbij opgenomen mogelijke beheersmaatregelen (hier opgenomen als veiligheidsinitiatief) voor de vier in de NVA genoemde domeinen. Bij de uitvoering van het NALV wordt ook bekeken of deze veiligheidsinitiatieven de meest efficiënte zijn. Binnen de groepering op herkomst, worden de veiligheidsinitiatieven verder ingedeeld conform de categorisering van Tabel 1. In de tabel is soms de internationale afkorting van het onderwerp vermeld.

In kolom 1 wordt een nummer toegekend aan het veiligheids-initiatief. Benadrukt wordt dat de nummers in kolom 1 geen indicatie zijn van een prioritering gegeven aan de veiligheidsinitiatieven. Het gaat hier om een logische ordening.

In kolom 2 is het veiligheidsinitiatief omschreven. In kolom 3 wordt tot slot een indicatie gegeven van de status van de voortgang van het veiligheidsinitiatief. De peildatum voor deze voortgang is de publicatiedatum van het NALV. De voortgang is duidelijk gemaakt met de kleur groen, geel, oranje rood of grijs:

- **Groen** indiceert dat de uitvoering van het veiligheids-initiatief op schema ligt of al (bijna) is afgerond.
- **Geel** betekent dat er met (blijvende) extra aandacht naar het onderwerp wordt gekeken.
- **Oranje** betekent een waarschuwing dat de tijdige realisatie van het veiligheidsinitiatief mogelijk in het geding is.
- **Rood** betekent dat er onvoldoende voortgang is geboekt bij de realisatie van het veiligheidsinitiatief.
- **Grijs** betekent dat het veiligheidsinitiatief is afgerond en geborgd.

Zoals aangegeven is luchtvaart een van de veiligste vormen van transport. Het gaat bij de veiligheidsinitiatieven om het nog verder verbeteren van de veiligheid. Het niet (tijdig) uitvoeren van het veiligheidsinitiatief (oranje en rood) betekent dus niet acuut een risico voor de luchtvaartveiligheid.

In de tabel is soms de internationale afkorting van het onderwerp vermeld.

Tabel 2: Integraal overzicht van alle veiligheidsinitiatieven

Nr.	Veiligheidsinitiatief	Status voortgang
GASP 2020-2022		
Categorie veiligheidssysteem		
1	Strategische samenwerking om de luchtvaartveiligheid gezamenlijk te verbeteren.	
2	Continueren van de acties die voortkomen uit het NLVP.	
3	Op strategisch niveau beschikbaar stellen van de middelen voor de uitvoering van het NLVP.	
4	Opzetten van de strategische samenwerking voor de implementatie van het NLVP.	
5	Verder ontwikkelen van een veiligheidsrisicomanagement-systeem op nationaal niveau.	
6	Strategische samenwerking opzetten met belangrijke luchtvaart-stakeholders om veiligheid gecoördineerd te verbeteren.	
Categorie mensaspecten en competent personeel		
7	Borging voldoende gekwalificeerd technisch personeel voor het effectief uitvoeren van toezicht.	
Categorie toezicht en handhaving		
8	Continue verstrekking van primaire veiligheidsinformatie aan de ICAO door het actualiseren van alle relevante documenten en rapporten naarmate voortgang wordt gemaakt en dit te delen.	
9	Verstrekking van primaire veiligheidsinformatie aan de ICAO door het afronden, toesturen en actualiseren van alle relevante documenten en rapporten.	
Categorie wet- en regelgeving		
10	Consistente implementatie van de ICAO-standaarden en werkwijzen op nationaal niveau.	
11	Ontwikkeling van een kaderstellend wet- en regelgeving.	
12	Continue implementatie van en overeenstemming met ICAO standaarden en werkwijzen op nationaal niveau (borging proces).	
Categorie bestuur en beleid		
13	Strategische toewijzing van middelen om effectief toezicht te houden.	
14	Oprichting van een veiligheidsmanagementsysteem op nationaal niveau.	
15	Waarborgen financiële middelen voor het beschikbaar stellen van risicomodellen voor de sector.	
16	Strategische samenwerking met belangrijke luchtvaart-stakeholders om het gebruik van risicomodellen te bevorderen.	
17	Veiligheidsinitiatief afgerond.	
Categorie hoog-risicocategorieën van luchtvaartoperaties		
18	Implementeren van veiligheidsacties om ongelukken te voorkomen bij het onbedoeld raken van de grond tijdens gecontroleerde vluchtfase (CFIT).	
19	Implementeren van veiligheidsacties om ongelukken te voorkomen bij verlies van controle tijdens de vlucht (LOC-I).	
20	Implementeren van veiligheidsacties om botsingen tussen luchtvaartuigen in de lucht te voorkomen (MAC).	
21	Implementeren van veiligheidsacties om ongelukken te voorkomen waarbij luchtvaartuigen buiten de landingsbaan terechtkomen (RE).	
22	Implementeren van veiligheidsacties om botsingen op de landingsbaan tussen luchtvaartuigen en overig verkeer te voorkomen (RI).	

EUR RASP 2022-2024

Categorie veiligheidsmanagementsystemen		
23	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie mensaspecten en competent personeel		
24	Implementeren van de competentie-eisen voor opleiding en training voor betrokken overheidsmedewerkers (HF).	■
25	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
26	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie toezicht en handhaving		
27	Reguleren van- en toezicht houden op reddingsdiensten (SAR).	■
Categorie commerciële luchtvaart		
28	Uitdragen hoe de veiligheid te borgen bij zich misdragende passagiers.	■
29	Analyse van indicatoren van de grootste operationele veiligheidsrisico's uit vluchtdata (FDA).	■
Categorie kleine luchtvaart		
30	Stimuleren van het gebruik van nieuwe technologie ten behoeve van de vluchtveiligheid.	■
31	Stimuleren van kennis over brandstofmanagement voor piloten.	■
Categorie onderhoud en instandhouding		
32	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie luchtverkeersleiding		
33	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie vliegvelden		
34	Vaststellen maatregelen tegen onbemande luchtvaart en incidentmanagement met onbemande luchtvaart bij luchthavens.	■
Categorie wet- en regelgeving		
35	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie veiligheidspromotie		
36	Bevorderen informatie hoe de controle over het luchtvaartuig te behouden.	■
Categorie nieuwe technologieën en concepten		
37	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■

EPAS 2022-2026

Categorie veiligheidssysteem		
38	Prioriteit geven aan het werken aan het luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP).	■
39	Bevorderen van het gebruik en de implementatie van veiligheidsmanagementsystemen bij bedrijven.	■
40	Beoordelen van veiligheidsmanagementsystemen bij bedrijven.	■
41	Vaststellen en onderhouden van het nationale luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP).	■
Categorie mensaspecten en competent personeel		
42	Toezicht op implementatie van de werk- en rusttijden.	■
43	Bevorderen van toewijzing duidelijke rollen en toezicht op menselijk gedrag (handelen en nalaten).	■
44	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
45	Het opnemen van leerdoelen op het gebied van meteorologie in de syllabus voor recreatieve piloten.	■
46	Proces borgen voor internationaal delen uitkomst toezicht op onderhoudstechnici bij vaststellen fraude (part 147).	■
Categorie luchtvaartvoorvallen		
47	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie commerciële luchtvaart		
48	Onderhouden van de reguliere dialoog met nationale luchtvaartmaatschappijen over programma's ter monitoring van vliegdata.	■
49	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
50	Inrichten van wet- en regelgeving en het systeem van rapporteren aan EASA over incidenten tussen militair en civiel vliegverkeer boven internationale wateren.	■
51	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie helikopters		
52	Organiseren van veiligheidsevenementen voor helikopteroperators en -gebruikers.	■
53	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie kleine luchtvaart		
54	Verbeteren van de kwaliteit van de veiligheidsinformatie voor vliegers en ook de verspreiding daarvan.	■
55	Borgen van de veiligheidscultuur in de kleine luchtvaart.	■
56	Beoordelen luchtruim op complexiteit en lokale knelpunten.	■
Categorie vliegvelden		
57	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■
Categorie veiligheidspromotie		
58	Veiligheidsinitiatief afgerond.	■

NVA 2022 maatregelen

Categorie commerciële luchtvaart

59	*Vogelaanvaringen:* Inventariseren en evalueren van maatregelen betreffende vogelaanvaringen (NVA: COM.01.B.1).	
60	*Gebrek aan kwaliteit van het toezicht op organisaties:* Verbeteren capaciteit en middelen ILT – inventariseren van behoeften en opstellen van een verbeterplan (NVA: COM.20.B.1).	
61	*Werkdruk bij huidig personeel door moeite met het aantrekken van voldoende gekwalificeerd personeel:* Aantrekken personeel uit andere EU-lidstaten (NVA: COM.88.B.1).	
62	*Werkdruk bij huidig personeel door moeite met het aantrekken van voldoende gekwalificeerd personeel:* Technische opleidingen stimuleren (NVA: COM.88.B.2).	
63	*Waarborgen Just Culture (ook bij grondafhandeling en nieuw personeel) door het invoeren van veiligheidsmanagementsysteem voor grondafhandelingsbedrijven* (NVA: COM.21.B.1).	
64	Veiligheidsinitiatief afgerond.	
65	*Misdragende passagiers:* Voorlichting geven aan passagiers over de gevolgen van ongewenst gedrag (NVA: COM.65.B.2).	

Categorie kleine luchtvaart

66	*Geen goede vluchtvoorbereiding:* Uitvoeren voorlichtings-campagne over het belang van goede vluchtvoorbereiding (NVA: GA.25.B.1).	
67	*Geen goede vluchtvoorbereiding:* Stimuleren van toepassing van het vier ogen principe bij vluchtvoorbereiding (NVA: GA.25.B.2).	
68	*Geen goede vluchtvoorbereiding:* Verbeteren van verstrekken van informatie die gebruikt wordt bij het voorbereiden van vluchten (NVA: GA.25.B.3).	
69	*Complex en versnipperd Nederlands luchtruim:* Het luchtruim herzien (GA.12.B.1).	
70	*Complex en versnipperd Nederlands luchtruim:* Informatie verstrekken over het Nederlandse luchtruim aan bezoe-kende vliegers (NVA: GA.12.B.2).	
71	*Laag vliegende motorvliegtuigen in de nabijheid van de lierbanen van zweefvliegclubs:* Waarborgen informatieverstrekking (statisch en dynamisch) over luchtsportactiviteiten aan alle luchtruimgebruikers (NVA: GA.32.B.1, B2 en B3).	
72	*Laag vliegende motorvliegtuigen in de nabijheid van de lierbanen van zweefvliegclubs:* Voorlichting geven over het gebruik van de VHF radio (NVA: GA.32.B.4).	
73	*Laag vliegende motorvliegtuigen in de nabijheid van de lierbanen van zweefvliegclubs:* Voorlichting geven over risico's van vliegen nabij luchtsportgebieden (NVA: GA.32.B.5).	
74	*Onvoldoende separatie tussen vliegtuigen (inclusief gevolg zog turbulentie):* Invoeren van een uniform waarschuwings-systeem aan boord van vliegtuigen (NVA: GA.03.B.1).	
75	*Onvoldoende separatie tussen vliegtuigen (inclusief gevolg zog turbulentie):* Verstrekken van operationele ondersteuning vóór en tijdens de vlucht door de luchtverkeersleiding (NVA: GA.03.B.2).	
76	*Onvoldoende separatie tussen vliegtuigen (inclusief gevolg zog turbulentie):* Voorlichting verstrekken over separatie (benodigde afstand tussen vliegtuigen) NVA: GA.03.B.3).	
77	*Geen of beperkt omgevingsbewustzijn:* Voorlichting geven over het belang van goed omgevingsbewustzijn (NVA: GA.27.B.1).	
78	*Geen of beperkt omgevingsbewustzijn:* Verbeteren uitwisseling van goede praktijkvoorbeelden en elementen van goed vliegerschap (NVA: GA.27.B.2).	

Categorie onbemande luchtvaart

79	*Onvoldoende separatie tussen onbemande luchtvaartuigen en andere luchtruimgebruikers (inclusief andere onbemande luchtvaartuigen):* Actief deelnemen aan het Europese programma U-space (betreffende tijdelijke claim door onbemande luchtvaart op luchtruim tijdens vlucht) en Onbemande luchtvaartuigoperaties in de nabijheid van kleine luchtvaartoperaties (NVA: OL.03.B.1 + OL.16).	
80	*Onvoldoende separatie tussen onbemande luchtvaartuigen en andere luchtruimgebruikers (inclusief andere onbemande luchtvaartuigen):* Installeren van apparatuur voor het weergeven van positie-informatie aan overige luchtruim-gebruikers (NVA: OL.03.B.2 + OL.16).	
81	*Luchtruimschending met een onbemand luchtvaartuig:* Detecteren van luchtruimschendingen met behulp van radarsystemen (NVA: OL.15.B.1).	
82	*Luchtruimschending met een onbemand luchtvaartuig:* Publicatie zoneringsdata op een gestandaardiseerde wijze (NVA: OL.15.B.2).	
83	*Operators van onbemande luchtvaartuigen in de open categorie zijn onvoldoende op de hoogte van de op de operatie van toepassing zijnde regelgeving en procedurevereisten:* Informatieverstrekking en voorlichtingscampagne over droneregelgeving (NVA: OL.10.B.1).	
84	*Verlies (loss-of-control, fly-away) van onbemande luchtvaartuigen door technische falen:* Verzamelen voorvalinformatie (NVA: OL.17/25.B.1).	
85	*Verlies (loss-of-control, fly-away) van onbemande luchtvaartuigen door technische falen:* Implementatie markttoezicht op onbemande luchtvaartuigen (NVA: OL.25).	
86	*Verlies (loss-of-control, fly-away) van onbemande luchtvaartuigen door menselijke fouten:* Praktijktraining stimuleren (NVA: OL.17.B.1).	

Categorie aspecten uniek voor de BES-eilanden

87	*Beheer en onderhoud luchthavens niet op orde:* Sturen op kritische elementen in het veiligheidsmanagementsysteem van de luchthavens (NVA: C-NL.01.B.1).	
88	*Er is geen aangewezen Search And Rescue (SAR):* Faciliteren van reeds bestaande plannen voor SAR (NVA: C-NL.09.B.1).	
89	*Beperkt niveau just culture:* Opzetten van een regeling voor het melden van voorvallen (NVA: C-NL.24.B.1).	
90	*Beperkt niveau just culture*: Voorlichtingscampagne geven over het nut van voorvalmeldingen (NVA: C-NL.24.B.2).	

91	*Onvoldoende (kwaliteit) toezicht:* Afspraken maken met CCAA over toezicht op luchtverkeersleiding Curaçao (NVA: C-NL.03.B.1).	
92	*Emergency plannen niet goed uitgerold en niet goed afgestemd tussen verschillende diensten:* Afronden van procedures voor onderzoek door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) (NVA: C-NL.25.B.1).	
93	*Doorwerking ICAO-richtlijnen in BES-regelgeving is niet volledig:* Zorgen voor voldoende capaciteit en prioriteit om regelgeving op te stellen voor de BES-eilanden (NVA: C-NL.02.B.1).	

Systeemmonitor 2022

Categorie veiligheidsmanagementsysteem

94	Vaststellen top-5 risico's voor de vlieg- en grondoperatie.	

Categorie mensaspecten en competent personeel

95	Verbeteren implementatiestatus van toelating en toezicht (onder andere beschrijving van procedures met betrekking tot de training en kwalificaties van het technische personeel van ILT).	
96	Op basis van de omvang en complexiteit van de Nederlandse luchtvaartsector bepalen hoeveel fte nodig is binnen IenW.	

Categorie ongevallenonderzoek

97	Beschrijven procedures voor ongevalsonderzoek.	

Categorie toezicht en handhaving

98	Het beleggen van de functies en bevoegdheden van IenW, met name bij het beschrijven van de rollen en verantwoordelijkheden van het toezicht en handhaving van ILT.	
99	Het volgens planning uitvoeren van de maatregelen uit de roadmap veiligheidsverbetering Schiphol.	
100	Opvolgen van gemaakte afspraken en convenanten.	
101	Volledig aantonen van de implementatie van de internationale standaarden en aanbevelingen.	
102	Veiligheidsinitiatief afgerond.	

Categorie vliegvelden

103	Volledig implementeren van maatregelen in de roadmap veiligheidsverbetering Schiphol.	
104	Verbeteren van de implementatie van internationale kaders met betrekking tot het oplossen van veiligheidsproblemen, in het bijzonder voor het domein luchthavens.	

Categorie wet- en regelgeving

105	Het implementeren van internationale kaders met betrekking tot het oplossen van veiligheidsproblemen.	
106	Bijdragen aan de totstandkoming van internationale kaders.	
107	Implementeren van internationale kaders voor wet- en regelgeving.	

Categorie bestuur en beleid

108	Het ontwikkelen van een methodiek voor het bepalen van de hoeveelheid benodigde fte binnen de ILT.	
109	Uitvoeren externe evaluatie van het integraal veiligheids-managementplan (ISMS).	
110	Veiligheidsinitiatief afgerond.	

EPAS 2023-2025

Categorie commerciële Luctvaart

111	Vaststellen top-5 risico's voor de vlieg- en grondoperatie.	
112	Toezichtscapaciteiten / aandachtsgebieden a) beschikbaarheid van adequaat personeel in nationale bevoegde autoriteiten; b) coöperatief toezicht in alle sectoren; c) organisatiebeheersysteem in alle sectoren.	

Categorie helikopters

113	Harmoniseren van certificaten voor helikopteroperatorts.	

Systeemmonitor 2023

Categorie bestuur en beleid

114	Veiligheidsinitiatief afgerond.	

EPAS 2024

Categorie commerciële Luctvaart

115	Verbeteren van datakwaliteit bij het rapporteren van incidenten .	

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

December 2024