“Gemak dient de mens”

Onderzoek naar de knelpunten onder Nederlandse zweefvliegers en clubs t.a.v. het melden van veiligheidsgerelateerde voorvallen

Bachelorscriptie Commissie Veiligheid Zweefvliegen

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL)

avans hogeschool

KNVvL

Opleiding
Integrale Veiligheidskunde (BA)

Onderwijsinstelling
Avans Hogeschool ‘s- Hertogenbosch

Organisatiebegeleider
F. Schellenberg

Afstudeerbegeleiders
J. Nobel
M. Swaans

Datum
10-06-2021

Plaats
Woerden

Voorwoord

Voor je (zweefvliegers tutoyeren immers) ligt het onderzoeksrapport ‘gemak dient de mens’. De scriptie is in het kader van het afstuderen aan de bachelor Integrale Veiligheidskunde van Avans Hogeschool geschreven. Het beschrijft het onderzoek naar de knelpunten onder Nederlandse zweefvliegers en clubs ten aanzien van het melden van veiligheidsgerelateerde voorvallen. Het rapport is geschreven in opdracht van de Commissie Veiligheid Zweefvliegen (CVZ), onderdeel van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). De periode waarin het onderzoek is uitgevoerd liep van februari 2021 tot half juni 2021.

Aan de totstandkoming van dit rapport hebben enkele personen bijgedragen. Dank aan M. Peters en W. van der Wal van respectievelijk de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Zij waren de vraagbaak voor de wettelijke kaders, organisatiebeschrijvingen en onderzoeksprocessen. Ook dank aan alle personen die bereid zijn geweest deel te nemen aan de gehouden enquête en interviews. De enquête had maar liefst 857 reacties, van de 341 die minimaal benodigd waren. Voor de begeleiding gedurende het onderzoek dank ik afstudeerbegeleiders J. Nobel en M. Swaans. De begeleiding vanuit de KNVvL is te danken aan F. Schellenberg, secretaris van de CVZ. Tot slot gaat mijn dank uit naar de KNVvL afdeling Zweefvliegen en in het bijzonder de gehele Commissie Veiligheid Zweefvliegen. Dank voor de mogelijkheid om binnen deze afdeling een scriptie te mogen schrijven.

Zweefvlieger of niet, ik wens je veel plezier en wijsheid met het lezen van dit rapport.

Bram Bosmans

Woerden, 10 juni 2021

Managementsamenvatting

Veiligheid is in de hele luchtvaart prioriteit. Toch gaat er logischerwijs soms wat mis. Juist dan is het gewenst dit te delen om zo gezamenlijk te leren van elkaars imperfectie.

Al enkele jaren op rij kent de Nederlandse General Aviation (GA; ook wel kleine of recreatieve luchtvaart) een beperkt aantal meldingen van veiligheidsgerelateerde voorvallen. In contrast met het aantal voorvalmeldingen uit de commerciële luchtvaart (CA; KLM, Ryanair etc.) zijn die namelijk opvallend weinig. Dat terwijl de vliegbewegingen tussen de CA en GA ongeveer gelijk zijn. Voor veel luchtvaartorganisaties is het onbekend in hoeverre de meldingen uit de GA nu overeenkomen met het werkelijk aantal voorvallen in de GA.

Een vliegsport binnen de GA en tevens de focus van dit onderzoek betreft het zweefvliegen. De Commissie Veiligheid Zweefvliegen (hierna: CVZ) van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) is de belangenbehartiger voor de veiligheid in de zweefvliegsport. Zij zetten ook vraagtekens bij de cijfers uit de GA. Zij veronderstellen dat een beperkte meldingsbereidheid onder GA-piloten een probleem zou zijn. Ook onder zweefvliegers zou deze tendens heersen.

In dit rapport is onderzoek gedaan naar de knelpunten onder Nederlandse zweefvliegers en clubs ten aanzien van het melden van voorvallen aan instanties. Voor Nederland zijn dit het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (hierna: ABL) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OvV). De CVZ (opdrachtgever) veronderstelt dat knelpunten, rondom het melden van voorvallen, van invloed kunnen zijn op de meldingsbereidheid onder zweefvliegers. Denk dan aan knelpunten zoals een eventuele angst om te melden of een te grote mentale inspanning die er voor een melding verricht moet worden. De CVZ heeft als doel de veiligheid van de zweefvliegsport te verhogen. Hiervoor is het melden van voorvallen van belang. Eventuele knelpunten rondom het melden wil de CVZ dus om die reden beperken.

Om de eerdergenoemde knelpunten inzichtelijk te krijgen is onder zweefvliegend Nederland een enquête uitgezet. De belangrijkste bevindingen daaruit zijn uitgediept in interviews met enkele veiligheidsmanagers van verschillende Nederlandse zweefvliegclubs. Daaruit bleek onder andere dat de bereidheid om te melden aan het veiligheidsteam van de club hoog is, maar dat meldingen daar veelal lijken te blijven hangen. Het doormelden van voorvallen aan het ABL/de OvV door de veiligheidsteams blijft vaak uit. Ook de individuele zweefvlieger gaf veelal aan nooit eerder uit zichzelf een voorval gemeld te hebben aan de instanties. Daarnaast bleek dat het vooral de praktische redenen zijn die men belemmeren om voorvallen te rapporteren. Van angst rondom melden bleek nauwelijks sprake.

Laagdrempeligheid en eenduidigheid in het melden zijn de sleutelwoorden naar een hogere meldingsbereidheid. Ook in de meldcultuur binnen clubs lijken nog verbeteringen doorgevoerd te kunnen worden.

Met het bestaande doel om het melden van voorvallen laagdrempeliger te maken, heeft de CVZ recentelijk (tijdens het onderzoek) een nieuw meldportaal opgezet. Dat stelt zweefvliegers in staat een voorval op één punt te melden, in plaats van deze apart bij het ABL/de OvV te rapporteren. Voortbordurend op dit meldportaal, wordt de CVZ aanbevolen daar de functie aan toe te voegen om een voorval anoniem (na enkele controleslagen) met zweefvliegend Nederland te delen. Onder enkele veiligheidsmanagers bleek een behoefte te zijn aan een portaal om voorvallen direct met andere clubs te delen. Door op deze behoefte in te spelen (en de laagdrempeligheid en eenduidigheid), kan derhalve het doormelden aan het ABL/de OvV gestimuleerd worden. Zo snijdt het mes aan twee kanten. Daarnaast wordt aanbevolen de associatie van het melden aan een overheidsinstantie weg te nemen. In plaats daarvan kan beter worden ingespeeld op de emotie en minder op ratio (overtuigen waarom je moet melden). Focus op iets wat dichter bij de persoon staat, zoals het melden voor je medezweefvlieger en op het inspelen van het gedeeld belang.

Inhoudsopgave

Voorwoord 3
Managementsamenvatting 4
Inhoudsopgave 6
Begrippenlijst 8
Afkortingenlijst 9
Tabel- en figurenlijst 10
1. Inleiding 11
1.1 Probleemstelling 11
1.2 Aanleiding 12
1.3 Afbakening van het onderzoek 12
1.4 Hoofd- en deelvragen 13
2. Theoretisch kader 15
2.1 Inleiding 15
2.2 Begrippen 15
2.3 Onderzoeksmodellen 16
3. Onderzoeksopzet 19
4. De belangen van een voorvalmelding 24
4.1 Waarom we melden 24
4.2 Het belang van een melding - flowchart 25
5. Juridisch kader 28
5.1 De juridische boom 28
5.2 Wetsbepalingen 29
5.3 Flowcharts van voorvalmeldingen 32
6. Knelpunten 37
6.1 Meldingsbereidheid – beredeneerd gedrag 37
6.2 Enquêteresultaten 39
6.3 Resultaten van de interviews 42
Conclusie 46
Aanbevelingen 49
Referenties 52
Bijlage(n) 56
[1] Enquetevragen 56
[2] Samenvattingen van de interviews 66

[3] Gespreksvragen en -antwoorden De OvV en ABL 74
[4] Belangrijkste bevindingen analyse enquêteresultaten 80

Begrippenlijst

Begrip	Definitie	Bron
Brevethouder/ gebrevetteerd	Persoon in bezit van een zweefvliegbewijs (met dan wel zonder FI-rating), zijnde Light Aircraft Pilot Licence Sailplane (LAPL(S)) of Sailplane Pilot Licence (SPL).	-
Commercial Aviation	De luchtvaart voor vervoer van goederen dan wel personen, niet zijnde voor militaire doeleinden (bijvoorbeeld: KLM, Ryanair)	Cambridge Dictionary, 2021
Dubbel Besturings Onderricht	Leerling-vlieger die nog niet over de ervaring beschikt om solo te vliegen en derhalve iedere start onder toezicht van een instructeur moet maken.	-
Flowchart	Diagram dat de fasen van een proces weergeeft	Cambridge Dictionary, 2021
Framing	Beïnvloedingstechniek die onder andere in de marketing en politiek gebruikt wordt om een boodschap te voorzien van de gewenste toon. Het beïnvloedt de mening van een groep of individu in de juiste richting.	(Ebbekink, 2013)
General Aviation	Alle vluchtuitvoeringen, niet zijnde commercieel vervoer of militair. O.a. sportvliegtuigjes	IAOPA, z.d.
Instructeur	Brevethouder met rating 'Flight Instructor' (FI)	-
Jurisprudentie	"*Een rechtsbron die niet in de wet is terug te vinden en behoort tot de ongeschreven rechtsbronnen. Een rechter gaat na wat rechters eerder in eenzelfde soort zaak besloten hebben. Een eerdere rechterlijke uitspraak kan op die manier als voorbeeld dienen.*"	(DAS, z.d.)
Just Culture	Een omgeving van vertrouwen waarin men wordt aangemoedigd veiligheid gerelateerde zaken te melden en waarin men de scheidingslijn tussen acceptabel en onacceptabel gedrag kent.	Gain Working Group E (2004)
Preambule	Inleiding van een verdrag (bijvoorbeeld verordening EU nr. 376/2014)	(Amo Institute of Sciences, z.d.)
Solist	Niet gebrevetteerde zweefvlieger die over de ervaring beschikt om solo te vliegen, maar die onder de verantwoordelijkheid van de dienstdoende instructeur valt.	-
Vliegbeweging	Een start + landing telt als één vliegbeweging. Enkel een start of landing is dus feitelijk een halve vliegbeweging	-

N.B. (1) de definities van voorval, incident, ernstig incident en ongeval zijn in hoofdstuk 2, theoretisch kader, uitgewerkt.

(2) Enkele begrippen zijn niet voorzien van een referentie. Het gaat hier dan om specifieke terminologie (uit het zweefvliegen of de luchtvaart in het algeeen) dat geen officiële definitie kent.

Afkortingenlijst

Begrip	Definitie
ABL	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
CA	Commercial Aviation
CVZ	Commissie Veiligheid Zweefvliegen
DBO'er	Dubbel Besturings Onderricht
EASA	European Aviation Safety Organization
ECR	European Central Repository
GA	General Aviation
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid

N.B. een toelichting op enkele van de bovengenoemde organisaties en afkortingen wordt gegeven in hoofdstuk 2, theoretisch kader.

Tabel- en figurenlijst

Figuren

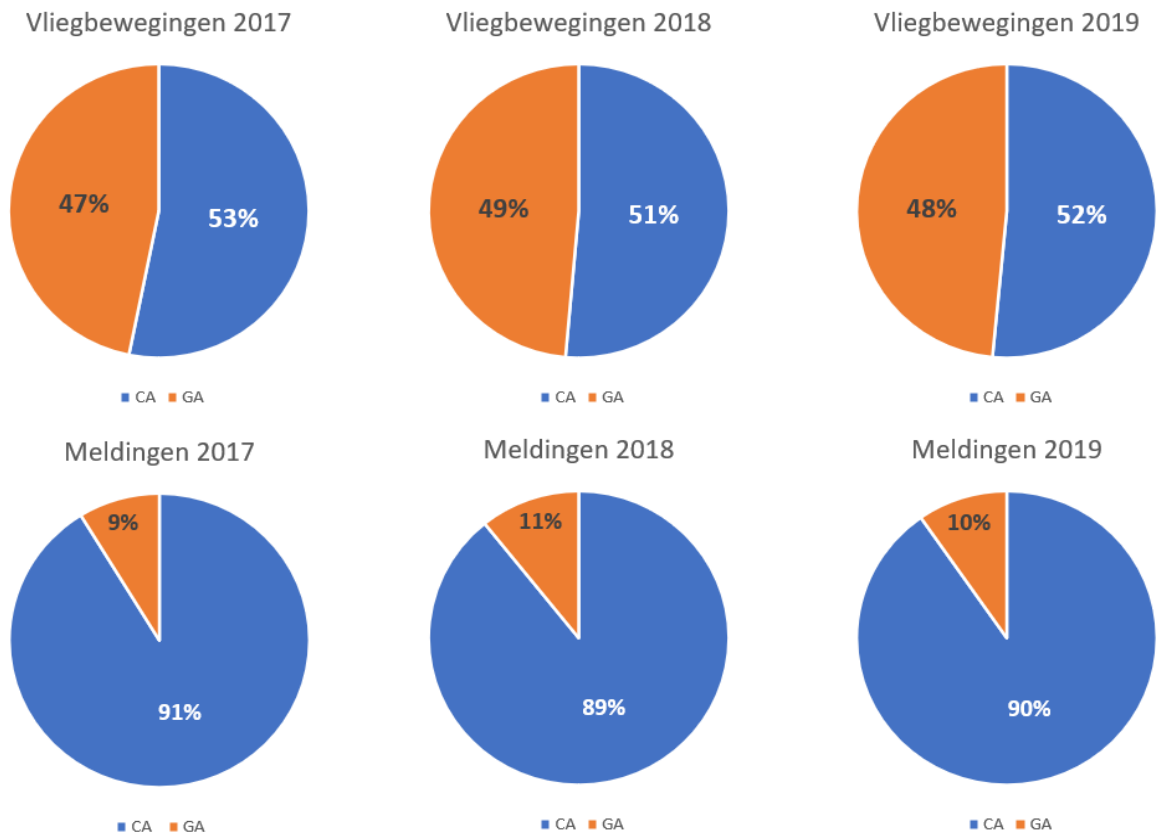
Figuur 1 Vliegbewegingen t.o.v. meldingen 11
Figuur 2 eenvoudig voorbeeld van een flowchart 17
Figuur 3 Model van beredeneerd gedrag 17
Figuur 4 Flowchart belang voorvalmelding 25
Figuur 5 Juridisch organogram 29
Figuur 6 Proces melding ABL 32
Figuur 7 Proces melding ABL/OvV 33
Figuur 8 Tijdlijn voormelding 34
Figuur 9 Model van beredeneerd gedrag 37
Figuur 10 Resultaten enquête - bereidheid gebrevetteerden 40
Figuur 11 Resultaten enquête – doormelding door veiligheidsteams 40
Figuur 12 Enquêteresultaten casusvraag near miss 41
Figuur 13 Enquêteresultaten casusvraag remkleppen 41
Figuur 14 Enquêteresultaten of en waar ongeval melden? 42
Figuur 15 Flowchart bevonden knelpunten 44

Tabel 1 Operationaliseringsschema 20
Tabel 2 - 376/2014 wetsbepalingen 31

1. Inleiding

1.1 Probleemstelling

Een veilige vluchtuitvoering is prioriteit in de hele luchtvaart (Ministerie van Algemene Zaken, 2020). Met het oog op de veiligheid wordt de Nederlandse General Aviation (GA), ook wel bekend als de 'recreatieve of kleine luchtvaart' (Ministerie van IenW, 2019) steeds meer gereguleerd (EASA, 2020). Zo is men bij wet verplicht een veiligheidsgerelateerd voorval bij de daarvoor aangewezen autoriteit(en) te melden (Europees Parlement, 2014). Echter kent de GA al enkele jaren op rij een beperkte mate van voorvalmeldingen (Analysebureau Luchtvaartvoorvallen, z.d.), in relatie tot het aantal vliegbewegingen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2020). Vooral in tegenstelling tot de commerciële luchtvaart (CA). Waar het aantal vliegbewegingen tussen GA en CA ongeveer gelijk is, geldt dat niet voor het aantal voorvalmeldingen. Die zijn in de GA namelijk, in ieder geval over de jaren '17 – '19, extreem laag in vergelijking tot de CA:



Figuur 1 Vliegbewegingen t.o.v. meldingen

Binnen verschillende luchtvaartorganisaties rijst de vraag in hoeverre de meldingen (uit de GA) overeenkomen met het werkelijk aantal voorvallen in de GA. Als cijfers niet kloppen kunnen deze de inzichtelijkheid van veiligheidsrisico's beperken. Juist het kennen van die veiligheidsrisico's is van belang om de algehele veiligheid in de Europese burgerluchtvaart te bevorderen (EASA, 2021, p. 64).

1.2 Aanleiding

Eén van de vliegsporten in de GA betreft het zweefvliegen, waar in dit rapport de focus op ligt. Ter bevordering van de veiligheid in het Nederlandse zweefvliegen is in 2020 de Commissie Veiligheid Zweefvliegen (CVZ) van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) aangesteld (KNVvL, 2020). De CVZ zet vraagtekens bij de eerder gegeven taartdiagrammen. Binnen de commissie heerst de aanname dat de beperkte voorvalmeldingen in de GA, met name zijn te wijten aan een onvoldoende meldingsbereidheid onder piloten. Ook onder zweefvliegers zou deze tendens heersen, zo stelt de CVZ.

De commissie wil onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijke knelpunten (onder Nederlandse zweefvliegers en clubs) rondom het melden van voorvallen. De CVZ veronderstelt dat het beperken van knelpunten, de uiteindelijke meldingsbereidheid van voorvallen zal verhogen. Door meer geregistreerde voorvallen kunnen veiligheidsrisico's inzichtelijk gemaakt worden. Uiteindelijk zal dit de veiligheid in het zweefvliegen bevorderen (EASA, 2021, p. 64).

1.3 Afbakening van het onderzoek

De waardes uit de taartdiagrammen zoals weergegeven in paragraaf 1.1 kunnen van meer factoren afhankelijk zijn dan slechts een beperkte meldingsbereidheid onder zweefvliegers. Voor de volledigheid zouden alle meespelende factoren getoetst moeten worden. Gelet op de tijdspanne van dit onderzoek, is een complete analyse niet mogelijk. De veronderstelling van de CVZ dat de beperkte mate van voorvalmeldingen grotendeels ten grondslag ligt aan een onvoldoende meldingsbereidheid, heerst ook bij partners. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) (van de Inspectie Leefomgeving en Transport, ILT) en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV), delen eenzelfde mening. Dit bleek uit gesprekken en mailcorrespondenties met functionarissen binnen de twee organisaties. Om die reden wordt 'meldingsbereidheid' centraal gesteld in dit onderzoek.

Meldingsbereidheid is een breed begrip. In de aanleiding van dit onderzoek (paragraaf 1.2) is al gedeeltelijk een afbakening van deze term gegeven. Om het begrip 'meldingsbereidheid' verder af te bakenen, zijn op basis van literatuur mogelijke knelpunten in het onderzoek centraal gesteld. In hoofdstuk 3, onderzoeksopzet, wordt daar verder op ingegaan, waar dus eveneens de volledige onderzoeksopzet is uitgewerkt.

Middels de bevindingen uit dit rapport, kunnen de veronderstellingen van de CVZ bevestigd of ontkracht worden. Hypothetisch: blijkt uit het onderzoek dat men geen of weinig knelpunten ervaart, dan is daarmee de veronderstelling van de CVZ ontkracht. De beperkte voorvalmeldingen uit de GA (specifiek onder zweefvliegers) is dan te wijten aan andere factoren. Let wel: het concreet bevestigen of ontkrachten van de gestelde aanname van de CVZ valt buiten de scope van dit onderzoek.

1.4 Hoofd- en deelvragen

Hierboven zijn de probleemstelling, aanleiding en afbakening van het onderzoek besproken. Op basis van deze formuleringen kan de volgende hoofdvraag gedefinieerd worden:

"Hoe kunnen knelpunten onder Nederlandse zweefvliegers en clubs - rondom het melden van voorvallen - worden beperkt, om de meldingsbereidheid van voorvallen (bij het ABL en de OvV) te verhogen?"

Vanuit de hoofdvraag zijn de volgende deelvragen tot stand gekomen:

1.Wat is het belang van een voorvalmelding voor de veiligheid in het Nederlandse zweefvliegen?
2.Welke relevante wetten, regels en protocollen gelden er ten aanzien van het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart?
3.Welke knelpunten onder Nederlandse zweefvliegers en clubs beperken de bereidheid tot het melden van voorvallen?

Leeswijzer

In dit hoofdstuk zijn onder andere de probleemstelling, aanleiding en hoofd- en deelvragen van het onderzoek benoemd. Hierna wordt in het theoretisch kader ingegaan op enkele begrippen en modellen die voor het onderzoek van belang zijn. De volledige opzet van het onderzoek en de gebruikte methodieken zijn te vinden in hoofdstuk 3, onderzoeksopzet. Vanaf hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de geformuleerde deelvragen. Dat begint met het belang van een voorvalmelding voor de vliegveiligheid. De wettelijke kaders rondom voorvalmeldingen worden beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 worden de bevindingen uit de enquêtes en interviews uitgewerkt. Op basis van de bevindingen uit de deelvragen wordt een conclusie op de hoofdvraag geformuleerd. Deze vormt het fundament voor het hoofdstuk 'aanbevelingen'.

Iedere deelvraag is voorzien van één of meerdere flowcharts. De flowcharts geven overzichtelijk de bevindingen van het hoofdstuk weer. Indien je deze bestudeert, ken je globaal de inhoud van het hoofdstuk.

© Maud Staassen Fotografie

2. Theoretisch kader

2.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn onder andere de probleemstelling, aanleiding en afbakening van het onderzoek geformuleerd. Ook zijn daarin de hoofd- en deelvragen gepresenteerd. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de definities van enkele belangrijke begrippen die op het hele rapport betrekking hebben. Eveneens worden er twee onderzoeksmodellen gepresenteerd die op voorhand geselecteerd zijn. Deze dienen ter ondersteuning van de onderbouwingen op de deelvragen.

2.2 Begrippen

Nederlandse zweefvlieger en zweefvliegclub

De onderzoeksvraag zoals geformuleerd in dit rapport heeft betrekking op de 'Nederlandse zweefvlieger' en clubs. Nederland telt zo'n ruwweg 3.000 zweefvliegers bij omstreeks 40 verschillende vliegclubs. Dat bleek uit mailcorrespondentie met een medewerker van de KNVvL. Een officiële definitie voor deze begrippen bestaat niet. Voor dit onderzoek wordt onder 'Nederlandse zweefvlieger' verstaan; "*Een beoefenaar van het zweefvliegen, zijnde lid van een Nederlandse zweefvliegclub, die deze hobby of sport uitvoert in Nederland dan wel daarbuiten".* Onder Nederlandse zweefvliegclub wordt voor dit onderzoek verstaan; "*Een bij KNVvL ingeschreven zweefvliegclub welke haar activiteiten in Nederland verricht, dan wel mogelijk enkele dagen per jaar in het buitenland".*

Voorvallen

Het begrip 'voorval' staat in het hele onderzoeksrapport centraal. Krachtens artikel 4, lid 6 van EU verordening nr. 376/2014 is in ieder geval iedere gezagvoerder (indien bij machte) verplicht melding te maken van een veiligheidsgerelateerd voorval. Artikel 2, lid 7 van EU verordening nr. 376/2014 omschrijft een voorval als: "*elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een ernstig incident omvat*". De definities van 'ernstig incident' en 'ongeval' zijn uitgewerkt in verordening EU nr. 996/2010 artikel 2. Deze definities zijn door ILT (2020) overzichtelijk ingekort. Onder ernstig incident verstaat ILT (2020): *"een voorval dat bijna tot een ongeval heeft geleid".* Onder ongeval wordt verstaan: *"een voorval tijdens het gebruik van een luchtvaartuig waarbij een ernstig gewonde of dodelijk slachtoffer viel, of het vliegtuig zwaar werd beschadigd of vermist raakte".* Naast 'ernstig incident' en 'ongeval', is ook 'incident' toe te kennen aan de definitie van 'voorval'. Verordening EU nr. 996/2010 artikel 2, lid 7 verstaat onder 'incident': "*een voorval, met uitzondering van een ongeval, dat verband houdt met de activiteiten van een luchtvaartuig en dat de veilige exploitatie van dat luchtvaartuig in gevaar brengt of kan brengen."* Alle voorvallen, maar niet zijnde ernstige incidenten en ongevallen kunnen gecategoriseerd worden onder 'incident'. Dat bleek uit mailverkeer met een analist/data scientist van het ABL.

In dit rapport wordt (uit gemak) slechts het begrip 'voorval' gebruikt, tenzij het gebruik van 'incident', 'ernstig incident' en/of 'ongeval' afzonderlijk gewenst of van toepassing is. Dat is bijvoorbeeld het geval in hoofdstuk 5, waar wordt ingegaan op de wetgeving rondom melden.

EASA, ILT, ABL, OvV, CVZ

In het onderzoeksrapport komen verschillende organisaties en hun afkortingen aan bod. Een korte beschrijving daarvan is hieronder uitgewerkt:

- EASA – European Aviation Safety Agency – de uitvoeringsorganisatie van de Europese Unie op het gebied van luchtvaartveiligheid en milieubescherming (Europese Unie, 2019). EASA ondersteunt de EU onder andere met (Europa Nu, z.d.):
  - De totstandkoming en instandhouding van de veiligheid in de Europese burgerluchtvaart;
  - Steun aan de lidstaten bij het nakomen van de opgestelde wereldwijde luchtvaartnormen
  - Het uitgeven van typecertificaten voor luchtvaartproducten (zoals luchtvaartuigen of onderdelen).
- ILT – Inspectie Leefomgeving en Transport – inspectie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) belast met het toezicht op veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021)
- ABL – Analysebureau Luchtvaartvoorvallen – afdeling binnen de ILT belast met de registratie en analyse van voorvallen in de Nederlandse burgerluchtvaart. Samen met de sector streeft het ABL er naar om vroegtijdig trends te signaleren, ter bevordering van de vliegveiligheid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020).
- OvV – Onderzoeksraad voor Veiligheid – zelfstandig bestuursorgaan dat onderzoek doet naar voorvallen, ter bevordering van de maatschappelijke veiligheid. De OvV richt zich op verschillende sectoren, waaronder de burgerluchtvaart (Onderzoeksraad voor Veiligheid, z.d.).
- CVZ – Commissie Veiligheid Zweefvliegen – opdrachtgever van dit onderzoek. Commissie binnen de afdeling zweefvliegen van de KNVvL, belast met het bevorderen van de algehele veiligheid in het Nederlandse zweefvliegen (KNVvL, 2020).
- KNVvL – Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart – belangenbehartiger van de Nederlandse luchtsporten, zoals zweefvliegen, ballonvaren, schermvliegen etc. (KNVvL, z.d.).

Als lezer is het van belang het onderscheid te kennen tussen de rollen en verantwoordelijkheden van het ABL en de OvV . Beide organisaties staan immers volledig los van elkaar en dragen elk hun eigen verantwoordelijkheden. Dit blijkt zowel uit de relevante wetgeving als uit gesprekken met functionarissen binnen de twee organisaties.

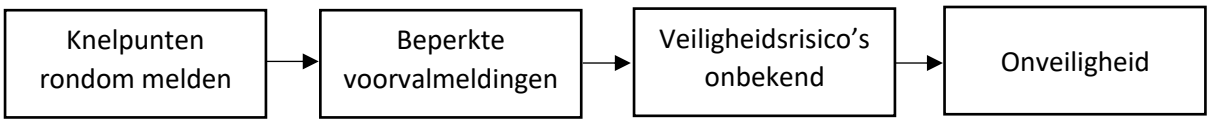
2.3 Onderzoeksmodellen

In de vorige paragraaf zijn enkele belangrijke begrippen en hun definities gegeven die op het hele rapport betrekking hebben. Ter onderbouwing van de deelvragen is op voorhand ook een selectie gemaakt van onderzoeksmodellen. Deze zullen hierna aan bod komen. Een van

de modellen is gebaseerd op een operationaliseringsschema. Deze is opgenomen in hoofdstuk 3. Daarin is, gezien de context van het onderzoek, vooral gefocust op de gedragscomponent. Eén van de hierna weergegeven modellen zal daarop ingaan. Het andere model betreft een flowchart en is meer algemeen van aard.

Flowchart

In dit onderzoek wordt verondersteld dat het onderzoeksonderwerp (knelpunten rondom melden) onderdeel uitmaakt van een systeem (proces) en zodoende effect heeft op andere elementen in dat systeem. Om processen (het systeem) inzichtelijk te maken is de flowchart een regelmatig gebruikt model. Organisaties hanteren ze onder andere om fouten inzichtelijk te krijgen en probleemoplossend te handelen (University of Cyprus, z.d.). Flowcharts zullen de rode draad van het onderzoek gaan vormen. Middels flowcharts kan bijvoorbeeld de relatie gelegd worden tussen het onderzoeksonderwerp (knelpunten rondom melden) en de bevindingen uit de hoofdstukken. Een bijkomend voordeel is dat het gebruik van flowcharts de leesbaarheid van het rapport vergroot (University of Cyprus, z.d.). Hieronder staat een versimpelde weergave van een flowchart die tevens betrekking heeft op dit onderzoek:

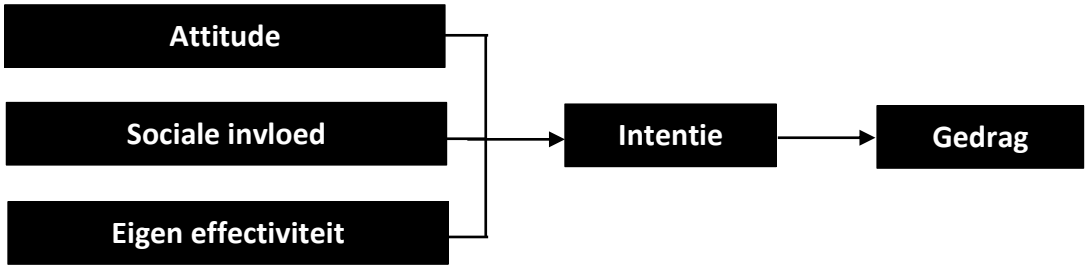


Figuur 2 eenvoudig voorbeeld van een flowchart

Gedrag

In het operationaliseringsschema uit het plan van aanpak is onder andere ingegaan op de gedragscomponent. Om de relatie tussen het onderzoeksonderwerp en gedrag inzichtelijk te maken, kan het model van beredeneerd gedrag daarop toegepast worden (Zwaard & de Koning, 2011, pp. 61). Zwaard & de Koning (2011) stellen dat veel menselijke gedragingen beredeneerd zijn. Als voorbeeld noemen zij het dragen van een veiligheidsbril. Die beslissing om wel of niet een veiligheidsbril te dragen komt voort uit een intentie. Een dergelijke intentie wordt beïnvloed door drie factoren:

- Attitude: Hoe je zelf tegen het gedrag aankijkt
- Sociale invloed: dat wat anderen vinden van het gedrag
- Eigen effectiviteit: omgevingsfactoren die het gedrag bevorderen of belemmeren. Hoe eenvoudiger het uit te voeren is, des te eerder zal men het gedrag vertonen



Figuur 3 Model van beredeneerd gedrag

Dit model wordt toegepast om visueel de link te leggen tussen de bevindingen uit de enquête en interviews (knelpunten) en het gedrag dat daaruit voortkomt. Het draagt bij als input voor het formuleren van de conclusie.

In dit hoofdstuk zijn belangrijke begrippen en definities geformuleerd die op een groot deel van het rapport betrekking hebben. Ook zijn enkele onderzoeksmodellen gepresenteerd ter ondersteuning van de antwoorden op de deelvragen. Het volgende hoofdstuk betreft de onderzoeksopzet, waarin een verantwoording wordt gegeven over de onderzoeksmethoden en hoe de resultaten van het onderzoek zijn verkregen.

3. Onderzoeksopzet

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op een aantal begrippen en definities die voor het onderzoek relevant zijn. Eveneens zijn daar enkele onderzoeksmodellen gepresenteerd. In dit hoofdstuk wordt verantwoord welke onderzoeksmethoden zijn gebruikt en hoe daarmee de onderzoeksresultaten zijn verkregen. Het gaat onder andere in op het type onderzoek, de gebruikte methodes en het onderzoeksverloop.

Kwalitatief en kwantitatief onderzoek
Het onderzoek is voornamelijk kwalitatief van aard. De nadruk heeft gelegen op het onderzoeken van de 'wat' (knelpunten). Met betrekking tot de gehouden enquête, zijn de resultaten daarvan kwantificeerbaar. Het onderzoek is dus gedeeltelijk ook kwantitatief.

Onderzoeksmethoden
In dit onderzoek is zowel gebruik gemaakt van deskresearch als fieldresearch. Op basis van literatuur is een operationaliseringsschema opgesteld. Daarop zijn de vragen van de enquête gebaseerd. Vervolgens zijn de meest opvallende enquêteresultaten uitgediept in interviews met enkele veiligheidsteams. Daarmee is getracht de 'waarom' achter de enquêteresultaten helder te krijgen. Hierna worden deze methoden concreet en chronologisch uitgewerkt.

Onderzoeksverloop
Op basis van de volgende literatuur zijn de onderdelen, subonderdelen en kenmerken in het onderstaande operationaliseringsschema bepaald:

- Gain Working Group E. (2004) - A Roadmap to A Just Culture
- Van de Weijer, S., & Bernasco, W. (z.d.). Aangifte- en meldingsbereidheid: Trends en determinanten.

Deze literatuur gaat respectievelijk in op het ontwikkelen van een zogenoemde 'Just Culture' binnen een organisatie en een onderzoek naar de aangifte- en meldingsbereidheid van crimineel slachtofferschap. Hiervoor is gekozen omdat een Just Culture (een cultuur van vertrouwen en leren, eenvoudig gezegd) inherent is aan meldingsbereidheid (Gain Working Group E, 2004). Met betrekking tot de invalshoek van het crimineel slachtofferschap is hiervoor gekozen, omdat ook de politie soms last ondervindt van een lage aangifte- en meldingsbereidheid (Van de Weijer, S., & Bernasco, W., z.d.). Het kan immers interessant zijn een vergelijkbare kwestie vanuit een andere sector te benaderen.

Onderwerp	Onderdelen	Subonderdeel	Kenmerken	Methode(n)
Knelpunten rondom melden van voorvallen	Demotivatie om te melden	Intrinsiek	Het nut van een melding niet inzien	Enquête en verdiepende interviews
			Vergeten om te melden	Enquête en verdiepende interviews
		Extrinsiek	Angst om te melden; bang voor represailles voor de melder zelf	Enquête en verdiepende interviews
			Angst om te melden; bang voor represailles voor de club	Enquête en verdiepende interviews
			Bang om de eigen reputatie te schaden	Enquête en verdiepende interviews
			Bang om de reputatie van de club te schaden	Enquête en verdiepende interviews
			(On)duidelijke protocollen; wat en wanneer moet er worden gemeld?	Enquête en verdiepende interviews
			Het melden volgens de protocollen kost veel moeite	Enquête en verdiepende interviews
			Angst dat meldingen (trends) strenge tegenmaatregelen tot gevolg hebben en daarmee het plezier van het zweefvliegen wordt geschaad.	Enquête en verdiepende interviews
			Melder ontvangt geen of slechts een summiere terugkoppeling; melding verdwijnt in een grote 'black box'.	Enquête en verdiepende interviews
			Bang voor de privacy; onprettig idee dat persoonsgegevens bij een overheidsinstantie liggen	Enquête en verdiepende interviews
			De club stimuleert leden niet (voldoende) om te melden bij het veiligheidsteam van de eigen club	Enquête en verdiepende interviews
			De club stimuleert leden niet (voldoende) om te melden bij ABL/OvV	Enquête en verdiepende interviews
			Het veiligheidsteam van de club gaat niet vertrouwelijk om met de melding.	Enquête en verdiepende interviews
	Kennis		Nederlandse zweefvliegers zijn niet bekend met de aanwezigheid van een veiligheidsteam binnen de eigen club	Enquête en verdiepende interviews
			Nederlandse zweefvliegers zijn niet bekend wanneer iets moet worden gemeld bij het veiligheidsteam van de club	Enquête en verdiepende interviews
			Nederlandse zweefvliegers en clubs zijn niet op de hoogte van de gestelde wet- en regelgeving omtrent melden bij ABL/OvV	Enquête en verdiepende interviews
			Veiligheidsmanagers van de vliegclubs zijn niet (voldoende) op de hoogte van de regelgeving omtrent melden bij ABL/OvV	Enquête en verdiepende interviews

Tabel 1 Operationaliseringsschema

Toelichting

Onder intrinsieke motivatie wordt verstaan: het 'veiligheidsdenken' van de individuele zweefvlieger waarbij zijn of haar motivatie tot melden van voorvallen niet wordt bepaald door externe factoren. Onder extrinsieke motivatie wordt verstaan: externe factoren (protocollen, clubcultuur, systemen etc.) die de motivatie tot melden van voorvallen voor de individuele zweefvlieger bepalen.

Op basis van het operationaliseringsschema zijn 15 enquêtevragen opgesteld. Deze zijn opgenomen in bijlage 1 van dit rapport. De enquête is per mail uitgezet naar alle Nederlandse zweefvliegers die staan ingeschreven voor de nieuwsbrief zweefvliegen van de KNVvL. Omdat daar ook nog enkele voormalig vliegers tussen zitten, is het onbekend hoeveel de totale populatie (op de nieuwsbrief ingeschreven) actieve vliegers betreft.

Representativiteit van de enquête

- 857 reacties – betrouwbaarheidsniveau 99%, foutmarge 4%. Minimaal 341 reacties waren nodig voor een betrouwbaarheidsniveau van 95% met een foutmarge van 5%. (Surveymonkey, 2021)
- 664 respondenten zijn gebrevetteerd (brevethouder, instructeur in opleiding of instructeur) van de minimaal 341 benodigde reacties uit de gehele populatie. (Surveymonkey, 2021)
- Het aantal deelgenomen veiligheidsmanagers en veiligheidsteamleden zijn niet voldoende representatief. Een toelichting daarop is gegeven in bijlage 4.

Op basis van de analyse van de meest opvallende enquêteresultaten, zijn de interviewvragen opgesteld. Deze zijn semi-aselect afgenomen bij de veiligheidsmanagers van zestal verschillende Nederlandse zweefvliegclubs. In het kader van variëteit zijn twee kleine en twee grote vliegclubs geïnterviewd en eveneens twee clubs die actief zijn op een militaire basis. Het interview was semigestructureerd en is volledig digitaal afgenomen.

Data-analysemethoden

De resultaten van de enquête zijn geëxporteerd naar een Excel-file. Allereerst zijn eventuele ongeldige antwoorden of combinaties uit de ruwe data verwijderd. Daarnaast zijn alle verschillende antwoordcombinaties van de casusvragen voor de overzichtelijkheid gecategoriseerd (voor details, zie bijlage 4). Uit de 'schone' dataset zijn de tabellen en grafieken per vraag verkregen. Daarna zijn kruistabellen gemaakt waarmee staafdiagrammen zijn ontwikkeld. De meest opmerkelijke bevindingen uit de analyse van de enquêteresultaten zijn opgenomen in bijlage 4 van dit rapport. De volledige data is verspreid over verschillende Excel-bestanden.

Uit de resultaten van de enquête zijn de interviewvragen gemaakt. Deze zijn via een videocall afgenomen. De gesprekken van de interviews zijn digitaal opgenomen en daarvan is een samenvatting opgesteld. Deze zijn anoniem uitgewerkt in bijlage 2 van dit rapport.

Validiteit en betrouwbaarheid

Om de validiteit van het onderzoek te verhogen zijn, zoals eerder benoemd, de enquêtevragen gebaseerd op literatuur. Daarin is verder gekeken dan alleen de luchtvaartsector. Om eventuele sociale wenselijkheid in antwoorden te beperken, is respondenten het specifieke onderwerp van de enquête niet medegedeeld. Ook is met klem benadrukt dat het invullen van de enquête volledig anoniem is.

Enkele enquêtevragen zijn hypothetisch gesteld: “Stel je voor dat…”. Zodoende sluit de enquête zowel aan op personen die eerder een voorval gemeld hebben, als op personen die nog nooit een voorvalmelding gedaan hebben.
De enquête is door enkele niet-zweefvliegers getest, voordat deze gepubliceerd werd. Daarbij is vooral gelet op de zinsopbouw, woordgebruik en eventuele interpretatiemogelijkheden. Een van de testpersonen heeft een achtergrond in de communicatie.

De enquête is via de kanalen van de KNVvL gedeeld. De ruime meerderheid van de actieve zweefvliegers in Nederland heeft geen persoonlijke connectie met de onderzoeker. Bij die groep is dus op dat gebied ook geen sprake van een sociale wenselijkheid.

Ten aanzien van de betrouwbaarheid van de enquête, zijn de meeste vragen tijdloos geformuleerd. Dat betekent dat deze enquête in een later stadium herhaalbaar is, om eventuele trends inzichtelijk te krijgen.

De interviews waren semigestructureerd en zijn steeds in dezelfde setting (lees: online) afgenomen. Deze interviews hadden tot doel de ‘waarom’ achter de opvallendste enquêteresultaten te verduidelijken. Ze zijn semi-aselect gekozen; voor de variëteit zijn grote, kleine en militaire zweefvliegvelden meegenomen. Eveneens in verschillende contreien (Noord-Nederland, Midden-Nederland, Zuid-Nederland).

In het volgende hoofdstuk wordt de eerste deelvraag uitgewerkt. Deze gaat in op het belang van een voorvalmelding voor de veiligheid in het Nederlandse zweefvliegen.

© Maud Staassen Fotografie

4. De belangen van een voorvalmelding

In het vorige hoofdstuk is de onderzoeksopzet uitgewerkt. Daarin is een verantwoording gegeven op de onderzoeksmethoden en de wijze waarop de onderzoeksresultaten zijn verkregen. In dit hoofdstuk wordt de eerste deelvraag van het rapport uitgewerkt. Er wordt ingegaan op het belang van een voorvalmelding voor de veiligheid in het Nederlandse zweefvliegen. Dat lijkt misschien een open deur voor sommigen, maar als je verder denkt, zie je dat er eigenlijk verschillende belangen kunnen zijn.

4.1 Waarom we melden

In verordening EU nr. 376/2014 heeft de Europese wetgever alle bepalingen vastgelegd inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart (Europees Parlement, 2014). In dit hoofdstuk wordt slechts beperkt ingegaan op de 376/2014. Een verdieping op de 376/2014 wordt in hoofdstuk 4 gegeven. Daarin wordt beknopt de totstandkoming van de verordening uitgewerkt, alsmede de belangrijkste bepalingen (voor de Nederlandse zweefvlieger) rondom melden.

Alvorens de focus te leggen op de wet- en regelgeving die van toepassing is op voorvalmeldingen, is het gewenst het belang van een voorvalmelding te begrijpen. Dat is immers ook wat de Europese wetgever zelf in haar wetsteksten doet (Europees Parlement, 2014). Wie op toegankelijke wijze zich wil verdiepen in de Europese wetsteksten van de burgerluchtvaart, kan gebruik maken van de zogenoemde Easy Access Rules die EASA (2021) publiceert. Daarin wordt het juridisch jargon uit de officiële wetsartikelen vertaald naar een meer operationele verwoording. Ook voor verordening EU nr. 376/2014 heeft EASA een Easy Access Rules document opgesteld. Het belang van een voorvalmelding voor de vliegveiligheid wordt daarin aangestipt. EASA (2021, pp. 64) definieert het belang van een voorvalmelding als volgt:

"The reporting of aviation safety occurrences is vital to the prevention of aircraft accidents. It contributes to understand where safety risks lie in the aviation system and helps decision makers in organisations and competent authorities (both at national and European level) to adopt relevant measures (see also section 1.1). The information and safety intelligence needed to support safety improvement in the industry, in the Member States and in the EU largely relies on individuals reporting occurrences when they happen. Without this information, the realities of aviation safety issues cannot be properly understood and addressed. Therefore, the reporting of safety occurrences by aviation professionals contributes to the prevention of accidents. Their role is fundamental to ensure the safety of aviation activities within the organisation that employs them or uses their services, but also more generally in the overall European aviation system."

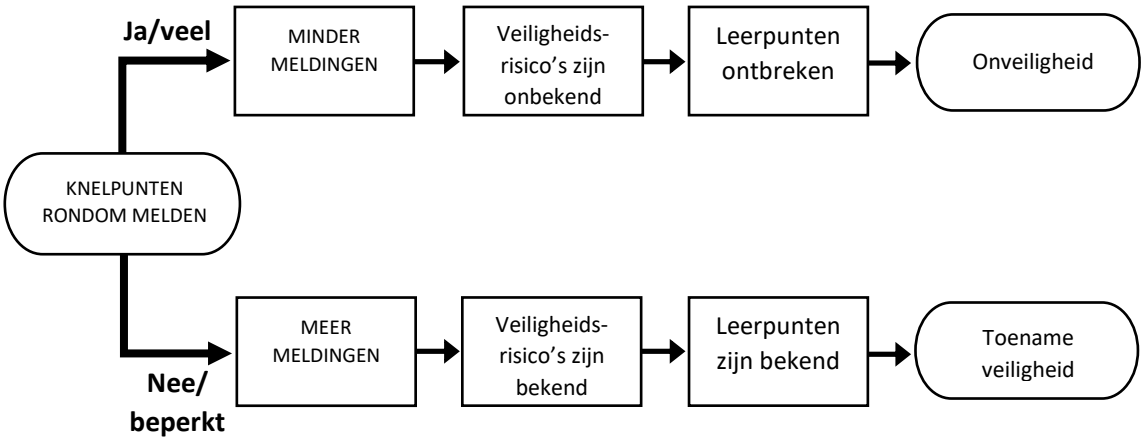
Uit het citaat kan worden opgemaakt dat voorvalmeldingen de veiligheidsrisico's inzichtelijk kunnen maken. Dit stelt besluitvoerders in organisaties en luchtvaartinstanties in staat gepaste maatregelen te treffen, om zodoende de vliegveiligheid te verhogen (EASA, 2021).

Een kanttekening hierop: die maatregelen sluiten vooral aan op het belang dat de luchtvaartorganisaties hebben. Het is denkbaar dat de individuele zweefvlieger niet zit te wachten op strengere en beperkende maatregelen. Het zweefvliegen is immers tot voorkort een gedereguleerde sport geweest. Bovendien kan het voor de meldingsbereidheid een averechts effect hebben als melden leidt tot bureaucratie (en dus beperkende maatregelen). Die zweefvlieger heeft er mogelijk meer baat bij als voorvallen worden gemeld om er gezamenlijk van te leren. Een mooi voorbeeld daarvan is het paragliden in Nederland, zoals bleek uit gesprek met een safetymanager paragliding die actief is voor de KNVvL. Als niet gereguleerde vliegsport is desondanks veiligheid daar de laatste jaren snel ontwikkeld. Zelfs zo ver dat veiligheidsgerelateerde voorvallen er al op Europees niveau met elkaar gedeeld worden.

Hoewel het belang van het melden voor sommigen dus kan klinken als een open deur, kun je er desondanks door verschillende brillen naar kijken. Allen streven ze naar hetzelfde doel, maar wel via een andere weg. Het is goed om deze verschillende belangen in het achterhoofd te houden bij de ontwikkeling van het meldbeleid. Dat geldt dus ook voor de aanbevelingen die op basis van dit onderzoek worden geformuleerd.

4.2 Het belang van een melding - flowchart

Gegeven de informatie uit de vorige paragraaf kan ook een flowchart worden toegepast. Deze geeft overzichtelijk het belang weer van een voorvalmelding, in relatie tot het onderzoeksonderwerp.



Figuur 4 Flowchart belang voorvalmelding

In het model wordt verondersteld dat aan- en afwezigheid van knelpunten rondom melden invloed heeft op de meldingsbereidheid (onderzoeksonderwerp). Daarmee wordt de mogelijkheid tot het inzichtelijk krijgen van veiligheidsrisico's beïnvloed, zoals EASA (2021, pp. 64) ook stelt. Juist de inzichtelijkheid van deze veiligheidsrisico's is noodzakelijk om gepaste maatregelen te kunnen treffen (EASA, 2021, pp. 64). Maar misschien wel evenzo belangrijk of des te belangrijker: het melden en collectief delen van voorvallen geeft zweefvliegers dé mogelijkheid te leren van andermans vergissingen.

In dit hoofdstuk zijn de belangen van een voorvalmelding voor de vliegveiligheid aan bod gekomen. Er is onder andere beschreven wat volgens de Europese luchtvaartautoriteit (EASA) het belang is van een voorvalmelding. Daarop is ook een kanttekening gemaakt. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante wet- en regelgeving ten aanzien van het doen van een voorvalmelding.

© Zweefvliegen.nu

5. Juridisch kader

In het vorige hoofdstuk is de eerste deelvraag van het onderzoek uitgewerkt. Daarin is ingegaan op de belangen van een voorvalmelding voor de vliegveiligheid.

In dit hoofdstuk ligt de focus op de relevante wet- en regelgeving ten aanzien van het melden van voorvallen. Specifiek gaat het om verordening EU nr. 376/2014, inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart (Europees Parlement, 2014). Eveneens komt verordening EU nr. 996/2010 aan bod, waarin het onderzoek naar ernstige incidenten en ongevallen in de burgerluchtvaart is geregeld.

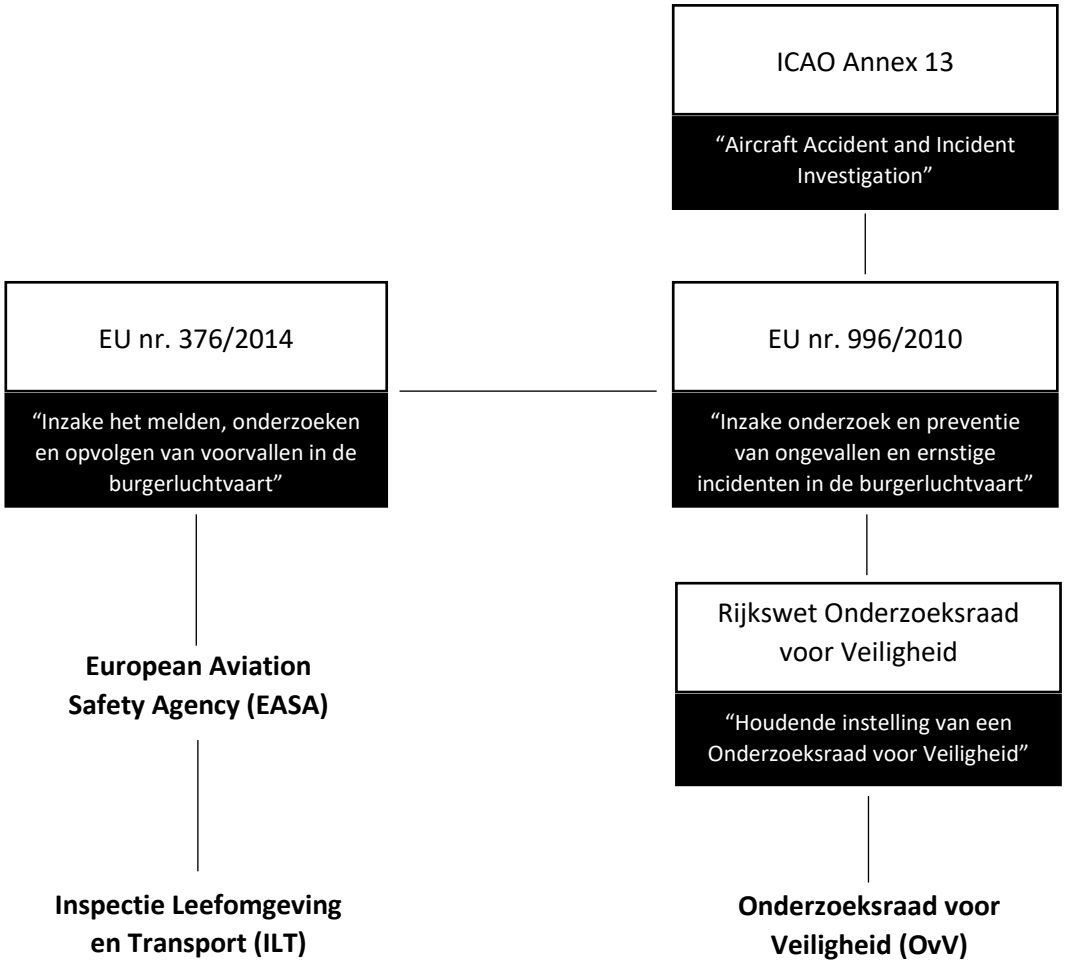
Dit rapport is gericht op het onderzoek naar de knelpunten rondom melden (meldingsbereidheid). Maar de wetgeving is daar onlosmakelijk mee verbonden. Een hoofdstuk over de juridische bepalingen omtrent melden kan dus niet achterblijven. Zo moet met de relevante wet- en regelgeving rekening worden gehouden in de aanbevelingen. Daarnaast kan een complexe wetgeving ook één van de knelpunten zijn. Omdat het hier gaat om internationale bepalingen, wordt de wet- en regelgeving in dit hoofdstuk getrechterd (van wereldwijd, naar Europees, naar nationaal). In paragraaf 4.2 worden vervolgens de operationele punten uitgewerkt die concreet betekenis hebben voor de zweefvlieger.

5.1 De juridische boom

Luchtvaarwetten reiken verder dan nationale bepalingen. Op internationaal niveau zijn door de International Civil Aviation Organization (ICAO) van de Verenigde Naties minimale veiligheidsnormen opgesteld voor de burgerluchtvaart. Hoewel deze normen niet bindend zijn en de naleving ervan afhankelijk is van de goede wil, zijn de door ICAO opgestelde normen in vele wetgevingen toegepast (Europees Parlement, 2020). Ook de Europese Unie heeft de normen van ICAO in haar wetgeving geïmplementeerd. Daarbij hebben nationale regels (van de Europese lidstaten) plaatsgemaakt voor bindende gemeenschappelijke regelgeving op Europees niveau. Het toezicht op de naleving van deze regels gebeurt op Europees niveau door de European Aviation Safety Agency (EASA). Op nationaal niveau draagt de bevoegde luchtvaartautoriteit die verantwoordelijkheid. Lidstaten dienen minimaal te voldoen aan de Europese wet- en regelgeving, maar het staat hen vrij om daar striktere regels aan toe te voegen (Europees Parlement, 2020).

Met betrekking tot het melden en onderzoeken van voorvallen, zijn door de Europese wetgever ook bepalingen opgesteld. De ICAO-beginselen inzake het onderzoek van luchtvaartongevallen en ernstige incidenten is op Europees niveau vastgelegd in verordening EU nr. 996/2010. Deze is op nationaal niveau weer uitgediept in de ‘Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid’ (Rijksoverheid, 2021). Daaruit blijkt dat voor Nederland de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) is belast met het onderzoek naar voorvallen in de burgerluchtvaart. De regelgeving inzake het melden van voorvallen is vastgelegd in verordening EU nr. 376/2014. Deze verordening is inherent aan de 996/2010 en andersom (Europees Parlement, 2014). Het nationale toezicht op de naleving van deze wet (+ eventuele nationaal strengere bepalingen) wordt uitgevoerd door de burgerluchtvaartautoriteit van de betreffende lidstaat. In het geval

van Nederland betreft dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020). Voorvallen dienen daar gemeld te worden bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) dat onderdeel is van de ILT. De gehele hiërarchie zoals hierboven benoemd, kan worden samengevat in onderstaand model:



Figuur 5 Juridisch organogram

Voortvloeiend uit de 376/2014, stelt EASA zogenoemde Acceptable Means of Compliance (AMC) en Guidance Material (GM) op. Deze worden onder andere uitgewerkt in de Easy Access Rules, zoals in hoofdstuk 3 al aan bod is gekomen. Dit zijn richtlijnen voor het implementeren van de regelgeving. Deze zijn niet bindend, maar voldoet men aan de AMC, dan wordt voldaan aan de regelgeving (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020). Over AMC's en GM's wordt later in dit hoofdstuk nog gesproken.

5.2 Wetsbepalingen

In de vorige paragraaf is globaal de totstandkoming van verordening EU nr. 376/2014 en EU nr. 996/2010 besproken. Ook zijn de partijen benoemd die belast zijn met de uitvoering van de verordeningen. In deze paragraaf worden enkele relevante bepalingen uit de 376/2014 en 996/2010 uitgewerkt. Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste wetsbepalingen voor de zweefvlieger, ten aanzien van het melden van voorvallen. Zodoende kan in paragraaf 3 het

procesverloop van een voorvalmelding bij zowel het ABL als de OvV schematisch inzichtelijk gemaakt worden. Deze kunnen eventuele knelpunten in het meldproces inzichtelijk maken.

De inhoud van de onderstaande tabel is gebaseerd op enkele wetsbepalingen uit de 376/2014 en 996/2010. Eveneens is sommige informatie verkregen uit interviews en mailcorrespondentie met functionarissen die werkzaam zijn bij het ABL en de OvV. De uitwerkingen van de dialogen zijn opgenomen in bijlage 3 van dit rapport.

	Vraag	Omschrijving
Wie	Wie moet melding maken van een voorval?	Voor incidenten, ernstige incidenten en ongevallen: alle natuurlijke personen zoals genoemd in artikel 4, lid 6 van verordening EU nr. 376/2014. Kort samengevat: • De gezagvoerder van het luchtvaartuig • De eigenaar van het luchtvaartuig • De betrokken luchtverkeersdienst en • De betrokken havenmeester Voor ernstige incidenten en ongevallen volgens verordening EU nr. 996/2010, art. 9: *"Alle betrokken personen die weten dat zich een ongeval of een ernstig incident heeft voorgedaan, stellen de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat op wiens grondgebied het ongeval of incident heeft plaatsgevonden daarvan onverwijld in kennis"* In de 376/2014 GM nuanceert EASA (EASA, 2021, pp. 74): *"In a situation where reporters employed or whose services are contracted or used by different organisations are aware of the same reportable occurrence, they are all required to report that occurrence."*
Wat	-	-
Waar	Waar moet een voorval gemeld worden?	Verordening EU nr. 376/2014: incidenten, ernstige incidenten en ongevallen. Deze dienen gemeld te worden aan het ABL. Op ernstige incidenten en ongevallen is verordening EU nr. 996/2010 nog van toepassing (preambule nr. 3). Verordening EU nr. 996/2010, art. 9: Ernstige incidenten en ongevallen dienen onverwijld bij de veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat gemeld te worden. Voor Nederland betreft dit de OvV (Rijksoverheid, 2021). In het geval van een ernstig incident of ongeval, is men verplicht bij twee instanties te melden. Zo bleek uit gesprek met een Senior onderzoeker luchtvaart van de OvV.

	Waar moet een voorval gemeld worden als men in het buitenland vliegt?	Verordening EU nr. 996/2010, art. 9: aan de zogenoemde 'state of occurrence', zijnde de lidstaat waar het voorval heeft plaatsgevonden. Op basis van art. 10 kunnen daar, indien gewenst en van toepassing, ook de veiligheidsonderzoeksinstanties van andere lidstaten bij aansluiten. Verordening EU nr. 376/2014 (preambule nr. 18): "*Een voorval waarbij een in een lidstaat geregistreerd luchtvaartuig of een luchtvaartuig dat door een in een lidstaat gevestigde organisatie wordt geëxploiteerd, betrokken is, moet worden gemeld, zelfs al heeft het voorval zich buiten het grondgebied van die lidstaat voorgedaan."* (ABL)
Wanneer	Wanneer is een voorval wel of niet meldingswaardig?	Verordening EU nr. 376/2014 art. 4 geeft enkele categorieën van meldingswaardige voorvallen. Annex 1 van de 376/2014 GM (Easy Access Rules) omschrijft een lijst met concrete voorbeelden (EASA, 2021). Volgens GM 2.4 van 376/2014: "*In situations where the reporter is aware about an occurrence and suspects it is reportable but cannot determine it with certainty, he/she is expected to report it"* (EASA, 2021, pp. 73).
Waarom	Waarom is het melden van een voorval belangrijk?	Zie hoofdstuk 3
Welk(e)	Welke luchtvaarttuigen vallen onder de EASA 376/2014	Alle burgerluchtvaarttuigen, tenzij anders vermeld in Annex 2 van EC 216/2018. Zweefvliegtuigen zijn in de genoemde Annex niet opgenomen en vallen om die reden onder verordening EU nr. 376/2014.
	Binnen welke termijn moet ik mijn voorval melden?	Artikel 4, lid 7 EASA 376/2014: "*De in lid 6 vermelde personen melden voorvallen **binnen 72 uur** nadat zij kennis hebben gekregen van het voorval, tenzij buitengewone omstandigheden dit verhinderen."* (ABL). Voor ernstige incidenten en ongevallen in de zin van artikel 9 van verordening 996/2010 (OvV): "*Alle betrokken personen die weten dat zich een ongeval of een ernstig incident heeft voorgedaan, stellen de bevoegde veiligheidsonderzoeksinstantie van de lidstaat op wiens grondgebied het ongeval of incident heeft plaatsgevonden daarvan **onverwijld** in kennis*."

Tabel 2 - 376/2014 wetsbepalingen

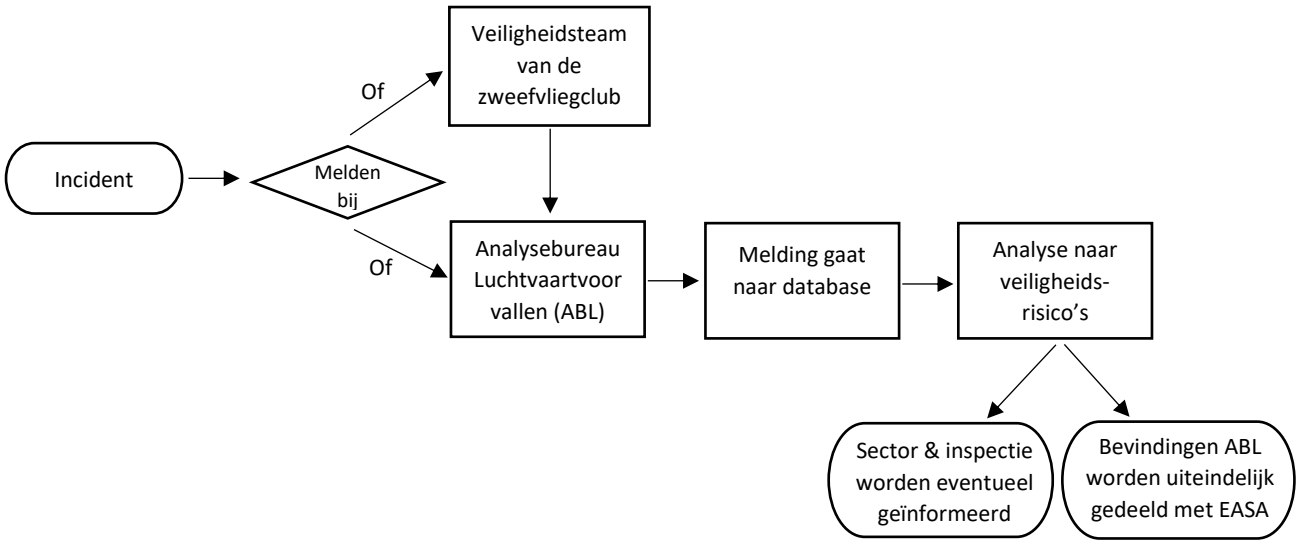
N.B. in verschillende wetsartikelen van verordening EU nr. 376/2014 staat benoemd dat het melden van voorvallen aan de luchtvaartautoriteit en veiligheidsonderzoeksinstantie ook via de 'organisatie' (in de zin van de wet) mag gebeuren. Onder organisatie wordt in artikel 2 verstaan: "*elke organisatie die luchtvaartproducten en/of –diensten levert en/of die personen welke overeenkomstig artikel 4, lid 6, gehouden zijn voorvallen te melden, in dienst heeft of inhuurt of van de diensten van die personen gebruik maakt."* Het melden van een voorval via het veiligheidsteam van de zweefvliegclub valt hier volgens GM 3.3 van EASA (2021, pp. 84)

niet onder; "*Organisations created with the aim of promoting aerial sport and leisure aviation, and which does not, on a professional basis, employ, contract or use the services of someone covered by Article 4(6), are understood as not being subject to Regulation 376/2014 and therefore not requested to comply with it."* Dit is ter verificatie nagevraagd bij een analist/data scientist van het ABL. Uit de mailcorrespondentie werd duidelijk dat het desondanks de voorkeur heeft om voorvalmeldingen via de veiligheidsteams te laten lopen. Die teams zijn immers grotendeels op de hoogte van de voorvallen die zich hebben voorgedaan binnen de club.

De 376/2014 heeft slechts betrekking op het melden van voorvallen bij het ABL. Het melden van ernstige incidenten en ongevallen in de zin van verordening EU nr. 996/2010 (OvV) ligt dus anders. Desalniettemin, ook de OvV gaf aan dat veiligheidsteams de binnen de club gerapporteerde voorvallen mogen (door)melden aan hen. Het belangrijkste doel is immers dát de melding wordt gedaan, zo stelde de senior onderzoeker luchtvaart van OvV waarmee is gesproken.

5.3 Flowcharts van voorvalmeldingen

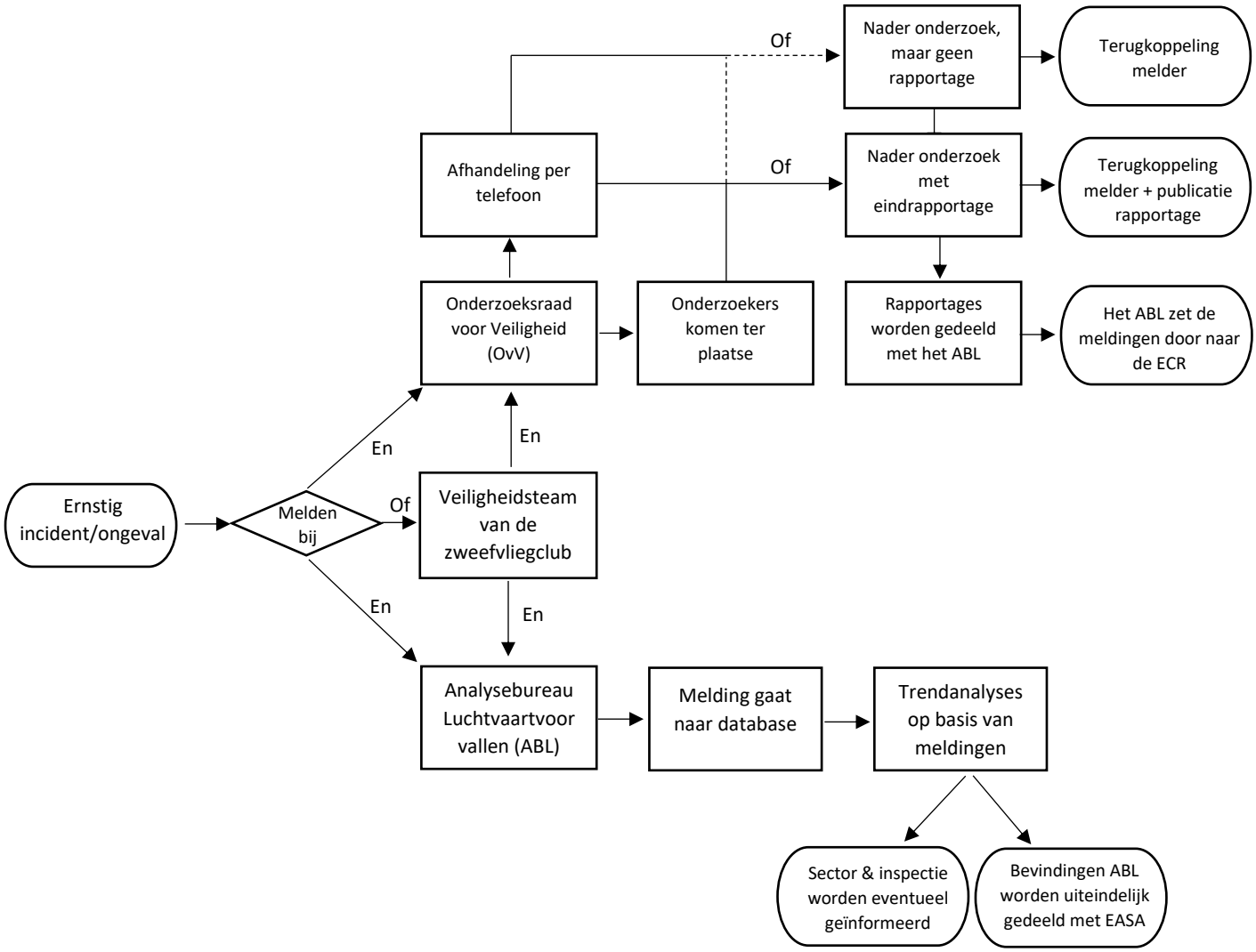
In de vorige paragraaf zijn de (voor de zweefvlieger) meest relevante wetsbepalingen uit de EU nr. 376/2014 en EU nr. 996/2010 gegeven. Deze dienen als input voor de hierna weergegeven flowcharts. Middels een toelichting op de modellen worden de processtappen van een voorvalmelding kort beschreven. Na het doorlopen van de flowcharts en de wetsbepalingen uit paragraaf 4.2 begrijp je globaal het proces en de protocollen van een voorvalmelding. Deze kunnen eventuele knelpunten in het meldproces inzichtelijk maken.



Figuur 6 Proces melding ABL

Toelichting: Incidenten (niet zijnde ernstige incidenten en ongevallen) dienen enkel gemeld te worden aan het ABL, zoals in paragraaf 2 eerder benoemd is. Voorvallen mogen ook door het veiligheidsteam van de zweefvliegclub aan het ABL (door)gemeld worden. Dit heeft, zoals in de vorige paragraaf aan bod is gekomen, echter geen wettelijke basis.

Het ABL verzamelt de meldingen in een database en analyseert ze om veiligheidsrisico's inzichtelijk te krijgen. De meldingen worden (anoniem) gepubliceerd op het openbare dashboard van het ABL en trends worden gedeeld met de sector en inspecteurs van de ILT. Bij wet is de ILT verplicht om alle meldingen door te zetten naar de 'European Central Repository' (ECR) van EASA (EASA, 2021). Krachtens artikel 9 van verordening EU nr. 376/2014, heeft dit de uitwisseling van veiligheidsgerelateerde informatie tussen de lidstaten onderling en EASA tot doel. Omdat het ABL een analysebureau is en geen onderzoeksinstantie, krijgt de melder in principe geen terugkoppeling op zijn of haar melding. Dat bleek uit correspondentie met een analist/data scientist van de organisatie.

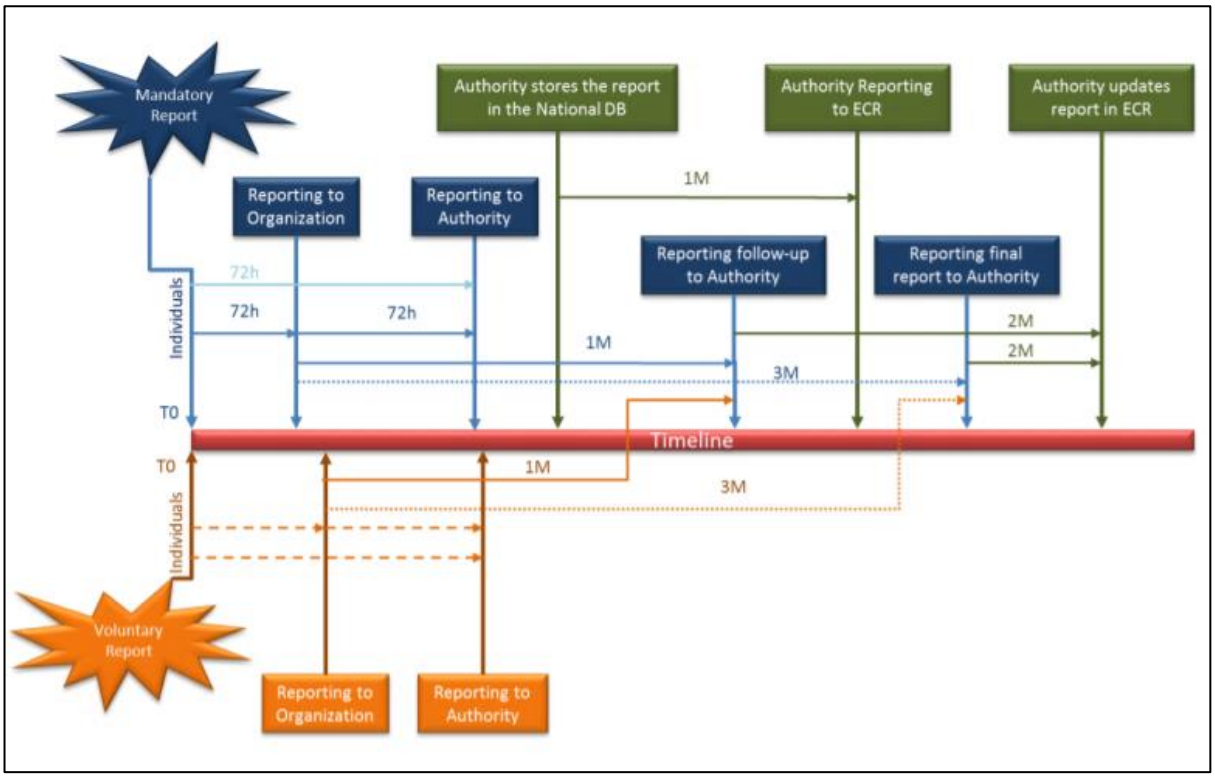


Figuur 7 Proces melding ABL/OvV

Toelichting: ernstige incidenten en ongevallen (niet zijnde incidenten) dienen gemeld te worden bij zowel het ABL als de OvV (Europees Parlement en Europese Raad, 2010, artikel 9) (Europees Parlement, 2014). De schakels voor het ABL (incidenten) zijn in de vorige flowchart besproken. Hierna worden slechts de processtappen van een voorvalmelding aan de OvV toegelicht. Voorvallen mogen ook door het veiligheidsteam van de zweefvliegclub aan het

ABL/de OvV (door)gemeld worden. Dit heeft, zoals in de vorige paragraaf aan bod is gekomen, echter geen wettelijke basis.

Uit gesprek met de senior onderzoeker luchtvaart van de OvV: zodra iemand de OvV belt om een voorval te rapporteren wordt telefonisch een inschatting gemaakt van de ernst. Na overleg met het managementteam wordt besloten wel of niet uit te rukken. Dit gebeurt altijd met ten minste twee personen. Bij een grote crash kan besloten worden met een groter team ter plaatste te komen. Ook de luchtvaartpolitie wordt bij een ongeval altijd in kennis gesteld. De OvV kan het luchtvaartuig vervolgens voor langere tijd (meestal gedurende het onderzoek bij een wrak) in beslag nemen ten behoeve van het onderzoek. Zodra de OvV het voorval classificeert als een ernstig incident of ongeval hebben zij een onderzoeks- en rapportageplicht. De rapportages worden na onderzoek openbaar gemaakt. De betrokken partijen krijgen al vóór publicatie van de uiteindelijke rapportage een concept hiervan toegezonden ter verificatie van de feiten. Uiteindelijk worden alle meldingen die bij de OvV binnengekomen zijn anoniem doorgezet naar het ABL. Zij beheren de nationale database en zetten de meldingen van daaruit door naar de ECR.



Figuur 8 Tijdlijn voormelding

Toelichting: De bovenstaande weergave komt uit verordening EU nr. 376/2014 en heeft in feite enkel betrekking op een voorvalmelding aan het ABL. Voorvalmeldingen (lees: ernstige incidenten en ongevallen) aan de OvV moeten immers onverwijld (= per direct) gemeld worden, volgens verordening 996/2010, art. 9.

Uit het model valt op te maken dat voorvalmeldingen binnen 72 uur aan het ABL of de 'organization' (luchtvaartmaatschappij/vliegclub) gemeld dienen te worden. Daaronder

worden ook de veiligheidsteams van de zweefvliegclubs verstaan, maar weliswaar niet in de zin van de wet. Een toelichting daarop is gegeven in de laatste alinea van paragraaf 2. Indien de melding via de organization gegaan is, heeft deze een extra 72 uur voordat deze wettelijk gezien bij de 'authority' (het ABL in de Nederlandse context) moet liggen. De uiteindelijke meldingen worden verzameld in een database waar de luchtvaartautoriteiten van de aangesloten EU-lidstaten, alsmede EASA, toegang tot hebben (Europees Parlement, 2014, artikel 9).

In het geval van de OvV moeten de onderzoeksrapporten volgens artikel 16 van verordening EU nr. 996/2010 openbaar gepubliceerd worden. Bij de publicatie van een rapport wordt EASA daarvan op de hoogte gesteld. De voorvallen die bij de OvV zijn gemeld, dienen volgens artikel 6 van verordening EU nr. 376/2014 te worden opgeslagen in de nationale database. Uit correspondentie met de senior onderzoeker luchtvaart van de OvV, blijkt dat dit nu nog via het ABL loopt. In de toekomst gaat dit wellicht direct, stelde hij.

In dit hoofdstuk hebben verordeningen EU nr. 376/2014 en EU nr. 996/2010 een centrale rol gespeeld en is ingegaan op de belangrijkste wetsteksten daaruit. Ook zijn enkele schematische weergaven gepresenteerd, aangaande het proces van een voorvalmelding. Zodoende kunnen eventuele knelpunten in het meldproces inzichtelijk gemaakt worden. Het volgende hoofdstuk gaat in op de resultaten uit de gehouden enquête en interviews. Daarin worden de knelpunten onder Nederlandse zweefvliegers en clubs belicht omtrent het melden van voorvallen.

© Pascal van den Berg

6. Knelpunten

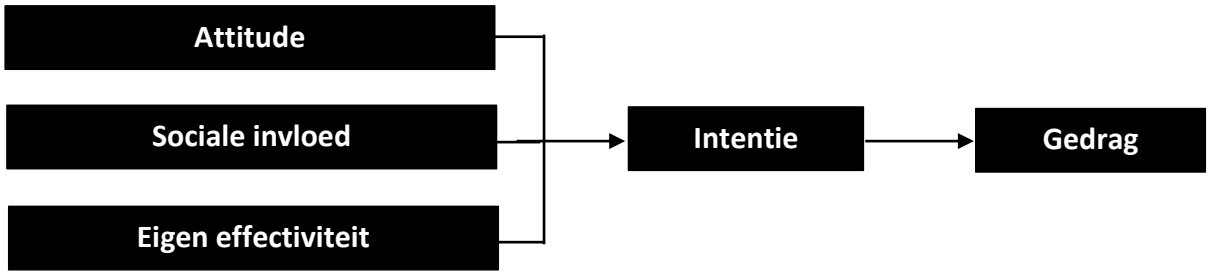
In de vorige twee hoofstukken is ingegaan op het belang en de juridische kaders van een voorvalmelding. Dit hoofdstuk gaat in op de resultaten van de gehouden enquête en interviews. Het maakt de knelpunten onder zweefvliegers en clubs inzichtelijk, die van invloed zijn op de bereidheid van het melden van voorvallen.

De enquêtevragen en samenvattingen van de interviews zijn opgenomen in respectievelijk bijlage 1 en 2. In hoofdstuk 3, onderzoeksopzet, is een onderbouwing gegeven op de opzet van de enquête en interviews.

6.1 Meldingsbereidheid – beredeneerd gedrag

Omdat verondersteld wordt dat meldingsbereidheid valt of staat met gedrag, worden de gevonden knelpunten schematisch weergegeven in het model van beredeneerd gedrag (Zwaard & de Koning, 2011, pp. 61). Een toelichting op dit model is opgenomen in hoofdstuk 2. Het model beschrijft slechts **globaal en abstract** de opmerkelijkste bevindingen. De concrete onderbouwingen daarop en resultaten van de enquête en interviews zijn in de hierop volgende paragrafen opgenomen.

Omdat het onderzoek zich heeft gericht op het in kaart brengen van knelpunten rondom melden, is vooral de eigen effectiviteit relevant voor dit onderzoek. De attitude en sociale invloed zijn in mindere mate getoetst. Dit vanwege de beschikbare tijd, maar vooral om te voorkomen dat de enquête te lang en hoogdrempelig zou worden.



Figuur 9 Model van beredeneerd gedrag

Attitude

De ruime meerderheid van alle respondenten ziet het belang in van de rol die het ABL en de OvV spelen ten aanzien van veiligheid. Zij zijn van mening dat veiligheid in het zweefvliegen niet optimaal bewerkstelligd kan worden zonder de betrokkenheid van deze instanties.

Op de interviewvraag wat het belang is van een voorvalmelding, gaven alle ondervraagde veiligheidsmanagers een vergelijkbaar antwoord: het collectief leren van elkaar. Dat is deels overeenkomstig met wat is genoemd in hoofdstuk 3: de belangen van een voorvalmelding.

Voorzichtigheid in deze resultaten is geboden; er kan een sociale wenselijkheid in zitten. Want men ziet dus wel het belang van melden in en van de rol van het ABL en de OvV, maar desondanks is dat niet terug te zien in het aantal voorvalmeldingen.

Sociale invloed

Vanuit de omgeving lijkt men niet actief aangemoedigd of beïnvloed te worden om voorvallen bij de instanties te melden. Uit de resultaten van de enquête en interviews kan opgemaakt worden dat voorvalmeldingen veelal binnen clubs lijken te blijven hangen. Intern wordt er goed gemeld, maar zelden worden de meldingen (al dan niet door veiligheidsteams) (door)gezet naar het ABL/de OvV. Dat er binnen de clubs intern beter gemeld lijkt te worden is te verklaren. Het is denkbaar dat hoe vaker er intern gesproken wordt over veiligheid en gemelde voorvallen, dat het na verloop van tijd als iets vanzelfsprekends beschouwd gaat worden onder leden.

Dat is mogelijk ook de verklaring waarom er weinig voorvallen doorgezet lijken te worden aan de instanties. Men is op een vierpuntsschaal gevraagd in hoeverre de club hun leden aanspoort om voorvallen te melden bij zowel het eigen veiligheidsteam als het ABL/de OvV. Daar blijkt dat men zich meer aangespoord voelt om intern te melden, dan bij de instanties. Zij het omdat er niet op aangedrongen wordt vanuit de club, of omdat het voor mensen niet voldoende zichtbaar is dat ze aangespoord worden. Die vanzelfsprekendheid waarover eerder werd gesproken, blijft dan voor het melden aan het ABL/de OvV uit.

Eigen effectiviteit

Men is beperkt op de hoogte van waar en wanneer een voorval aan het ABL/de OvV gemeld moet worden. Dat blijkt uit enkele casussen die respondenten zijn voorgelegd in de enquête. Het is denkbaar dat de complexiteit van de wetgeving daar een oorzaak van is. In hoofdstuk 4 is het juridisch kader uitgewerkt ten aanzien van het melden van voorvallen. Daarin is te zien hoe complex en verweven de relevante wetten eigenlijk zijn. Een voorval is een verzamelterm voor verschillende incidenten met elk een gradatie in ernst. Die scheidslijn kun je vanzelfsprekend niet helemaal concreet krijgen; er blijven grijze gebieden. Dat maakt het dus ook subjectief. Wat de een als ernstig of onveilig beschouwd, daar kan je medezweefvlieger een andere opvatting over hebben. Daarnaast dient men ernstige incidenten en ongevallen bij twee instanties apart te melden. Dat kan ook nog via twee wegen; direct of via het veiligheidsteam. Echter, melden via het veiligheidsteam is niet wettelijk onderbouwd, maar de ongeschreven regel is dat het wel kan en mag. Daar komt nog bij dat voor iedere melding en iedere instantie weer een andere termijn geldt waarbinnen gemeld moet worden. Kortom: de wetgeving is complex. En uit een rondgang op internet blijkt dat praktische handvatten ten aanzien van melden ook moeilijk te vinden zijn. En juist dat beperkt zweefvliegers om te melden. In de enquête zijn respondenten specifiek gevraagd naar wat hen belemmert om een voorval te melden bij zowel het veiligheidsteam van de club als het ABL/de OvV. Daarin wordt hoger gescoord op stellingen gericht op gemak, ten opzichte van stellingen die gericht zijn op angst rondom melden (angst voor represailles etc.). Als

het onduidelijk is waar en wanneer gemeld moet worden en als het melden veel moeite kost, dan weerhoudt dat zweefvliegers er van om een voorval te rapporteren. Tot slot geven respondenten aan het belangrijk te vinden een terugkoppeling te ontvangen op hun melding. Dat is iets wat bij een melding aan het ABL in principe niet gebeurt (omdat zij slechts analyses doen o.b.v. big data), zoals bleek uit gesprek met een functionaris van de organisatie.

Intentie

= bedoeling, het voornemen van iemand (Van Dale, z.d.). Niet meetbaar

Gedrag

- Er lijkt intern binnen clubs beter gemeld te worden. Echter blijven deze meldingen daar veelal hangen en worden ze door de veiligheidsteams of de betrokkene niet (door)gemeld aan het ABL/de OvV.

6.2 Enquêteresultaten

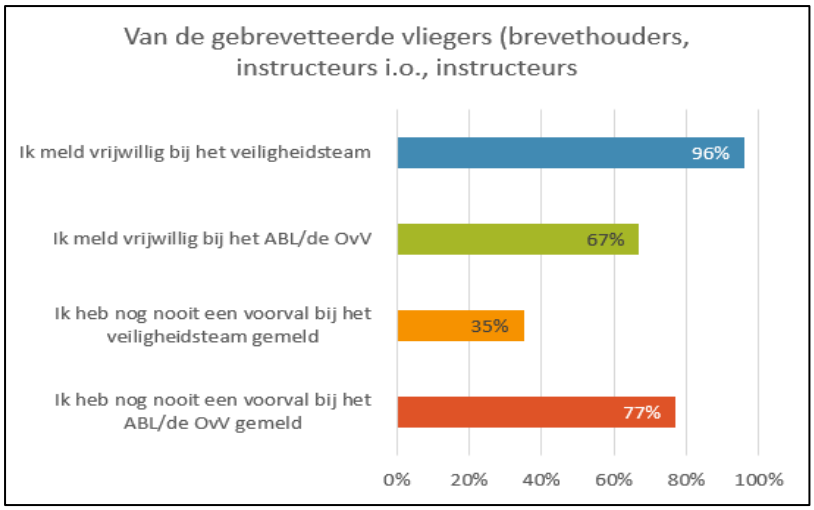
Gebaseerd op de opzet zoals gegeven in hoofdstuk 3, is onder zweefvliegend Nederland een enquête uitgezet. Daar is de bereidheid om te melden getoetst, alsmede de kennis van de wet- en regelgeving en eventuele knelpunten rondom melden. De hierna gegeven conclusies zijn veelal gericht op gebrevetteerden: brevethouders, instructeurs in opleiding en instructeurs. Zij beschikken immers over een brevet en worden geacht op de hoogte te zijn van de voor hen geldende wet- en regelgevingen.

De conclusies die hierna gegeven worden zijn gebaseerd op de uitwerkingen van de enquêteresultaten in bijlage 4. Dit betreft echter niet de volledige set aan data, maar bevat slechts de belangrijkste en meest opvallende bevindingen uit de enquête. Aan de inhoud van bijlage 4 liggen nog ruwe Excel datasets ten grondslag. Daar zijn alle resultaten van de enquête in opgenomen. Uit de resultaten van bijlage 4:

NB. *het is denkbaar dat bepaalde enquêtevragen vatbaar zijn geweest voor sociale wenselijkheid (omwille van gevoeligheid). Echter, gezien de grote representatie (857 reacties van de 341 benodigde) zal dit een beperkte invloed hebben op de validiteit van de resultaten.*

Bereidheid

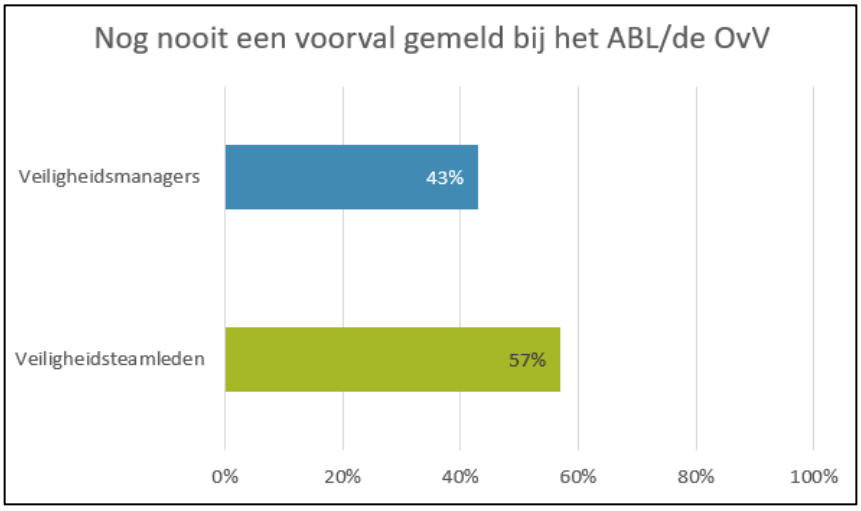
De bereidheid onder gebrevetteerde vliegers om vrijwillig een voorval bij het veiligheidsteam van de club te melden ligt hoog, maar liefst 96%. Die waarde ligt 29% lager als het gaat om het melden van voorvallen bij het ABL/de OvV. 67% van de gebrevetteerden geeft aan een voorval daar geheel vrijwillig te melden. Daar komt bij dat 24% van de gebrevetteerden die keuze (om wel of niet te melden bij het ABL/de OvV), liever over laat aan een instructeur of het veiligheidsteam van de club. Hoewel de ruime meerderheid bereid lijkt te zijn voorvallen te melden, bevatten de antwoorden mogelijk ook een sociale wenselijkheid. Waar men voor 96% bereid is een voorval vrijwillig bij het veiligheidsteam te melden, heeft 35% van hen daar nooit eerder een voorvalmelding gedaan. Uiteraard kan een deel daarvan theoretisch gezien nog nooit betrokken zijn geraakt bij een meldingswaardig voorval. Het blijft slechts



Figuur 10 Resultaten enquête - bereidheid gebrevetteerden

speculeren, maar het is onwaarschijnlijk dat dit op de volledige 35% betrekking heeft. Eveneens geldt dat voor het melden van voorvallen bij het ABL/de OvV. 77% van de gebrevetteerden heeft daar nooit eerder melding gedaan van een voorval. Dat terwijl 67% van hen antwoordde een voorval wél geheel vrijwillig bij het ABL/de OvV te melden. Ook daar is het onwaarschijnlijk te denken dat de volledige 77% nog nooit betrokken is geraakt bij een meldingswaardig voorval. Daar komt nog bij dat die 77% vooral door instructeurs sterk wordt beïnvloed. 59% van hen geeft aan nog nooit een voorval bij het ABL/de OvV gemeld te hebben, tegenover ruim 85% van de brevethouders.

Gebaseerd op de eerder genoemde cijfers lijken de meldingen veelal binnen de clubs (lees: veiligheidsteams) te blijven hangen. 65% van de gebrevetteerden heeft minstens één keer eerder een voorval van hem of haar bij het veiligheidsteam van de club gemeld. Voor het ABL en de OvV betrof dit slechts 23%. 42% van de meldingen zijn dus niet doorgezet. Mogelijk omdat ze niet meldingswaardig waren, of omdat het simpelweg gewoon niet is doorgezet. De vraag hoe vaak een manager of lid van het veiligheidsteam eerder een voorvalmelding heeft gedaan bij het ABL/de OvV versterkt dit beeld. 43% van de veiligheidsmanagers en 57% van de veiligheidsteamleden hebben nog nooit eerder een voorval bij het ABL/de OvV gemeld. Wat hier nog meer een rol kan spelen is de mate waarin instructeurs en de veiligheidsteams van de clubs hun leden aansporen om voorvallen te melden. 85% van de gebrevetteerden vindt dat ('mee eens' of 'helemaal mee eens') instructeurs en het veiligheidsteam de leden voldoende aansporen voorvallen te melden bij het veiligheidsteam van hun club. Voor het melden van voorvallen bij het ABL/de OvV ligt dat anders. Daar geeft slechts 54% aan het er 'mee eens' of 'helemaal mee eens' te zijn. 25% is het er mee 'oneens' of 'helemaal mee oneens'. Zij vinden dat instructeurs en het veiligheidsteam hun leden onvoldoende aansporen om voorvallen bij het ABL/de OvV te melden. 26% had geen idee of dit het geval was.

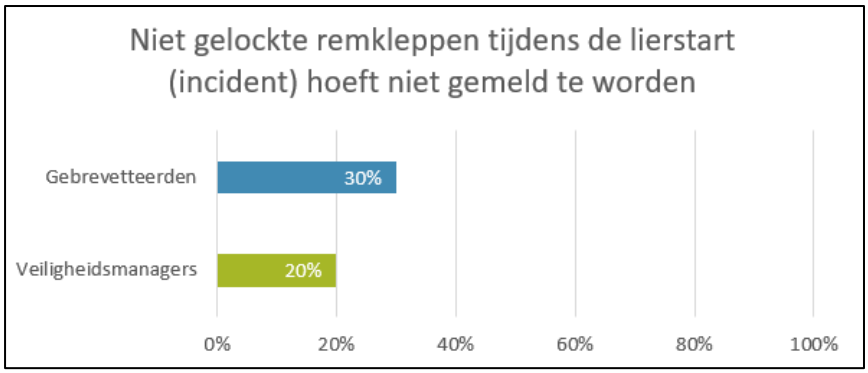


Figuur 11 Resultaten enquête – doormelding door veiligheidsteams

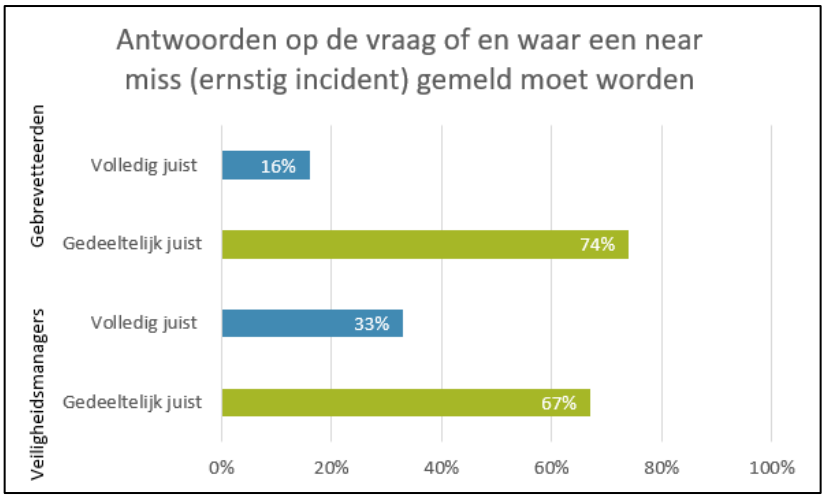
Hoewel 77% van de gebrevetteerde respondenten nog nooit een voorval heeft gemeld bij het ABL/de OvV, ziet gemiddeld 80% van alle respondenten wel het belang in van deze organisaties. Op de stelling dat clubs prima zelf kunnen zorgen voor de veiligheid, ook zonder betrokkenheid van het ABL/de OvV, gaf 80% van de respondenten aan het hier 'mee eens' of 'helemaal mee eens' te zijn. Het is echter wel denkbaar dat enkele antwoorden een sociale wenselijkheid bevatten.

Kennis

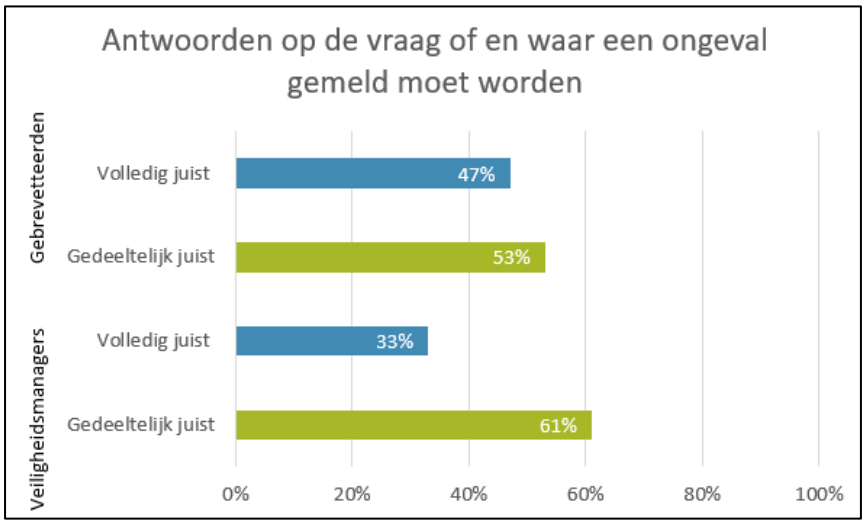
77% van de gebrevetteerde respondenten heeft nooit eerder bij het ABL/de OvV een melding gedaan van een voorval. Een beperkte kennis met de geldende wet- en regelgeving omtrent het melden van voorvallen kan daarvan een mogelijke oorzaak zijn. Zo blijkt uit enkele casussen van voorvallen die de respondenten zijn voorgelegd. Niet gelockte remkleppen tijdens de lierstart (categorie: incident) hoeven bijvoorbeeld volgens 30% van de gebrevetteerden niet gemeld te worden. Ruim 20% van de ondervraagde veiligheidsmanagers denkt hierover hetzelfde. Op de vraag óf en waar een near miss (categorie: ernstig incident) gemeld moet worden, gaf 16% van de gebrevetteerden een volledig juist antwoord. 74% had het gedeeltelijk correct. Van de veiligheidsmanagers had slechts 33% het volledig goed en 67% gedeeltelijk. Ongevallen zijn daarentegen duidelijker en moeten volgens bijna alle gebrevetteerden gemeld worden. 33% van hen wist volledig waar een ongeval gemeld moet worden. Evenals iets meer dan de helft van de veiligheidsmanagers. De andere helft van hen gaf een gedeeltelijk juist antwoord. De niet optimale kennis van de geldende wet- en regelgeving en waar en wanneer een voorval gemeld dient te worden, is vanuit de logica begrijpelijk. Kijkend naar de syllabus van het theorievak 'wetgeving', kun je zien dat het melden van voorvallen daarin vooral theoretisch en juridisch wordt benaderd. Het concrete praktische element, van waar en wanneer je dient te melden, lijkt veelal te ontbreken (Corporaal, 2020).



Figuur 13 Enquêteresultaten casusvraag remkleppen



Figuur 12 Enquêteresultaten casusvraag near miss



Figuur 14 Enquêteresultaten of en waar ongeval melden?

NB. Omdat een kwantitatieve norm ontbreekt is het lastig te stellen in hoeverre de hierboven gegeven percentages t.a.v. kennis hoog of laag zijn. Wel kan gesteld worden dat er op verschillende vlakken nog verbeteringen zijn door te voeren. Zo kan bijvoorbeeld op alle gedeeltelijk juiste antwoorden (veelal de ruime meerderheid) nog wat bijgeschaafd worden.

Andere factoren

In de enquête zijn respondenten ook gevraagd naar de factoren die hen belemmeren om een voorval bij zowel het veiligheidsteam als het ABL/de OvV te melden. Opvallend was dat de stellingen aangaande 'angst om te melden' laag scoorden in vergelijking tot de stellingen die waren gericht op gemak. Waar de antwoordopties 'mee eens' en 'helemaal mee eens' bij stellingen over 'angst rondom melden' tezamen nooit hoger scoorden dan 10%, was dat bij de stellingen over gemak wel het geval. Gemiddeld gezien scoorden stellingen als 'als het veel moeite kost', 'als ik geen terugkoppeling ontvang', 'als ik niet weet waar en wanneer ik moet melden', gemiddeld rond de 30%. Men lijkt dus niet zozeer een angst te hebben om te melden. Vooral het gemak rondom melden en een terugkoppeling zijn belangrijk. Zeker ten aanzien van de stelling gericht op het verkrijgen van een terugkoppeling. Uit navraag bij het ABL en de OvV bleek namelijk dat enkel de OvV consequent terugkoppelingen geeft op meldingen. Voorvallen die gerapporteerd zijn bij het ABL verdwijnen veelal in een black box.

6.3 Resultaten van de interviews

In de vorige paragraaf zijn de belangrijkste en meest opmerkelijke bevindingen uit de enquête benoemd. De visuele weergaven waaruit de bovenstaande conclusies zijn geformuleerd, zijn opgenomen in bijlage 4. Op basis van de enquêteresultaten is de verdieping ingegaan en zijn aselecte interviews afgenomen bij de veiligheidsmanagers van zes (grote, kleine, civiele velden, militaire velden) Nederlandse zweefvliegclubs. De belangrijkste bevindingen uit deze interviews worden in deze paragraaf uitgewerkt. Bijlage 2 van dit rapport bevat de anonieme samenvattingen van de interviews.

In de interviews heeft de nadruk gelegen op het clubbeleid ten aanzien van het (door)melden van voorvallen. Dat blijkt in alle van de ondervraagde clubs altijd via het veiligheidsteam te lopen. Afhankelijk van de ernst worden de bij het veiligheidsteam gemelde voorvallen door

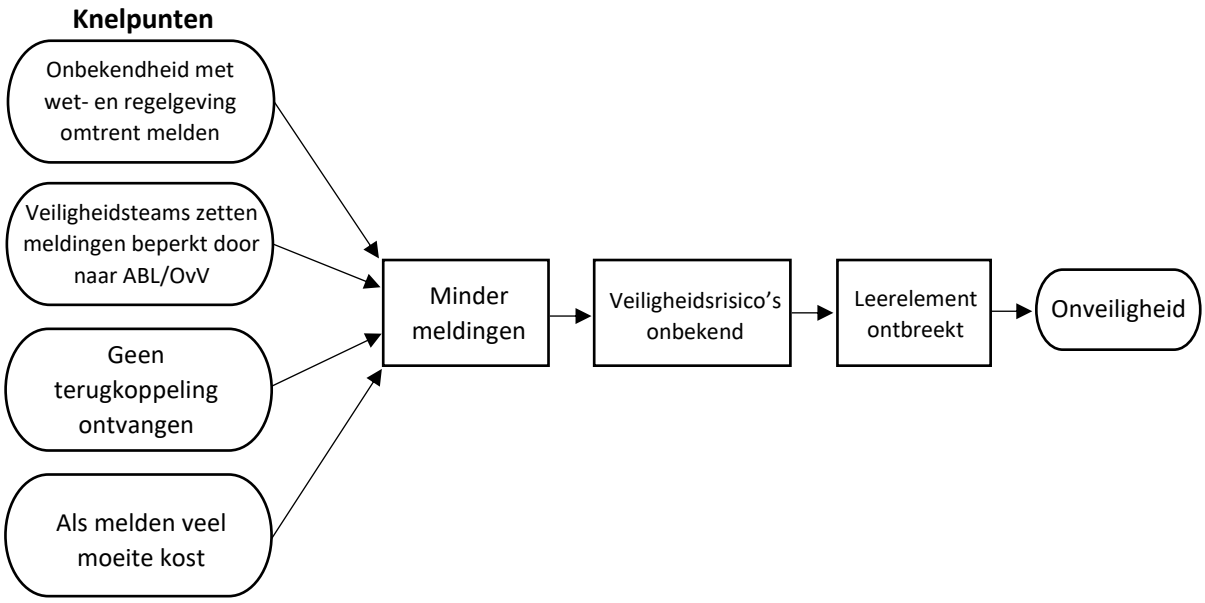
vijf op de zes clubs doorgezet aan het ABL/de OvV. Dat is een opvallende conclusie in relatie tot de antwoorden op de enquête. Daar lieten de resultaten juist zien dat meldingen veelal niet doorgezet lijken te worden. Mogelijk dat hier wederom een sociale wenselijkheid een rol speelt, of dat bij toeval net de clubs zijn geïnterviewd die consequent meldingen doorzetten. Een andere verklaring kan de subjectiviteit van het melden zijn. Ten aanzien van het doormelden van voorvallen, hanteert de helft van de ondervraagde clubs een overzicht met meldingswaardige voorvallen uit de wet, of één die door het ILT is opgesteld. De andere helft van de clubs besluit een voorval op eigen inschatting wel of niet door te melden. Wat dan wel en niet meldingswaardig is, is afhankelijk van de interpretatie van de persoon. Aan het inzicht van veiligheidsmanagers omtrent het belang van een voorvalmelding lijkt het in ieder geval niet te liggen. Op de vraag wat het belang is van een voorvalmelding, gaven alle ondervraagden hetzelfde aan: dat het doormelden van voorvallen noodzakelijk is om veiligheidsrisico's inzichtelijk te krijgen en zodoende collectief te leren van voorvallen. Overeenkomstig met wat in hoofdstuk drie is genoemd. Enkele van de ondervraagden gaven tevens aan behoefte te hebben aan een uniforme plaats waar voorvallen met andere clubs gedeeld kunnen worden. Dat bleek eveneens uit een CVZ-webinar met veiligheidsmanagers en teamleden van de verschillende Nederlandse zweefvliegclubs.

Ook aan de bereidheid van voorvalmeldingen aan het veiligheidsteam van de club (eveneens als de enquêteresultaten) is de 'beperkte' mate van meldingen bij het ABL/de OvV niet te wijten. Vier van de zes ondervraagde veiligheidsmanagers is tevreden over de meldingsbereidheid onder leden binnen de club. De resterende twee zijn niet ontevreden, maar wel van mening dat er verbeteringen te halen zijn.

Intern wordt binnen clubs weinig gedaan om leden bekend te maken met de geldende wet- en regelgeving van het melden. Slechts twee van de ondervraagde clubs heeft ooit eerder tijdens een veiligheidssessie beknopt de belangen van het melden aan het ABL/de OvV met leden gedeeld.

Uit de resultaten van de enquête bleek dat de ruime meerderheid beperkt op de hoogte is van waar en wanneer een voorval aan het ABL/de OvV gemeld moet worden. Volgens enkele van de ondervraagde veiligheidsmanagers zou naast een complexe regelgeving ook gemakzucht (om zich te verdiepen in de materie) onder zweefvliegers daar een oorzaak van kunnen zijn.

Alle genoemde knelpunten in dit hoofdstuk zijn uitgezet in onderstaande flowchart en kunnen in relatie gebracht worden tot de flowchart uit hoofdstuk 3. Zodoende is te zien hoe de knelpunten invloed kunnen hebben op de uiteindelijke veiligheid in de zweefvliegsport.



Figuur 15 Flowchart bevonden knelpunten

In dit hoofdstuk is ingegaan op de resultaten uit de gehouden enquête en interviews. Daaruit zijn enkele knelpunten aan het licht gekomen, die van invloed zijn op bereidheid van het melden van voorvallen onder zweefvliegers en clubs. Met de informatie die is verkregen in dit en voorgaande hoofdstukken, wordt hierna een conclusie gegeven op de hoofdvraag van het onderzoek.

© Maud Staassen Fotografie

Conclusie

In dit rapport is ingegaan op de onderzoeksvraag;

"Hoe kunnen knelpunten onder Nederlandse zweefvliegers en clubs - rondom het melden van voorvallen - worden beperkt, om de meldingsbereidheid van voorvallen (bij het ABL en de OvV) te verhogen?"

Uit de resultaten van het onderzoek is onder andere gebleken dat een eenduidig en laagdrempelig meldbeleid de sleutel is tot een hogere meldingsbereidheid. Er is nauwelijks sprake van een angst om te melden (bijvoorbeeld represailles of reputatieschade). Vooral de complexiteit van de wetgeving maakt het voor zweefvliegers en veiligheidsteams lastig om te begrijpen waar en wanneer een voorval gemeld moet worden. Er worden ten aanzien daarvan ook nauwelijks praktische handvatten aangeboden waarin de bepalingen uit de wet operationeel zijn verwoord. Wie veiligheidsgezind is, wordt door de complexe regelgeving dus al aan de voorkant ontmoedigd om te melden. Daar komt bij dat men voor enkele type voorvallen (lees: ernstige incidenten en ongevallen) bij twee instanties dient te melden.

De beperkte voorvalmeldingen in de GA zijn niet alleen te wijten aan een hoogdrempelig beleid en een complexe wetgeving. Ook in de (door)meldcultuur binnen clubs is een verbeterslag door te voeren. Voorvallen worden intern binnen clubs beter gemeld. Echter zelden lijken deze door de veiligheidsteams van de clubs doorgezet te worden naar het ABL/de OvV. Het is ondenkbaar dat de complexiteit van de wetgeving en het hoogdrempelig meldbeleid daar de enige oorzaken van zijn. Want het is aannemelijk om te stellen dat wie veiligheid hoog in het vaandel heeft staan (en zich moreel verplicht voelt te melden), ook eerder bereid is meer moeite te doen om te melden.
Omwille van de tijd heeft het onderzoek geen concrete verklaring kunnen vinden voor de beperkte meldcultuur. Een mogelijke verklaring kan zijn dat het melden van voorvallen aan de instanties voor velen een ver-van-mijn-bed-show is. Het is in het onderzoek niet getoetst, maar wellicht dat men veelal niet eens op de hoogte is van het takenpakket en de verantwoordelijkheden die het ABL en de OvV hebben. Maar ook de eventuele onbekendheid met wat er met je melding gebeurt, kan een invloed hebben. Ten aanzien van de meldcultuur was ook iets opmerkelijks te zien. Enkele veiligheidsmanagers gaven aan wel een behoefte te hebben aan het uitwisselen van voorvallen met clubs onderling.

Tot slot bleek ook de terugkoppeling op een melding van belang voor de meldingsbereidheid. Men vindt het belangrijk betrokken te worden bij de status en afhandeling van zijn of haar melding. Dat blijkt echter niet altijd gedaan te worden. Bij meldingen aan het ABL blijven terugkoppelingen in principe standaard uit. Zij zijn immers een analysebureau en geen onderzoeksinstantie. Hier kan de eerdergenoemde onbekendheid met de instanties dus een knelpunt vormen.

Kortom: een laagdrempelig en eenduidig meldbeleid en het stimuleren van een (door)meldcultuur onder clubs, is de sleutel tot meer meldingen.

© Maud Staassen Fotografie

Aanbevelingen

Eenduidigheid en laagdrempeligheid ten aanzien van het melden van voorvallen, en een verbetering van de (door)meldcultuur binnen veiligheidsteams. Dat zijn volgens de resultaten van het onderzoek de sleutels tot een toename van de meldingsbereidheid.

Zoals in hoofdstuk 4 eerder benoemd is, konden voorvallen tot voorkort alleen apart bij het ABL en de OvV gemeld worden. Met het bestaande doel om het melden van voorvallen laagdrempeliger te maken, heeft de CVZ recentelijk (ten tijde van het onderzoek) een nieuw meldportaal opgezet. Voorvallen aan het ABL en de OvV kunnen hierdoor met slechts een paar klikken bij beide instanties tegelijkertijd gemeld worden. Daarmee is de laagdrempeligheid al deels ondervangen.

Hierna worden de aanbevelingen gegeven die zijn gebaseerd op de bevindingen uit het onderzoek. Daarin wordt onder andere voortgeborduurd op het hierboven genoemde meldpunt. De eerste aanbeveling is concreet en visueel uitgewerkt in een raamwerk. Deze is opgenomen in het document 'beroepsproduct'.

Aanbeveling – eenduidigheid en laagdrempeligheid
Een verandering in een organisatie roept doorgaans weerstand op bij hen die het aangaat (Tiggelaar, 2020). Uit de resultaten van het onderzoek blijkt onder enkele veiligheidsteams een behoefte te zijn aan het uitwisselen van voorvallen met clubs onderling. Het vervullen van deze behoefte biedt de CVZ een mogelijkheid om de eigen belangen naar eigen hand te zetten en zodoende het mes aan twee kanten te laten snijden. Het wordt de CVZ aanbevolen het huidige meldportaal uit te breiden met de functie om een voorval (anoniem en met enkele controleslagen) met zweefvliegend Nederland te delen. Daar zijn verschillende uitvoeringen in mogelijk. In ieder geval is het raadzaam om een dergelijke functie twee kanten op te laten werken. Enerzijds een leerzaam element voor zweefvliegers. Anderzijds een mogelijkheid voor de CVZ om meldingen te monitoren. Waar nodig kunnen zij dan (in overleg met de melder) bijsturen om een meldingswaardig voorval voor de instanties alsnog door te (laten) zetten. Daarnaast speelt transparantie een belangrijke rol. Het is denkbaar dat kuddegedrag wordt gestimuleerd naarmate men vaker ziet dat meldingen zijn doorgezet. Eveneens biedt het zweefvliegers of veiligheidsteams de mogelijkheid om, aan de hand van meldingen uit het verleden, te bepalen of een voorval wel of niet meldingswaardig is voor de instanties. Vergelijkbaar met een rechter die jurisprudentie toepast. Dit komt de eenduidigheid ten aanzien van waar en wanneer een voorval gemeld moet worden ten goede. Laagdrempeligheid blijft in het geheel vanzelfsprekend een belangrijke rol spelen. Tot slot wordt het aanbevolen een dergelijk platform in de ontwikkelingsfase regelmatig met (in ieder geval enkele) veiligheidsteams te delen. Derhalve wordt meteen aan de voorkant voldaan aan het implementeren van de wensen vanuit de sector. Dit vergroot het draagvlak en speelt eveneens in op de basisbehoefte van erkenning en waardering; mensen willen immers het gevoel hebben belangrijk te zijn (Gieles, 2020).

Aanbeveling – verbeteren meldcultuur

Met betrekking tot het stimuleren van de (door)meldcultuur binnen veiligheidsteams, kan framing een uitkomst zijn. De CVZ (alsmede partners als de ILT en de OvV) worden geadviseerd vanaf heden in de communicatie de associatie van het melden aan een instantie weg te nemen. In plaats daarvan kan beter worden ingespeeld op de emotie (DenkProducties, 2019); op het melden voor je medezweefvlieger; op het inspelen van het gedeeld belang. Hoewel het in het onderzoek niet is getoetst, wordt er desondanks verondersteld dat het melden van voorvallen aan instanties als het ABL en de OvV tegenwerkende associaties oproept. Waar uit de resultaten van de enquête en interviews blijkt dat de drempel om te melden aan de veiligheidsteams laag is, is de kloof om meldingen door te zetten naar de instanties mogelijk te groot; te afstandelijk. Het is voor velen mogelijk een ver-van-mijn-bed-show, wat de praktijkcasussen uit de enquête eveneens bevestigen. Speel in op het verhaal. Een verhaal (emotie) is vaak belangrijker dan argumenten (ratio: het met argumenten overtuigen waarom je zou moeten melden), zo stelt DenkProducties (2019). Dat kan al met een simpele campagne van oneliners. In de categorie 'je bent een rund als je met vuurwerk stunt' (negatieve associatie ter ontmoediging): 'je bent een held als je voor je medevlieger meldt' (positieve associatie ter aanmoediging). Wie die boodschap maar al te vaak hoort en ziet, gaat er vanzelf in geloven; dat is de kracht van herhaling (DenkProducties, 2019). Om een dergelijke campagne extra kracht bij te zetten kan daarnaast worden ingespeeld op het gevoel van autoriteit, dat tevens een van de zes beïnvloedingstechnieken van Cialdini betreft (Emerce, 2016). Zet daarvoor bijvoorbeeld een bekende Nederlandse zweefvlieger centraal als boegbeeld en ambassadeur voor de campagne. Zodoende krijgt het (door)melden van voorvallen een gezicht. Ten aanzien van de implementatie van deze aanbeveling, dragen alle drie de organisaties (CVZ, ABL, OvV) een verantwoordelijkheid; dus bundel de krachten.

Aanbeveling – terugkoppeling op meldingen

Aan het ABL: breng de melder van een voorval (middels een automatische reply) er van op de hoogte dat het ABL standaard geen terugkoppelingen geeft op meldingen. Benoem ook de reden daarvan. Eveneens kan een dergelijk bericht worden opgenomen in het CVZ-meldportaal.

© Maud Staassen Fotografie

Referenties

Amo Institute of Sciences. (z.d.). preambule - JuridischWoordenboek.nl - Dutch Law Encyclopedic Dictionary - Amo Institute of Sciences. Juridischwoordenboek.nl. Geraadpleegd op 2 mei 2021, van https://www.juridischwoordenboek.nl/?zoek=preambule

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. (z.d.). Dashboard luchtvaartvoorvallen. ILT. Geraadpleegd op 8 februari 2021, van https://dashboards.ilt.rijkscloud.nl/luchtvaartvoorvallen/

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2020, 21 september). Hoeveel vliegbewegingen zijn er van en naar Nederland? https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen

Corporaal, D. (2021). Luchtvaartwetgeving (versie: januari 2021 editie). Stichting Theorie Examens Ballonvaren en Zweefvliegen.

DAS. (z.d.). Jurisprudentie (rechterlijke uitspraken). Geraadpleegd op 1 mei 2021, van https://www.das.nl/juridische-informatie/alles-over-het-recht-in-nederland/verschillende-soorten-recht/rechtsbronnen/jurisprudentie-rechterlijke-uitspraken#:%7E:text=Jurisprudentie%20is%20een%20rechtsbron%20die,die%20manier%20als%20voorbeeld%20dienen.

DenkProducties. (2019, 9 mei). 3 TIPS OM SUCCESVOL TE FRAMEN VAN SARAH GAGESTEIN. https://www.denkproducties.nl/blog/3-tips-om-succesvol-te-framen

EASA. (2021a). Easy Access Rules for Occurrence Reporting (Regulation (EU) No 376/2014). https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Easy%20Access%20Rules%20for%20Occurrence%20Reporting%20%28Regulation%20%28EU%29%20No%20376-2014%29%20%28black%20box%20updated%29.pdf

EASA. (2020). Sailplane Rule Book. https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Sailplane%20Rule%20Book.pdf

Ebbekink, M. (2013). Framing: wat is framing en hoe gebruik je het slim? ConsumPsy. https://www.consumpsy.nl/blog/over/framing/

Emerce. (2016, 26 september). Alle 7 beïnvloedingsprincipes van Cialdini toegepast op e-mailmarketing. https://www.emerce.nl/best-practice/alle-7-cialdini-emailmarketing

Europa Nu. (z.d.). Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EAVL). Geraadpleegd op 2 juni 2021, van https://www.europa-nu.nl/id/vgdygixpu0rk/europees_agentschap_voor_de_veiligheid

European Commission. (2018). EUR-Lex - 32008R0216 - EN - EUR-Lex. Eurlex. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1474978980580&uri=CELEX%3A32008R0216

Europees Parlement. (z.d.). EUR-Lex - 32014R0376 - EN - EUR-Lex. EURlex. Geraadpleegd op 5 maart 2021, van https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1576245532595&uri=CELEX%3A32014R0376

Europees Parlement. (2020). Veiligheid van het luchtvervoer | Infopagina's over de Europese Unie | Europees Parlement. www.europarl.europa.eu. https://www.europarl.europa.eu/factsheets/nl/sheet/134/veiligheid-van-het-luchtvervoer

Europese Unie. (2021, 7 januari). EU-instellingen en -organen. https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies_nl

Europese Unie. (2018). EUR-Lex - 32010R0996 - EN - EUR-Lex. Eurlex. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0996

Gain Working Group E. (2004). A Roadmap to A Just Culture. Flightsafety.org. https://flightsafety.org/files/just_culture.pdf
Romme, G., & Berends, P. (2002). Strategie en systeemdenken. Research Gate. https://www.researchgate.net/publication/254817666_Strategie_en_systeemdenken

Gieles, J. (2020). Verlangen naar erkenning. Psychologie Magazine. https://www.psychologiemagazine.nl/artikel/verlangen-naar-erkenning/

ILT (2020, september). Refresher zweefvlieginstructeurs [Presentatie]. Refresher zweefvlieginstructeurs, Malden, Nederland.

Jong de, J., Pieper, C., & Rademaker, A. (2015). BeÃ¯nvloeden met emoties. Google Books. https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=FjroCgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=inspelen+op+emotie&ots=2HIK3Bp-Cf&sig=cn9NAFKkdEs79WVdS_thdoosilQ&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

KNVvL. (2020)
https://www.knvvl.nl/zweefvliegen

KNVvL. (z.d.). Over de KNVvL. Geraadpleegd op 2 mei 2021, van https://luchtsporters.nl/over_de_knvvl/

Ministerie van Algemene Zaken. (2020, 23 januari). Safety. Aviation | Government.Nl. https://www.government.nl/topics/aviation/safety

Ministerie van IenW. (2019). Kleine luchtvaart rondom Lelystad Airport. Luchtvaartindetoekomst.nl.

https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/documenten-lelystad+airport/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1302637

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2020, 2 juli). Analysebureau luchtvaartvoorvallen. Voorvallen luchtvaart | Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). https://www.de ILT.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart/analysebureau-luchtvaartvoorvallen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2020a, maart 24). EASA Regelgeving. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). https://www.ilent.nl/onderwerpen/easa-regelgeving

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2021b, maart 3). Home - Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). ILen. https://www.de ILT.nl/

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2021, 12 januari). Voorvallen luchtvaart. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). https://www.de ILT.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart

Onderzoeksraad voor Veiligheid. (z.d.). Onderzoeksraad voor Veiligheid. Onderzoeksraad. Geraadpleegd op 12 maart 2021, van https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/12263/onderzoeksraad-voor-veiligheid

Rijksoverheid. (2021, 1 januari). wetten.nl - Regeling - Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid - BWBR0017613. Wetten.nl. https://wetten.overheid.nl/BWBR0017613/2021-01-01

Skybrary. (z.d.). European Union Aviation Safety Agency (EASA) - SKYbrary Aviation Safety. Geraadpleegd op 2 april 2021, van https://www.skybrary.aero/index.php/European_Union_Aviation_Safety_Agency_(EASA)

Van Dale. (z.d.). INTENTIE. Geraadpleegd op 19 april 2021, van https://www.vandale.nl/gratis-woordenboek/nederlands/betekenis/INTENTIE#.YH036mczZPY

Europese Unie. (2019, 15 juli). Agentschap van de voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa_nl

Tiggelaar, B. (2020, 12 november). Ben Tiggelaar: ‘Weerstand bij verandering is vaak stressreactie’. MT/Sprout. https://mtsprout.nl/management-leiderschap/ben-tiggelaar-weerstand-bij-verandering-is-vaak-stressreactie

University of Cyprus. (z.d.). CHAPTER 12: FLOWCHARTS, STORYBOARDS AND RAPID PROTOTYPING. cs ucy ac cy. Geraadpleegd op 16 maart 2021, van https://www.cs.ucy.ac.cy/~nicolast/courses/cs654/lectures/Flowcharting.pdf

Van de Weijer, S., & Bernasco, W. (z.d.). Aangifte- en meldingsbereidheid: Trends en determinanten. Rijksoverheid. Geraadpleegd op 1 maart 2021, van https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-782851.pdf

Zwaard, W., & de Koning, E. (2011). Modellen voor Veiligheidsprofessionals (Vol. 2). Gelling Publishing.

Bijlage(n)

[1] Enquetevragen

Ik ben *

- ◯ DBO'er
- ◯ Solist
- ◯ Brevethouder (SPL, LAPL)
- ◯ Instructeur
- ◯ Instructeur in opleiding

Wanneer heb je voor de laatste keer theorie-examens afgelegd (brevet en/of instructeursopleiding)? *

- ◯ 1950 - 1960
- ◯ 1961 - 1970
- ◯ 1971 - 1980
- ◯ 1981 - 1990
- ◯ 1991 - 2000
- ◯ 2001- 2010
- ◯ 2011 - heden
- ◯ Ik heb nog nooit theorie-examens afgelegd

Ben je manager of lid van het veiligheidsteam van je zweefvliegclub? *

- ◯ Ja, ik ben manager van het veiligheidsteam van mijn club
- ◯ Ja, ik ben lid van het veiligheidsteam van mijn club
- ◯ Nee, ik zit niet in het veiligheidsteam van mijn club

[1 van 15] Je bent betrokken bij een voorval waar na een ongewone landing de staart in twee stukken is gebroken. Waar moet je dit **wettelijk** gezien **tenminste** melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn. *

- [ ] Het veiligheidsteam van mijn club
- [ ] Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van ILenT
- [ ] Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)
- [ ] European Aviation Safety Agency (EASA)
- [ ] International Civil Aviation Organization (ICAO)
- [ ] Een dergelijk voorval hoeft niet gemeld te worden
- [ ] Ik weet het niet (zeker)

[2 van 15] Tijdens de lierstart merk je op dat de remkleppen van je vliegtuig niet gelockt zijn. Waar moet je dit **wettelijk** gezien **tenminste** melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn. *

- [ ] Het veiligheidsteam van mijn club
- [ ] Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van ILenT
- [ ] Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)
- [ ] European Aviation Safety Agency (EASA)
- [ ] International Civil Aviation Organization (ICAO)
- [ ] Een dergelijk voorval hoeft niet gemeld te worden
- [ ] Ik weet het niet (zeker)

[3 van 15] Je vliegt rakelings langs een ander zweefvliegtuig (near miss) en werd gedwongen een uitwijkmanoeuvre te maken om een botsing te voorkomen. Waar moet je dit **wettelijk** gezien **tenminste** melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn. *

- [ ] Het veiligheidsteam van mijn club
- [ ] Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van ILenT
- [ ] Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV)
- [ ] European Aviation Safety Agency (EASA)
- [ ] International Civil Aviation Organization (ICAO)
- [ ] Een dergelijk voorval hoeft niet gemeld te worden
- [ ] Ik weet het niet (zeker)

[4 van 15] Mits vastgelegd in clubbeleid, mag ik mijn voorval ook door het veiligheidsteam van mijn club laten melden bij **ABL en/of OvV**. *

- ( ) Deze stelling is juist
- ( ) Onjuist. Dat mag alleen indien de gezagvoerder niet aanspreekbaar is of is omgekomen
- ( ) Onjuist. Veiligheidsteams staan volledig los van het melden bij ABL en/of OvV
- ( ) Ik weet het niet (zeker)

[5 van 15] Hoe vaak heb je bij het **veiligheidsteam** van je club melding gedaan van een voorval? *

- ◯ Nog nooit
- ◯ 1 - 2 keer
- ◯ 3 - 4 keer
- ◯ 5 - 7 keer
- ◯ 8 - 10 keer
- ◯ Meer dan 10 keer

[6 van 15] Hoe vaak heb je bij het **ABL en/of OvV** melding gedaan van een voorval bij het zweefvliegen? *

- ◯ Nog nooit
- ◯ 1 - 2 keer
- ◯ 3 - 4 keer
- ◯ 5 - 7 keer
- ◯ 8 - 10 keer
- ◯ Meer dan 10 keer

[7 van 15] Stel je voor dat je betrokken bent bij een voorval: dan meld ik dat bij het **veiligheidsteam** van mijn club: *

- ◯ Geheel vrijwillig; uit mijzelf
- ◯ Pas als een instructeur of iemand van het veiligheidsteam daar naar vraagt
- ◯ Ik meld liever helemaal niet bij het veiligheidsteam, ik voel mij daar niet prettig bij
- ◯ Ik meld dit niet bij het veiligheidsteam, ik vind dat onzin
- ◯ Ik wist niet eens dat mijn club een veiligheidsteam heeft
- ◯ Anders: _____

[8 van 15] Stel je voor dat je betrokken bent bij een voorval: dan meld ik dat bij **ABL en/of OvV**: *

- ◯ Geheel vrijwillig; uit mijzelf
- ◯ Pas als een instructeur of iemand van het veiligheidsteam daar naar vraagt
- ◯ Ik meld liever helemaal niet bij ABL en/of OvV, ik voel mij daar niet prettig bij
- ◯ Ik meld dit niet bij ABL en/of OvV, ik vind dat onzin
- ◯ Ik wist niet eens dat je voorvallen moet melden bij een ABL en/of OvV
- ◯ Anders: _____

[9 van 15] Ik vind dat clubs prima zelf kunnen zorgen voor hun veiligheid, ook zonder betrokkenheid van instanties als **ABL en/of OvV**. *

- ◯ Helemaal mee oneens
- ◯ Mee oneens
- ◯ Mee eens
- ◯ Helemaal mee eens

[10 van 15] Instructeurs en/of het veiligheidsteam binnen mijn club sporen mij direct aan een melding te doen bij het **veiligheidsteam**, zodra er een voorval heeft plaatsgevonden. *

- ◯ Helemaal mee oneens
- ◯ Mee oneens
- ◯ Mee eens
- ◯ Helemaal mee eens
- ◯ Geen idee

[11 van 15] Instructeurs en/of het veiligheidsteam binnen mijn club sporen mij direct aan een melding te doen bij **ABL en/of OvV**, zodra er een voorval heeft plaatsgevonden. *

- ◯ Helemaal mee oneens
- ◯ Mee oneens
- ◯ Mee eens
- ◯ Helemaal mee eens
- ◯ Geen idee

[12 van 15] Stel je voor dat je betrokken bent bij een voorval: "Dan belemmert het mij om een melding te doen bij het **veiligheidsteam** van mijn club": *

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Mee eens	Helemaal mee eens
"omdat ik bang ben voor repressailes* voor **mijzelf**."	○	○	○	○
"omdat ik bang ben voor represailles* voor **de club**"	○	○	○	○
"omdat ik bang ben voor mijn reputatie"	○	○	○	○
"als een melding doen mij veel moeite kost"	○	○	○	○
"als het onduidelijk is hoe en wanneer ik moet melden"	○	○	○	○
"omdat ik het nut niet in zie van een melding bij het **veiligheidsteam**"	○	○	○	○
"omdat ik bang ben dat het doen van meldingen resulteert in nieuwe maatregelen, die het zweefvliegen er minder plezierig op maken"	○	○	○	○

"als ik geen of slechts een summiere terugkoppeling op mijn melding ontvang"	○	○	○	○
"omdat ik vaak vergeet om een melding te doen"	○	○	○	○

[13 van 15] Zijn er nog andere factoren die jou belemmeren om een voorvalmelding te doen bij het **veiligheidsteam** van je club?

Jouw antwoord

[14 van 15] Stel je voor dat je betrokken bent bij een voorval: "Dan belemmert het mij om een melding te doen bij **ABL en/of OvV**": *

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Mee eens	Helemaal mee eens
"omdat ik bang ben voor represailles* voor **mijzelf**."	○	○	○	○
"omdat ik bang ben voor represailles* voor **de club**"	○	○	○	○
"omdat ik bang ben voor **mijn** reputatie"	○	○	○	○
"omdat ik bang ben de reputatie van **de club** te schaden"	○	○	○	○

"als een melding doen mij veel moeite kost"	○	○	○	○
"als het onduidelijk is hoe en wanneer ik moet melden"	○	○	○	○
"omdat ik het nut niet in zie van een melding bij **ABL/ OvV**"	○	○	○	○
"omdat ik bang ben dat het doen van meldingen resulteert in nieuwe maatregelen, die het zweefvliegen er minder plezierig op maken"	○	○	○	○
"als ik geen of slechts een summiere terugkoppeling op mijn melding ontvang"	○	○	○	○
"omdat ik vaak vergeet om een melding te doen"	○	○	○	○
"omdat ik het niet prettig vind dat mijn melding met persoonsgegevens dan bij een overheidsinstantie liggen"	○	○	○	○

[15 van 15] Zijn er nog andere factoren die jou belemmeren om een voorvalmelding te doen bij het **ABL en/of OvV**?

Jouw antwoord

[2] Samenvattingen van de interviews

In deze bijlage zijn de samenvattingen uitgewerkt van de interviews die zijn gehouden met enkele veiligheidsmanagers van een aantal Nederlandse zweefvliegclubs.

Interview 1

1. Hoe zie je de meldingsbereidheid van voorvallen onder leden binnen jouw club?
- Sinds een online meldportaal is opgezet binnen de club was over de eerste paar jaren een stijgende lijn te zien in het aantal meldingen. De laatste jaren neemt het aantal meldingen weer wat af. Het zijn veelal dezelfde personen die melden en dezelfde mensen die aangespoord moeten worden om te melden. Over het algemeen gezien zou er meer gemeld mogen worden. Ook het veiligheidsdenken onder leden zou beter kunnen. De club organiseert jaarlijks een veiligheidsavond. Het valt dan wel op dat op zo'n avond ieder jaar veelal dezelfde personen aanwezig zijn. Ook wordt de veiligheidsrapportage slechts door een enkeling gelezen, dat blijkt als tijdens zo'n avond daar naar gevraagd wordt.

2. Er komt een melding binnen van een voorval. Zetten jullie deze dan regelmatig door naar het ABL en de OVV? Waarom wel, of waarom juist niet?
- Dat hangt van de melding af. Bij kleine 'clubdingetjes' niet, maar zodra er landelijk iets van geleerd kan worden, wordt een melding doorgezet naar het ABL en de OvV. Overigens zet de club jaarlijks wel standaard alle ontvangen meldingen door naar de veiligheidscommissie, vroeger CIV, nu CVZ. Het veiligheidsteam van de club hanteert daarbij geen lijst van voorbeelden met een harde scheidslijn die stelt wat wel en niet gemeld wordt aan het ABL en de OVV; dat blijft subjectief.

3. Wat is volgens jou het belang van het melden van voorvallen aan het ABL en de OvV?
- Het inzichtelijk krijgen van trends. Ik zie eigenlijk alleen het nut van de kwartaalrapportages van de OvV. De meldingen die naar het ABL gaan en waar geen terugkoppeling op gegeven wordt, daar zie ik dan het nut minder van in. Je ziet immers weinig van deze meldingen terug.

4. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat zweefvliegers slechts beperkt weten waar en wanneer ze voorvallen moeten melden. Wat kan daar volgens jou een oorzaak van zijn?
- Daar heb ik 123 geen antwoord op. Ik merk niet zozeer dat leden moeite hebben met de hele wet- en regelgeving omtrent melden. Als er zich dan een voorval heeft voorgedaan binnen de club, is het veelal de DDI die samen met de betrokkene meldt. Dan wordt het eigenlijk al opgepakt. Binnen de club wordt eigenlijk gehanteerd: de piloot is verantwoordelijk voor de melding, maar bij twijfelgevallen adviseren wij in ieder geval te melden bij het veiligheidsteam. Dan kan er samen gekeken worden of het ook landelijk gemeld moet worden.

5. Wat doen jullie als veiligheidsteam om leden bekender te maken met de protocollen en regels van voorvallen melden bij ABL en OVV?

- Het wordt op een veiligheidsavond aan de orde gesteld. Op een volgende veiligheidsavond wil het veiligheidsteam van de club een fictief voorval gaan melden door de stappen van het nieuwe landelijke meldportaal van KNVvL/CVZ te doorlopen.

6. Is er iets wat je graag zou zien veranderen wat betreft het melden van voorvallen bij het ABL en de OvV? En wat zou dat dan zijn?
- Ik heb niet specifiek een punt over meldingsbereidheid, maar wel een punt in het algemeen. Veiligheidsontwikkelingen binnen de clubs zouden meer gedeeld mogen worden. Het zijn nu allemaal losse eilandjes en juist het leren van elkaar is ontzettend belangrijk.

Interview 2

1. Hoe zie je de meldingsbereidheid van voorvallen onder leden binnen jouw club?
- Er is, door de jaren heen na het oprichten van het veiligheidsteam, een stijgende lijn te zien. Ik ben van mening dat de huidige meldingsbereidheid binnen de club goed is. De kunst is nu meer om dat vast te houden. De veiligheidscultuur is in de jaren vanaf het moment dat de veiligheidsteams een verplichting werden, binnen de club gegroeid.

2. Er komt een melding binnen van een voorval. Zetten jullie deze dan regelmatig door naar het ABL en de OVV? Waarom wel, of waarom juist niet?
- Niet alles, omdat ook niet alles meldingsplichtig is. De kleinere incidenten zoals een kabelbreuk worden niet gemeld. Ook een chute die laatst is losgegaan in de kist, wordt gedeeld binnen de club, maar niet landelijk gemeld. Wat wel bijvoorbeeld wordt gemeld zijn de airspace infringements. Wij hanteren de categorieën uit een presentatie van het ILT. Deze categorieën en voorbeelden worden als leidraad gebruikt om te bepalen of een voorval wel of niet gemeld moet worden bij de instanties.

3. Wat is volgens jou het belang van het melden van voorvallen aan het ABL en de OvV?
- Daarmee maak je aan leden duidelijk dat door te melden zaken veiliger worden, dat zaken worden opgepakt. En het is belangrijk mensen het gevoel te geven dat je niet met de nek wordt aangekeken. Just culture is een belangrijk begrip binnen onze club.

4. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat zweefvliegers slechts beperkt weten waar en wanneer ze voorvallen moeten melden. Wat kan daar volgens jou een oorzaak van zijn?
- Daar heb ik niet specifiek een antwoord op. Als veiligheidsteam dienen wij voor de leden als het filter naar landelijk. Wij hanteren een eenduidige manier van melden. Alles komt op een uniform punt binnen, en alles wat meldingsplichtig is (volgens de categorieën van de ILT), dat zetten wij door. Tenzij het een ongeval betreft, dan moet de betrokkene deze zelf bij de OvV melden en kan het veiligheidsteam hem of haar daarin bijstaan.

5. Wat doen jullie als veiligheidsteam om leden bekender te maken met de protocollen en regels van voorvallen melden bij ABL en OVV?

- Niks concreet. Leden worden via mailings op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen met betrekking tot veiligheid in de club. Ook is veiligheid een standaard onderdeel van de ledenvergaderingen. Een specifieke veiligheidsavond wordt niet georganiseerd.

6. Is er iets wat je graag zou zien veranderen wat betreft het melden van voorvallen bij het ABL en de OvV? En wat zou dat dan zijn?
- Niet zozeer. Wel is de rol van de CVZ tussen het ABL en de OvV mij nog niet helemaal helder. Dat komt denk ik ook onder andere door alle snel veranderende wetgeving van EASA omtrent de DTO's.

Interview 3

1. Hoe zie je de meldingsbereidheid van voorvallen onder leden binnen jouw club?
- Van de incidenten die we zien op het veld, zien we dat daar bijna alles van wordt gemeld. In de eerste jaren is er vooral gefocust op het verhogen van de meldingsbereidheid. Op dit moment gaat het zo goed, dat er soms zelfs voorvallen worden gemeld, waar het veiligheidsteam eigenlijk niet zo heel veel mee kan. Dus er wordt best wel genoeg gemeld. Waar je in het begin leden er aan moest herinneren om te melden bij de club, gaat dat nu vaak vanzelf. Dat hebben we door de jaren heen bereikt door voor te lichten en het doel te benadrukken.

2. Er komt een melding binnen van een voorval. Zetten jullie deze dan regelmatig door naar het ABL en de OVV? Waarom wel, of waarom juist niet?
- Ja, we kijken daarvoor kritisch naar de criteria van de autoriteiten die het CIV ooit heeft opgesteld (http://www.civ.zweefportaal.nl/main/articles.php?article_id=59) en bepalen daarop of we een voorval doormelden. Daarnaast hebben wij dit ook al deels geborgd in ons meldformulier. Daar wordt de melder gevraagd of het voorval bedreigend is geweest voor de vliegveiligheid en of het op basis van de criteria gemeld moet worden bij ABL en OvV. Vaak krijgen wij dan de vraag of de melder zijn of haar voorval ook moet doorzetten naar het ABL en de OvV.

3. Wat is volgens jou het belang van het melden van voorvallen aan het ABL en de OvV?
- Om landelijke trends inzichtelijk te krijgen. Naar mijn mening zou er ook veel meer adequaat gedeeld mogen worden. Dat heb ik ook gedeeld tijdens een meeting voor veiligheidsmanagers. Wij hebben ooit een incident gehad dat gemeld is bij het ABL, maar toen ik er naar vroeg aan de andere veiligheidsmanagers, wist niemand er iets vanaf. Een voorval zou idealiter gezien direct bij alle andere veiligheidsmanagers terecht moeten komen. Daarnaast moet en kan het ook allemaal veel laagdrempeliger. Je wilt eigenlijk een systeem waarin alle meldingen overzichtelijk worden weergegeven voor iedereen en waar men dan niet te veel moeite hoeft te doen om daar bij te komen. Het moet dan niet de bedoeling zijn dat je in moet loggen enzo. Het liefst wil je updates ontvangen in je mailbox.

4. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat zweefvliegers slechts beperkt weten waar en wanneer ze voorvallen moeten melden. Wat kan daar volgens jou een oorzaak van zijn?

- Ik denk vooral het gemakzucht van mensen. Dat mensen veelal gewoon niet nadenken en het belang er niet van in zien. Maar daarnaast is het denk ik ook de overkill aan allerlei informatie: vanuit de eigen club, en dan ook nog vanuit ABL en de OvV. Dat maakt het er ook niet eenvoudiger op. De meeste zweefvliegers weten eigenlijk ook niet waar je al die informatie kan vinden. Waar je in de gemotoriseerde luchtvaart al veel meer bezig bent met de AIC's en officiële documentatie… zweefvliegers die gaan naar hun zweefvliegveld en die doen daar wat ze al 30 jaar doen.

5. Wat doen jullie als veiligheidsteam om leden bekender te maken met de protocollen en regels van voorvallen melden bij ABL en OVV?
- Dat begint bij ons al bij nieuwe leden. Voorheen ging dat alleen over vliegtechnische zaken, maar tegenwoordig zit daar ook een onderdeel over veiligheid bij. Wij willen vanaf dag 1 de nieuwe leden het belang bijbrengen van een open cultuur. Dat men niet bang is iets te melden als hij of zij bijvoorbeeld het raampje van de kap kapot heeft gemaakt. Daarnaast proberen we veel te informeren via safety bulletins en ook de meetings die we jaarlijks doen. Maar leden bekender maken met de regels en protocollen van melden bij het ABL en OvV wordt niet gedaan. Wel wordt een melder dus bij het invullen van het meldingsformulier getriggerd om na te denken of hij of zij de melding door moet zetten naar het ABL en de OvV. Wij zijn overigens niet van mening dat wij alle meldingen zelf door moeten zetten aan het ABL en de OvV. Wat mij betreft moet de vlieger dat zelf doen, maar we kunnen er natuurlijk als veiligheidsteam wel samen naar kijken. Dat ervaren mensen wel als prettig, dat je daar over kan sparren.

6. Is er iets wat je graag zou zien veranderen wat betreft het melden van voorvallen bij het ABL en de OvV? En wat zou dat dan zijn?
- Ik kan niet 123 iets bedenken. De overkill aan informatie die ik eerder al benoemde valt daar misschien wel onder. Mensen hebben eigenlijk behoefte aan zo duidelijk mogelijke instructies. Het moet zo zwart/wit mogelijk zijn. Iets algemeens wat ook wel belangrijk is, is om mensen meer mee te nemen in hun melding. Weten wat de status is en wat er mee gedaan wordt.

<u>Interview 4</u>

1. Hoe zie je de meldingsbereidheid van voorvallen onder leden binnen jouw club?
- Zeer goed. De bereidheid in de club is hoog. Melden kan bij ons door een meldformulier te downloaden en deze in een daarvoor bestemde brievenbus te doen. Ook kunnen leden dat formulier downloaden en digitaal naar de veiligheidsmanager sturen. We weten alleen niet goed wat we met de meldingen moeten doen; er wordt weinig naar buiten gemeld. Maar ik denk dat met dat nieuwe meldsysteem van de KNVvL het melden naar buiten makkelijker gaat. Je leert er van om voorvallen met anderen te delen, dus ik sta er wel voor open om voorvallen ook buiten de club te melden.

2. Er komt een melding binnen van een voorval. Zetten jullie deze dan regelmatig door naar het ABL en de OVV? Waarom wel, of waarom juist niet?

- Het is zo onduidelijk. Het is ook zo lastig te vinden wat je wel en niet moet melden en wanneer dan. Voor mensen die er beroepsmatig mee bezig zijn is dat een stuk makkelijker. Maar voor zweefvliegers niet. Je weet ook gewoon niet of je wel bij de juiste instantie meldt. Als iets zo moeilijk is om te melden, dan is dat een drempel. Daarom ben ik zo blij om te zien dat dat centraal meldpunt van de KNVvL is opgezet. Ik heb persoonlijk nog nooit eerder iets gemeld bij ABL en OvV.

3. Wat is volgens jou het belang van het melden van voorvallen aan het ABL en de OvV?
- Dat alle clubs er lering uit kunnen trekken. En dat alles wat gemeld wordt anoniem blijft, zodat melders zich ook vertrouwd voelen. Ik denk dat sommige mensen bang zijn dat er een sanctie aan hangt als ze iets fout doen. En dat mag niet he.

4. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat zweefvliegers slechts beperkt weten waar en wanneer ze voorvallen moeten melden. Wat kan daar volgens jou een oorzaak van zijn?
- We zijn hobbymannen. We zijn technisch bezig met de vliegtuigen, we zijn technisch bezig met het vliegen. En dat is het eigenlijk. We vliegen voor ons plezier en niet beroepsmatig. Het is ook moeilijk opzoeken. En dan die wetsteksten, zijn ook zo moeilijk geformuleerd.

5. Wat doen jullie als veiligheidsteam om leden bekender te maken met de protocollen en regels van voorvallen melden bij ABL en OVV?
- We hebben jaarlijks een ledenvergadering waar veiligheid een standaard topic is. Ook hebben we altijd aan het begin van het jaar een startdag. Daar worden nieuwe leden geïnformeerd over het reilen en zeilen van de club. En dan praten we ook even over het veiligheidsteam en bij wie je voorvallen kan melden en wanneer dat dan moet. Ook geven we aan het begin van het jaar altijd een PowerPoint presentatie met de voorvallen van het jaar daarvoor.

Een aanvulling daarop. Ooit hebben we een chef instructeur gehad die de open cultuur in de club gehamerd heeft. Die vliegt nu niet meer bij ons, maar tot op de dag van vandaag laat dat nog steeds zijn sporen na. Bijna iedereen spreekt elkaar aan op zijn of haar gedrag. Als men bijvoorbeeld steil start. En dan ongeacht de ervaring. Er is naar mij ooit iemand toegelopen, 40 jaar jonger dan ik ben, die mij kwam vertellen dat ik te steil startte. Die open cultuur heerst echt bij ons.

6. Is er iets wat je graag zou zien veranderen wat betreft het melden van voorvallen bij het ABL en de OvV? En wat zou dat dan zijn?
- Dat het duidelijk is: wat moet er gemeld worden en waar. En aan al die verschillende instanties waar je moet melden, dat maakt het er ook niet gemakkelijker op. Maar juist daarvoor is dat nieuwe meldportaal van de KNVvL een uitkomst.

<u>Interview 5</u>

1. Hoe zie je de meldingsbereidheid van voorvallen onder leden binnen jouw club?

- De bereidheid is best wel goed. Er komen genoeg issues langs die opgebracht worden door de leden. Ze zijn allemaal wel situatiebewust. Dat hoeft overigens niet altijd met veiligheid te maken te hebben. Dus ik ben zeker tevreden over de meldingsbereidheid, maar misschien dat mensen soms wat meer voorvallen, die zij toch vaak 'normaal' vinden, dat ze die toch gaan melden.

2. Er komt een melding binnen van een voorval. Zetten jullie deze dan regelmatig door naar het ABL en de OVV? Waarom wel, of waarom juist niet?
- Ja, als die binnen de voorwaarden voor melden valt, van de 376. En dan specifiek uit de bijlage waarin de voorbeelden genoemd zijn.

3. Wat is volgens jou het belang van het melden van voorvallen aan het ABL en de OvV?
- Deels is het een verplichting natuurlijk, maar vooral het leren van voorvallen is hierin belangrijk. Wat ik daarin wel merk is dat bij het melden van voorvallen aan de ILT, dat daar weinig van terug komt. Het is natuurlijk voor een goed doel, alleen dat goede doel daar zie je weinig van terug.

4. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat zweefvliegers slechts beperkt weten waar en wanneer ze voorvallen moeten melden. Wat kan daar volgens jou een oorzaak van zijn?
- Deels is dat een stukje communicatie. Je moet mensen daar van bewust maken waar en wanneer ze kunnen melden. Wij hebben geen directe link naar het ABL en de OvV. Maar wij zeggen altijd van "je mag zelf melden, maar doe het dan liever via de veiligheidscommissie". Dan hebben we er als club ook nog wat aan, dus dat is een beetje onze boodschap.

5. Wat doen jullie als veiligheidsteam om leden bekender te maken met de protocollen en regels van voorvallen melden bij ABL en OVV?
- Niet op wekelijkse basis, maar wij versturen een paar keer per jaar een bulletin naar leden. Dan hameren we er wel op dat mensen melden, maar dan het liefst club intern. Maar we hebben ook wel eens wat uitgelegd over het ABL en wat ze er mee doen en hoe je daar kan melden. Binnen de veiligheidscommissie probeer ik teamleden ook uit te leggen wat dan die richtlijnen zijn en waar je ze kunt vinden.

6. Is er iets wat je graag zou zien veranderen wat betreft het melden van voorvallen bij het ABL en de OvV? En wat zou dat dan zijn?
- Er zit natuurlijk een wettelijk doel aan als je die richtlijnen er bij pakt. Daar staat ook wel duidelijk bij wat je dan moet melden. Het blijft high level, maar ik zie in ieder geval daar wel de benefits van. Ik zie er alleen weinig van terugkomen. Maar als ik helemaal niet zou melden, dan voldoe ik 1: niet aan de wet- en regelgeving, maar je draagt daarnaast ook niks bij aan het hogere doel. Als niemand zou melden, dan komt er helemaal niks terug. Dus ik vind wel dat het belangrijk is om te melden. Ik vind overigens dat formulier van het ABL wat onhandig, maar ik denk juist dat daarom dat portaal van de KNVvL wat laagdrempeliger zal zijn.

Interview 6

1. Hoe zie je de meldingsbereidheid van voorvallen onder leden binnen jouw club?
- Die was drie jaar geleden laag. Beetje een mentaliteit van "dat regelen we onderling". Ik ben wel gaan promoten om meer te melden. De bereidheid is er wel maar soms realiseren ze zich niet dat ze iets meegemaakt hebben wat ze moeten melden. Iets waar we wat van kunnen leren. De sfeer van we stoppen het in de doofpot, die is er beslist niet bij. Maar het kan nog beter.

2. Er komt een melding binnen van een voorval. Zetten jullie deze dan regelmatig door naar het ABL en de OVV? Waarom wel, of waarom juist niet?
- Ja, dat promoot ik ook. Maar er heerst wel een beetje een angst merk ik. Dan denken ze van "ja nu krijgen we allemaal onderzoeken". Maar zover komt het bijna nooit. Leden melden bij ons via het veiligheidsteam. Dat gaat meestal via mij. Ik promoot dat het in ieder geval bij mij terecht komt. Zodra het duidelijk is meld ik de grotere incidenten, maar daarvoor gebruiken we geen lijst van voorbeelden om te verifiëren wat wel en niet meldingswaardig is.

3. Wat is volgens jou het belang van het melden van voorvallen aan het ABL en de OvV?
- Het allerbelangrijkste vind ik ter voorkoming van de volgende keer. Herhaling voorkomen. Dat we er statistieken uit kunnen halen, maar dat is binnen de zweefvliegerij moeilijk. Omdat ik denk dat er heel weinig gemeld wordt.

4. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat zweefvliegers slechts beperkt weten waar en wanneer ze voorvallen moeten melden. Wat kan daar volgens jou een oorzaak van zijn?
- Vanaf begin af aan wordt er zo mee omgegaan. Vanaf het moment dat jij voor het eerst op de club kwam merk jij die cultuur. Is het niet iets waar veel aandacht aan besteed wordt vanuit de opleiding of vanuit de club of vanuit medezweefvliegers. Dus dat wordt jouw norm en dat wordt uiteindelijk heel moeilijk om dat om te turnen. Dat geldt voor zowel melden binnen de eigen club als naar hogerhand. Een groot deel van onze leden is wat ouder en zijn dus ook vastgeroest in hun manier van denken. Ik denk daarnaast ook dat de hele wetgeving te complex is en dat een zweefvlieger zich daar niet in gaat verdiepen.

5. Wat doen jullie als veiligheidsteam om leden bekender te maken met de protocollen en regels van voorvallen melden bij ABL en OVV?
- Eigenlijk niet zo heel veel. Pas eigenlijk als er een voorval is neem ik ze bij de hand. Maar wij zijn een kleine club, dus het voordeel daarvan is dat we een grote sociale controle hebben. Ik heb redelijk zicht op het geheel. Het is niet zo dat wij daar groots aandacht aan moeten besteden. Algemeen qua veiligheid geef ik twee keer per jaar een sessie waarin wordt ingegaan op veiligheid. Dan ga ik vooral in op voorvallen van het vorige jaar. Praten over wat ik gezien heb.

6. Is er iets wat je graag zou zien veranderen wat betreft het melden van voorvallen bij het ABL en de OvV? En wat zou dat dan zijn?

- Nee… ik heb er wel vertrouwen in dat… weet je ik denk dat de OvV een beetje overbelast is. Misschien willen ze wel meer. Met een hele hoop meldingen doen ze geen verder onderzoek. De mening van de OvV kan wel een hoop indruk maken. En als daar dan weinig uit komt… Ik weet eigenlijk ook niet of ze veel zweefvliegvoorvallen oppakken. Het melden voor de statistieken is overigens ook al een goeie zet.

[3] Gespreksvragen en -antwoorden De OvV en ABL

- Gespreksvragen en -antwoorden De OvV -

Op 11 februari 2021 is een online videogesprek gehouden met een Senior onderzoeker luchtvaart van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Daarin is ingegaan op de rol van de De OvV aangaande het melden van ongevallen. De antwoorden op de gestelde vragen zijn slechts samengevat.

[1] **Ik ben betrokken geweest bij een ernstig incident of ongeval. Wat zijn de huidige protocollen ten aanzien van het doen van een veiligheidsmelding voor het zweefvliegen van begin tot eind?**
- Betrokkenen van een incident kunnen per telefoon hun voorval melden. Deze wordt doorgeschakeld naar de onderzoeker met piketdienst. Afhankelijk van de ernst inschatting van de onderzoeker gaat de onderzoeker ter plaatse, of wordt het voorval telefonisch afgehandeld. Alle bevoegdheden van de De OvV zijn opgenomen in de Rijkswet. Bij aankomst hebben ze de bevoegdheid de situatie te bevriezen en betrokkenen/ooggetuigen te ondervragen. Er is ook een mogelijkheid een formulier in te vullen op de website, maar dat is slechts voor de kleinere incidenten waarvan de vlieger niet zeker is of een voorval noemenswaardig genoeg is om te melden bij de De OvV . Overigens moet men voor ongevallen ook nog de luchtvaartpolitie benaderen. Zij gaan allereerst een onderzoek in werking stellen naar een eventuele schuldvraag. Is die er niet, dan ligt de verantwoordelijkheid daarna bij de De OvV .

[2] **Wie** of **wat** bepaalt of een incident dat is gemeld bij de De OvV ernstig genoeg is om onderzocht te worden?
- Er bestaan officiële definities die de EU heeft opgesteld en een lijst met enkele cases/voorbeelden, maar die zijn vanzelfsprekend niet volledig zwart/wit. Een gebeurtenis staat in de wet genoemd als ‘voorval’ en is onder te verdelen in een incident, ernstig incident of ongeval. Binnengekomen incidenten worden wekelijks besproken en worden collectief ter sprake gebracht, om daar vervolgens wel of geen vervolg aan te geven. De CA kent maximaal vastgestelde separaties tussen vliegtuigen, maar de GA kent die bijvoorbeeld weer niet. Ook meldingen zijn vaak subjectief: de ene piloot vindt iets gevaarlijker dan de ander.

[3] **Wat** zijn de verschillen tussen het doen van een melding bij de De OvV of ABL?
- ABL en De OvV zijn twee losstaande organisaties die niets met elkaar te maken hebben. De OvV is een zelfstandig bestuursorgaan dat niet onder een ministerie valt. Bij het ABL moet je melden: incidenten, ernstige incidenten en ongevallen. Bij de De OvV slechts ernstige incidenten en ongevallen. Alle gegevens van meldingen zijn volgens de Rijkswet De OvV volledig beschermd en mogen met niemand gedeeld worden. Het ABL kan wettelijk geen gegevens van ongevallen bij de De OvV opvragen, maar andersom kan het wel. Een keer per jaar zit De OvV om tafel met ABL om te kijken of ze vergelijkbare incidenten binnen krijgen. Bij wet zijn vliegers verplicht ernstige incidenten en ongevallen bij zowel ABL als De

OvV te melden. Het zijn twee verschillende kanalen, helaas. Er gaat op korte termijn een AIC-B gepubliceerd worden die samen met het ABL is opgesteld en waarin staat waar men wat moet melden. Het ABL wil ernstige incidenten of ongevallen nog weleens doorzetten naar de De OvV , maar andersom gebeurt dan niet, stuurt De OvV geen incidenten, ernstige incidenten en ongevallen door naar ABL. Er wordt vanuit gegaan dat de piloot zowel bij ABL als De OvV meldt voor ernstige incidenten en ongevallen, dat is zoals de wet het zegt.

[4] **Wat** zijn de verschillende categorieën/gradaties in incidenten binnen De OvV ten opzichte van ABL?
- Reeds besproken

[5] Ik ben een Nederlandse piloot op een Duits geregistreerd zweefvliegtuig en raak betrokken bij een ongeval. **Waar** moet ik melden?
- In beginsel bij de onderzoeksautoriteit van de state of occurrence, dus het land waar het incident heeft plaatsgevonden. Maar andere betrokken onderzoeksautoriteiten mogen aansluiten, maar zijn dan niet in de lead. Echter; volgens Nederlandse wet, als je iets overkomt met een PH-geregistreerd vliegtuig, dan moet dat zowel melden bij de state of occurence als de De OvV . Dat is dan dus een Rijkswetregel

Wanneer
N.v.t.

[6] **Waarom** zijn er in Nederland twee instanties waar je moet of kan melden? Dat maakt het voor mensen toch alleen maar verwarrend?
- Reeds besproken

[7] **Waarom** kan ik geen anonieme meldingen maken? Je kunt weliswaar niet de verdieping in, maar kunt wel trends inzichtelijk maken en het verhoogt mogelijk ook de meldingsbereidheid.
- De OvV is wettelijk verplicht de conceptteksten van een ongeval te sturen naar de betrokkenen, zodat de melder ook kan controleren of alles wat geformuleerd is klopt. Bovendien hoef je nergens bang voor te zijn als je melding maakt bij de De OvV , want gegeven mogen volgens de Rijkswet niet gedeeld worden en de De OvV acteert onafhankelijk en doet aanbevelingen, maar mag en kan niet strafrechtelijk sanctioneren. Bovendien wil je terugkoppeling geven aan de betrokkenen en hebben we aanvullende vragen.

[8] In **hoe**verre werkt de De OvV samen met het ABL?
- Reeds besproken. ABL mag wel delen met De OvV , maar andersom niet, en daar houdt het eigenlijk wel een beetje mee op.

[9] **Hoe** weet ik of een incident noemenswaardig genoeg is om te melden? De wet noemt slechts een paar voorbeelden, maar situaties zijn vaak subjectief en niet meetbaar.

- Reeds besproken. Het blijft lastig, maar wij zeggen altijd; bij twijfel altijd melden. Als het niet noemenswaardig is classificeren we het als incident en doen we er niks mee.
[10] Er komt een melding binnen die noemenswaardig is voor de De OvV om op te pakken, **hoe** gaan jullie te werk?
- Reeds besproken

[11] **Hoe** worden zweefvliegers/GA-vliegers op de hoogte gesteld van de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van melden?
- Eigenlijk alleen bij het leren van het theorie-examen 'voorschriften'. Als brevethouder wordt je geacht op de hoogte te zijn van de geldende wet- en regelgeving. Als een solist iets overkomt, dan doet meestal de DDI de melding, maar dat is eigenlijk een grijs gebied, omdat de solist de gezagvoerder is en volgens de wet moet de gezagvoerder melden, als je het echt volgens de wet zou willen/moeten doen. Maar wij vinden het belangrijk dat de melding überhaupt binnen komt en of dat nu de solist is of DDI…

[12] **Hoe** word ik als melder van een incident op de hoogte gehouden van de status en bevindingen van mijn melding?
- Van de collega die piketdienst heeft krijg je een ontvangstbevestiging terug, maar afhankelijk van de onderzoeker (gebeurt dus niet altijd even netjes) word je tussentijds ook nog op de hoogte gehouden.

<u>- Gespreksvragen en -antwoorden ABL -</u>
Per mail is contact gelegd met een functionaris van het ABL. Omwille van de drukke agenda van deze persoon, was een online interview niet mogelijk. Als alternatief heeft de functionaris per mail antwoord gegeven op de belangrijkste vragen.

[1] Wat zijn de verschillen tussen (een melding) bij de De OvV en ABL?
- "*Luchtvaartvoorvallen moeten bij het ABL worden gemeld door meldplichtigen conform de verordening EU 376/2014 (bijgaand), zie ook https://www.de ILT.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart. Overigens, die verordening 376 is de basis van de werkzaamheden van het ABL (het verzamelen en analyseren van voorvalmeldingen). Je ziet achterin in Bijlage I bijvoorbeeld welke gegevensvelden er ingevuld moeten worden.*
Een subset van de voorvallen zijn ongevallen en ernstige incidenten (bijna ongevallen). Deze moeten gemeld worden zowel aan het ABL als aan de De OvV (https://www.onderzoeksraad.nl/nl/report-incident).
Qua definities, dit is wat ik vaak hanteer:
Een voorval is een gebeurtenis in de luchtvaart met mogelijke veiligheidsimplicaties. Voorbeelden hiervan zijn vogelaanvaringen of laseraanstralingen.
Een ongeval is een voorval tijdens het gebruik van een luchtvaartuig waarbij een ernstig gewonde of dodelijk slachtoffer viel, of het vliegtuig zwaar werd beschadigd of vermist raakte. Een ernstig incident is een voorval dat bijna tot een ongeval heeft geleid. Bijvoorbeeld het vermijden van een botsing door het maken van een uitwijkmanoeuvre.
De laatste twee zijn conform de Annex 13 To the Convention on International Civil Aviation (9th Edition)."

[2] In hoeverre werkt ABL samen met De OvV ?
- *"We wisselen gegevens uit conform de verordening 376 Art. 6(7), 6(9) en 9(2). Ook hebben we regelmatig contact over inhoudelijke zaken en bijvoorbeeld over technische zaken als het onderhoud van de meldingen databases. We gebruiken namelijk dezelfde software en houden elkaar op de hoogte van geplande updates."*

[3] Mij is verteld dat ABL geen voorvallen onderzoekt, maar slechts data analyseert. Wat gebeurt er met die data?
- *"We doen statistische (trend) analyes van de meldingen, waarbij we ook naar achterliggende oorzaken en verbanden proberen te zoeken. Deze analyses verwerken we in informatieproducten die we delen met de sector, bijvoorbeeld via het ABL dashboard (https://dashboards.ilt.rijkscloud.nl/luchtvaartvoorvallen/) en factsheets die we publiceren op de ABL website. Daarnaast monitoren we de kwaliteit van de meldingen en de meldbereidheid, en koppelen die terug aan de luchtvaartsector. Ook houden we inspectie daarvan op de hoogte, omdat er bijvoorbeeld gehandhaafd kan worden op het niet of onvoldoende melden. Dat laatste geldt met name voor de grote luchtvaart. In de kleine luchtvaart proberen we de meldbereidheid vooral te stimuleren door voorlichting (bijvoorbeeld via koepel organisaties als de KNVvL)."*

[4] Volgens de wet zijn alle betrokkenen van een voorval verplicht om te melden. Maar als er 5 personen melden voor hetzelfde voorval, worden die meldingen dan allemaal gezien als losse meldingen, of worden die wel onder hetzelfde voorval gecategoriseerd?
- *"Dit zien wij als vijf losse meldingen over hetzelfde voorval. Probleem is natuurlijk wel om te herkennen dat de meldingen over hetzelfde voorval gaan. Dit doen wij zo goed mogelijk geautomatiseerd, dat kan niet altijd handmatig want we krijgen bijna 20.000 meldingen per jaar binnen. Maar dat herkennen lukt niet altijd wanneer de melders de verplichte velden zoals registratienummer niet invullen."*

[5] Stel: ik ben betrokken bij een voorval. Hoe kan ik dan weten waar en wanneer ik moet melden? Kan ik dat alleen in de wet vinden? De protocollen rondom melden zijn redelijk vaag.
- *"Als het goed is staat dit uitgelegd op https://www.de ILT.nl/onderwerpen/voorvallen-luchtvaart. Feedback op de duidelijkheid hiervan is welkom! Overigens zie je hierin ook dat er met name aan de eigen organisatie wordt gemeld (maatschappij, bedrijf, vliegclub, etc.). Die organisatie is zelf aan zet om de melding te onderzoeken, follow-up te geven en mogelijke mitigerende maatregelen te nemen. En de organisatie zet de melding, vaak in bulk, door aan het ABL."*

[6] Er komt een melding binnen bij ABL. Welke vervolgstappen ondernemen jullie nu?
- *"De melding wordt ingevoerd in onze database. De medewerkers die dit doen scannen op opvallende meldingen, ook doen we dit wekelijks geautomatiseerd. Meldingen omtrent nieuwe, opvallende of hoge risico's bespreken we tijdens ons werkoverleg. Mogelijk doen we dan een nadere statistische analyse om te kijken wat de trend hiervan is in de afgelopen*

jaren. Resultaten zetten we mogelijk door naar De OvV , inspectie en/of sector. De ingevoerde meldingen benutten we voor de risico-indicatoren ons dashboard, en voor het maken van eerder geplande statistische analyses. Bijvoorbeeld kijken we dan naar de trend in meldingen van onhandelbare passagiers, vogelaanvaringen of runway incursions. Door het koppelen van bijvoorbeeld weergegevens proberen we achterliggende oorzaken te achterhalen. Dat leidt tot conclusies als "bij mist heb je relatief veel runway incursions". Deze inzichten geven we mee aan de sector en de inspecteurs. Een deel van onze analyses komt in de Staat van Schiphol terecht. Ook maken we risico-indicatoren voor het Integrale Safety Management System van Schiphol. En we maken ook wel informatieproducten voor sectorpartijen met een overzicht van wat er over hen is gemeld. Bijvoorbeeld, door een overzicht van meldingen van airspace infringements door ballonvaarders te delen met KNVvL afdeling ballonvaart, kunnen zijn hun achterban waarschuwen voor mogelijke gevaarlijke hotspots. Daarbij voorkomen we overigens het zogenaamde "naming & shaming". We kunnen geen informatie delen over registratienummers o.i.d. waaruit zou kunnen blijken wie de "schuldige" aan een voorval is. Dat is niet het doel van het ABL, het gaat alleen om het verhogen van de luchtvaart veiligheid."

[7] In hoeverre werkt het ABL samen met inspecteurs van ILT?
- *"Zie bovenstaande antwoorden waar ik "inspectie" schrijf."*

[8] Heeft ABL nog andere verantwoordelijkheden of taken waar ik hierboven nog niet naar gevraagd heb?
- *"We onderhouden regelmatig contact met organisaties in de luchtvaartsector, en met internationale organisaties zoals EASA. Het uitvoeren van een verbeterslag conform de afspraken in het convenant "veiligheidsverbetering Schiphol Ontwikkeling integraal veiligheidsmanagementsysteem Schiphol en Analysebureau Luchtvaartvoorvallen" (bijgaand). Daarnaast zijn we onderdeel van de ILT en dragen dus ook bij aan zaken als toetsing van de uitvoerbaarheid van Beleid en andere vragen van het ministerie van IenW. We dragen ook bij aan WOB-verzoeken. Overigens is de informatie in de meldingen database conform de regelgeving niet "WOB-baar". Wel geldt dat voor de rapporten die we maken en voor de correspondentie die we voeren (zoals het hoort, de overheid moet transparant zijn)."*

[9] De voorvalmeldingen uit de GA zijn beperkt en worden vaak toegeschreven aan een beperkte meldingsbereidheid. Ben jij het hier mee eens en waarom zou er dan zo weinig gemeld worden volgens jou?
- *"Ik denk dat het klopt dat de meldingsbereidheid vrij beperkt is. Hierbij wil ik benadrukken dat dat niet voor de kleine luchtvaart sector als geheel geldt, een deel meldt zeer goed. Het melden van voorvallen is een wettelijke verplichting, maar ik vermoed dat men het vaak te veel moeite vind, en het beeld heeft dat men er te weinig voor terug krijgt. Echter, wij kunnen pas nuttige producten voor de sector maken wanneer er goed gemeld wordt. Een kip-ei probleem dus. Daarnaast proberen we de meldbereidheid wel te verbeteren door voor te lichten en het melden zo makkelijk mogelijk te maken. Dat laatste bijvoorbeeld dmv het meldformulier "General Aviation" dat zo beperkt mogelijk is gehouden. Handhaving is ook*

een optie. Zoals je weet hebben we een enquete uitgezet om de meldbereidheid nader te onderzoeken. Inzichten hieruit zullen we delen met de sector."

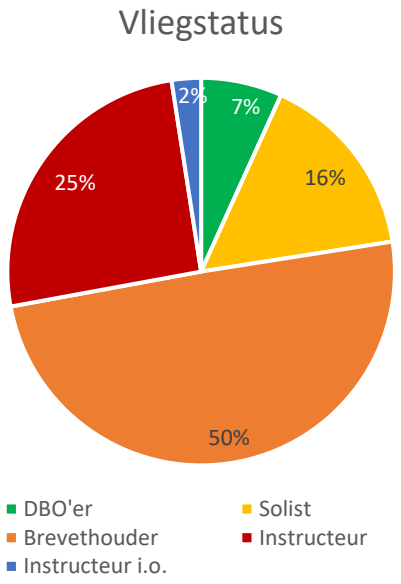
[4] Belangrijkste bevindingen analyse enquêteresultaten

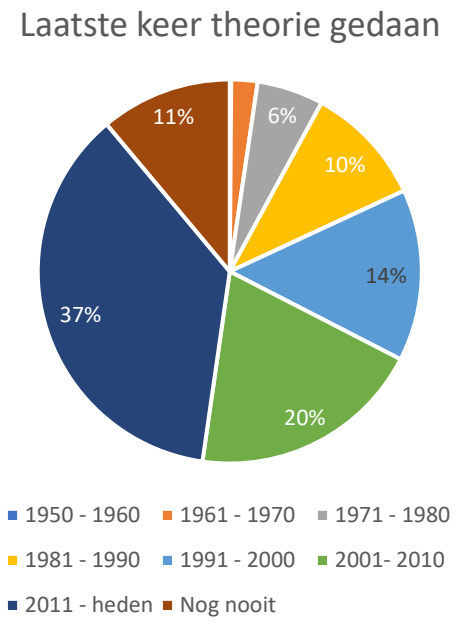
Note

In deze bijlage zijn slechts de opvallendste en belangrijkste bevindingen uit de enquêteresultaten weergegeven. Voor de volledige resultaten wordt verwezen naar de Excel datasets waarin de ruwe data en andere visualisaties zijn opgenomen.

Het gros van de onderbouwingen die zijn gegeven op de grafieken zijn mede gebaseerd op de eigen ervaringen en kennis van de onderzoeker, die zelf gebrevetteerd zweefvlieger is en al enkele jaren vliegt. Tevens is de onderzoeker actief als lid van het veiligheidsteam van de club waar hij actief is. Eveneens zijn de onderbouwingen bediscussieerd met enkele personen binnen de CVZ, die allemaal ook actief zijn als zweefvlieger.

Algemeen





Toelichting

Te zien is dat de verdeling van vliegstatus en 'wanneer laatste keer theorie gedaan' niet evenredig is. Dat beinvloedt voor een deel de representativiteit. Op basis van cijfers van het ILT, zijn in ieder geval voor de vliegstatus de volgende cijfers bekend:

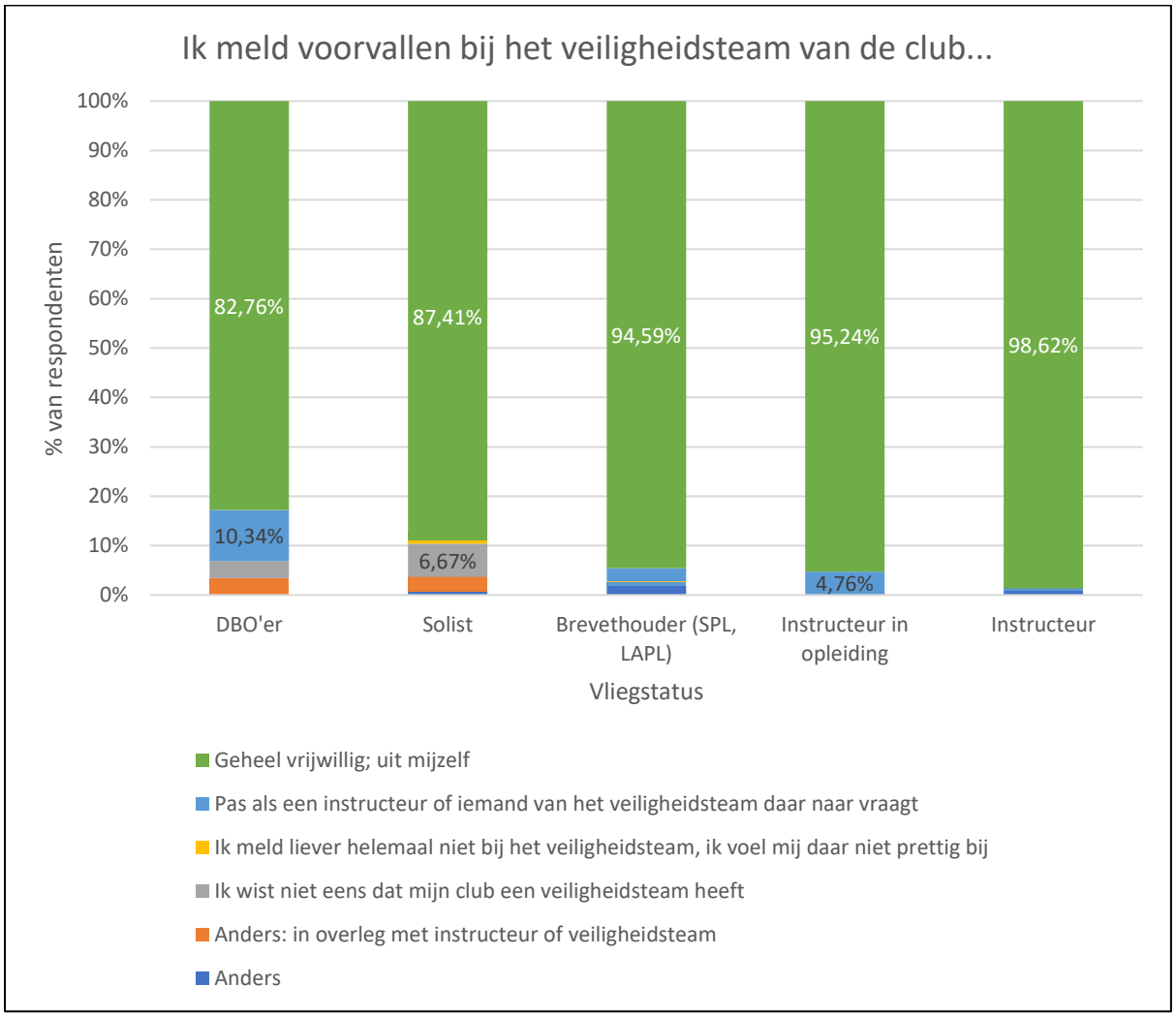
Status	Aantal volgens ILT	Aantal respondenten	Representatief vanaf (Surveymonkey, 2021)
Brevethouder	1473	425	305
Instructeur	541	218	225
Instructeur i.o.	Onbekend	n.v.t	n.v.t
Solist	Onbekend	n.v.t	n.v.t
DBO	Onbekend	n.v.t	n.v.t

In deze uitwerking ligt de focus voornamelijk op gebrevetteerde vliegers (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.). Zij hebben theorie-examens afgelegd en worden geacht op de hoogte te zijn van de geldende wet- en regelgeving omtrent het melden van voorvallen. In totaal hebben 664 gebrevetteerden deelgenomen aan de enquete. Met een minimaal benodigde response van 335 (95% betrouwbaarheidsniveau, 5% foutmarge), een voldoende representatief aantal (Surveymonkey, 2021).

De representativiteit van DBO'ers en solisten kan niet worden bepaald door het ontbreken van cijfers hiervan. Dit vormt echter geen directe belemmering voor het onderzoek. DBO'ers en solisten vliegen immers onder de verantwoordelijkheid van instructeurs. Daarnaast zijn zij veelal – gezien de overall beperkte vliegervaring – nog niet volledig op de hoogte van de ontwikkelingen en regels in de sector.

De beperkte respons van veiligheidsmanagers en leden van de veiligheidsteams lijkt relatief weinig. Dit is echter verklaarbaar, omdat binnen de clubs slechts een handjevol personen actief zijn in het veiligheidsteam. In Nederland zijn circa 40 zweefvliegclubs actief (KNVvL, 2021). Er vanuitgaande dat een veiligheidsteam gemiddeld uit vijf personen bestaat, zijn er zo'n 200 personen actief in één van de veiligheidsteams in Nederland. Met een minimaal benodigde response van 132 (95% betrouwbaarheidsniveau, 5% foutmarge), blijkt het aantal respondenten niet representatief (Surveymonkey, 2021). Aan de enquete hebben namelijk maar 61 respondenten deelgenomen die een functie hebben binnen een veiligheidsteam.

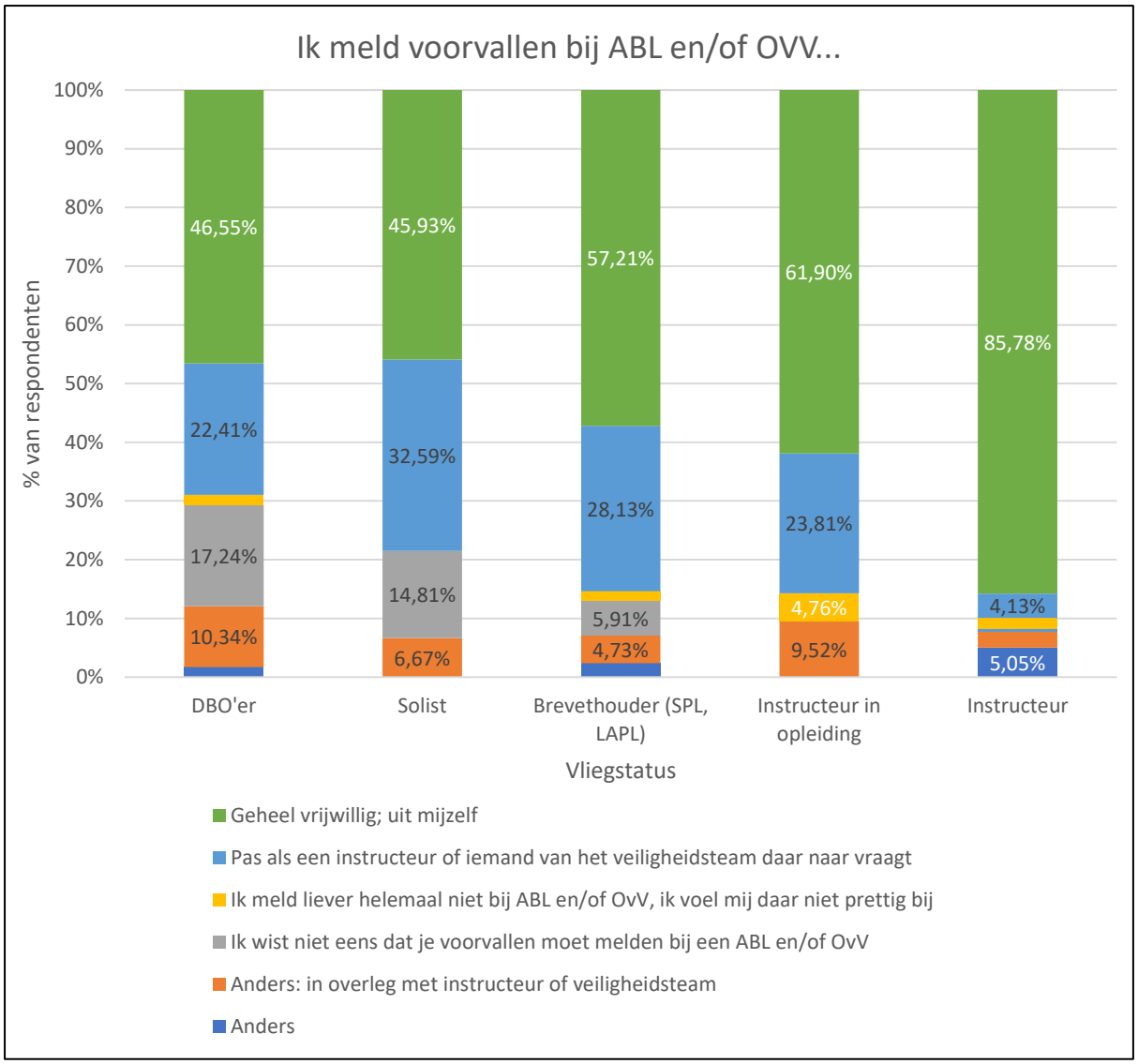
Bereidheid



Toelichting

Status	Aantal respondenten	Geheel vrijwillig; uit mijzelf
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	402
Instructeur	218	215
Instructeur i.o.	21	20
Totaal	664	637

Gemiddeld 96% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs i.o. en instructeurs) geeft aan een voorval geheel vrijwillig, uit zich-/haarzelf te melden bij het veiligheidsteam van zijn of haar club. Onder niet-gebrevetteerde vliegers is te zien dat een enkeling niet op de hoogte is van de aanwezigheid van een veiligheidsteam binnen zijn of haar club. Daarnaast laat een enkeling van de gebrevetteerden de keuze - om een voorval wél of niet te melden - liever over aan een instructeur of het veiligheidsteam. Alleen onder DBO’ers ligt dat percentage iets hoger. Dat is verklaarbaar gezien hun beperkte vliegervaring en veelal beperkte kennis met de sector.



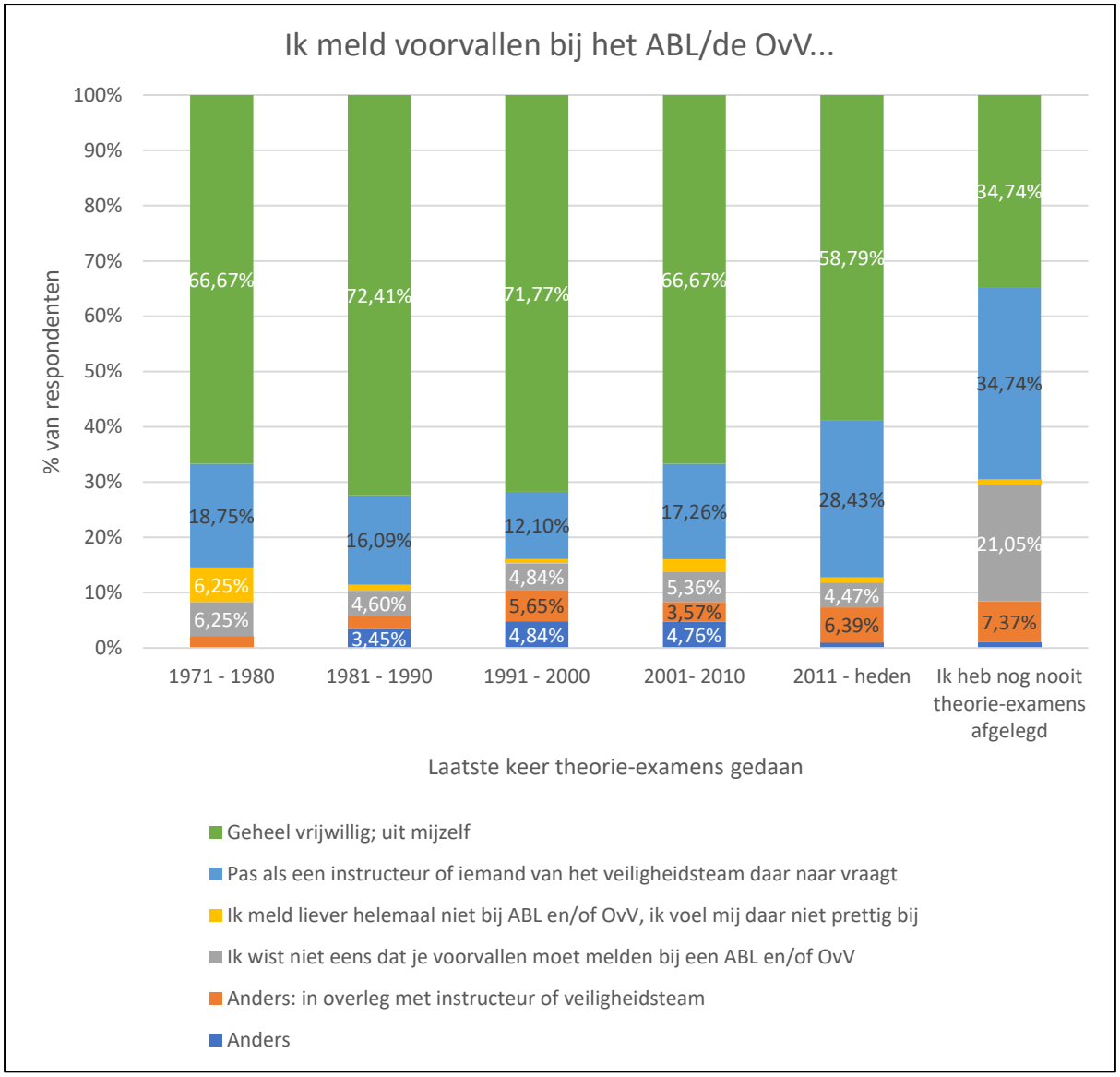
Toelichting

Status	Aantal respondenten	Geheel vrijwillig; uit mijzelf
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	242
Instructeur	218	187
Instructeur i.o.	21	13
Totaal	664	442

Status	Aantal respondenten	In overleg met instructeur/pas als een instructeur of iemand van het SMT er naar vraagt
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	139
Instructeur	218	15
Instructeur i.o.	21	7
Totaal	664	161

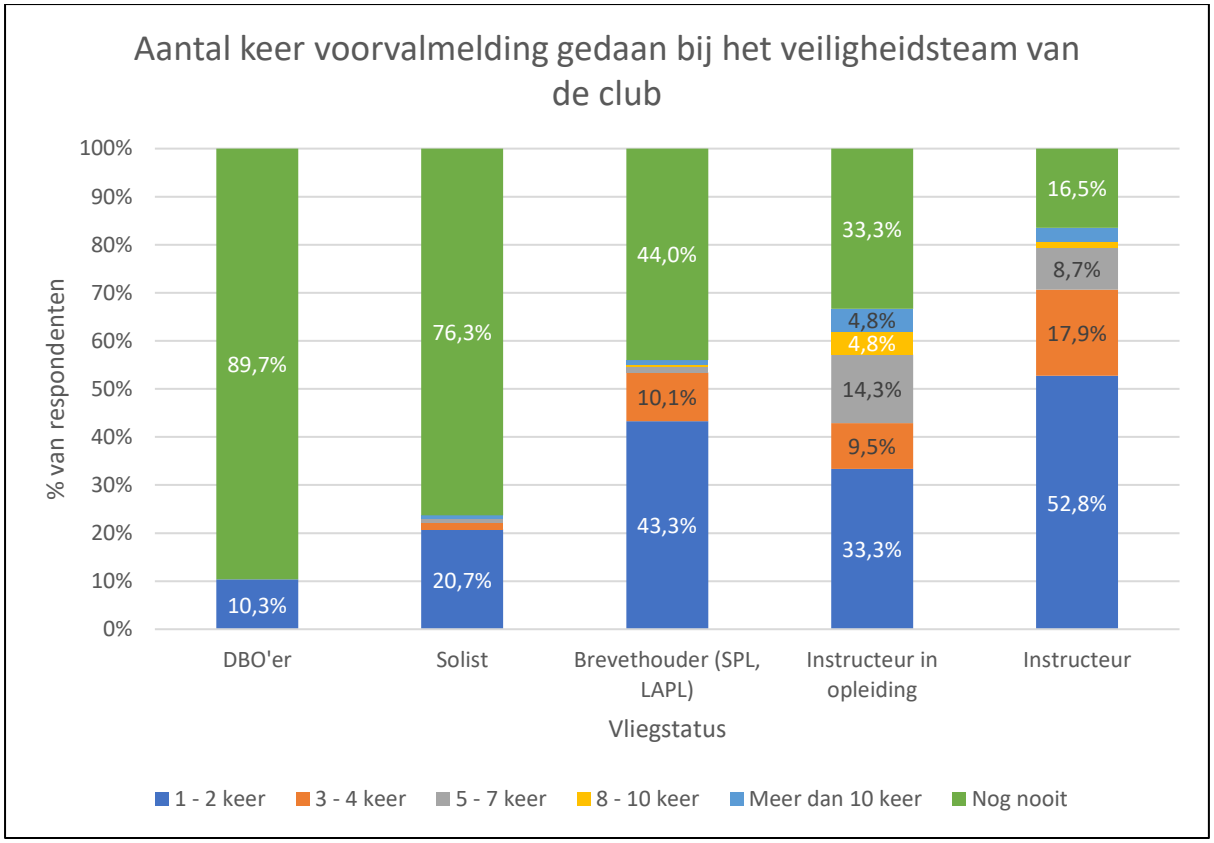
De keuze om een voorval wél of niet te melden bij het ABL/de OvV laat gemiddeld 24% van de gebrevetteerden liever over aan een instructeur of het veiligheidsteam. 67% van de gebrevetteerden geeft aan een voorval geheel vrijwillig, uit zich-/haarzelf te melden bij het ABL/de OvV. Opmerkelijk was het aantal keren dat men uit zichzelf aangaf 'Anders: eerst in overleg met instructeur of veiligheidsteam'. Dit betrof namelijk geen gegeven optie in de enquête, maar gemiddeld 4% van de respondenten heeft dit uit zichzelf aangegeven. Een betrekkelijk klein percentage, maar het had mogelijk meer kunnen zijn als 'eerst in overleg met een instructeur of veiligheidsteam' als vaste optie was gegeven in de enquêtevraag.

Te zien is dat de bereidheid om een voorvalmelding vrijwillig bij het ABL/de OvV te doen, deels afhankelijk lijkt te zijn van de ervaring. Hoe meer ervaring een vlieger heeft, des te eerder is hij/zij bereid een voorval vrijwillig bij het ABL/de OvV te melden. Een enkeling van de brevethouders is er niet van op de hoogte dat hij/zij voorvallen ook bij het ABL/de OvV moet melden. Mogelijk zijn het vliegers die lange tijd geleden theorie gedaan hebben. Dit betreffen overigens variabelen die gemeten kunnen worden, maar waar gezien het lage percentage (5,91%) niet verder op ingegaan wordt.



Toelichting

De bereidheid om een voorval geheel vrijwillig te melden, is tussen de periode 1991 - 2000 en 2011 – heden met 13% gestagneerd. Wie dus 'recentelijk' (2011 – heden) theorie-examens afgelegd heeft, is niet méér bereid om een voorval vrijwillig, uit zich-/haarzelf te melden bij het ABL/de OvV. Sterker nog: 28% laat die keuze om wel of niet te melden liever over aan een instructeur of het veiligheidsteam. Een toename van 11% ten opzichte van de periode 2001 – 2010. Uit een draaitabel met filter 'status' blijkt dat bovengenoemde trends vooral worden veroorzaakt door brevethouders. Het is lastig hier een eenduidige verklaring voor te geven.



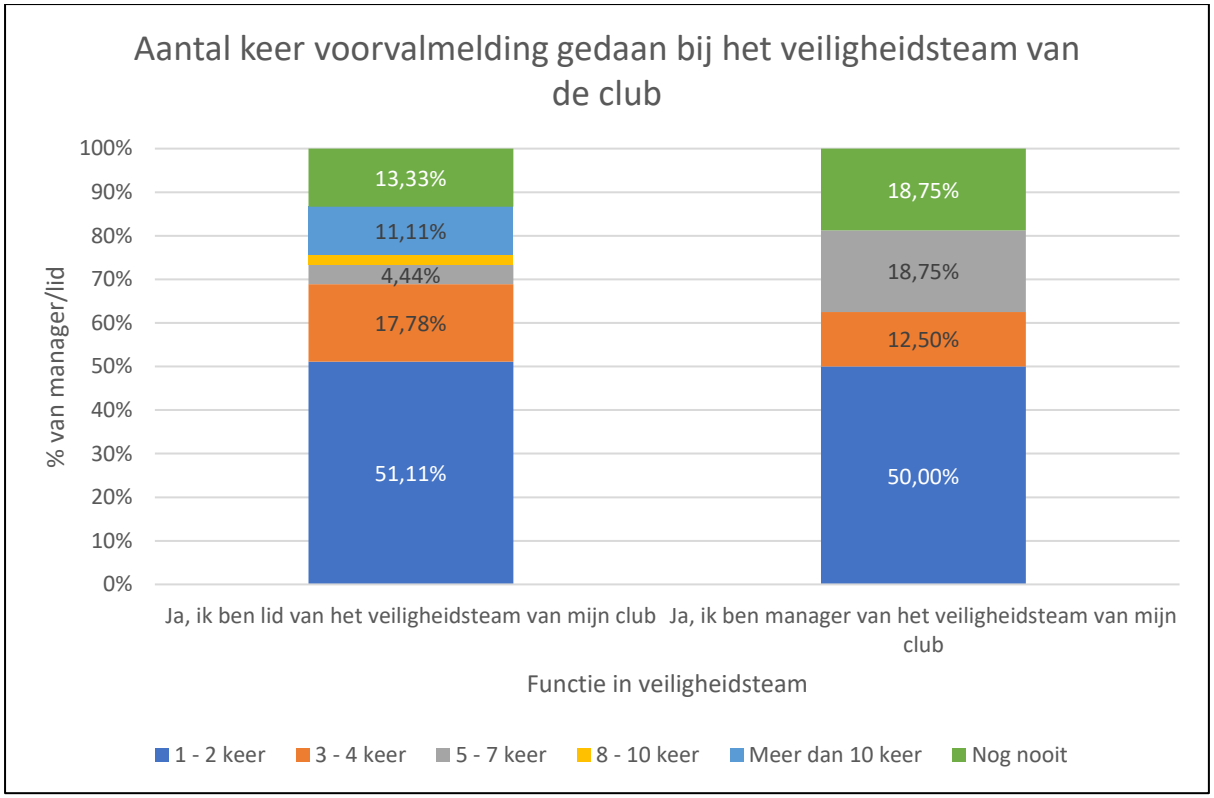
Toelichting

44% van de brevethouders heeft nog nooit een voorvalmelding gedaan bij het veiligheidsteam van zijn of haar club. Uit de ruwe data (export files van Excel) zijn de volgende gegevens bekend:

Status	Aantal respondenten	Aantal nog nooit gemeld bij VT
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	187
Instructeur	218	36
Instructeur i.o.	21	7
Totaal	664	230

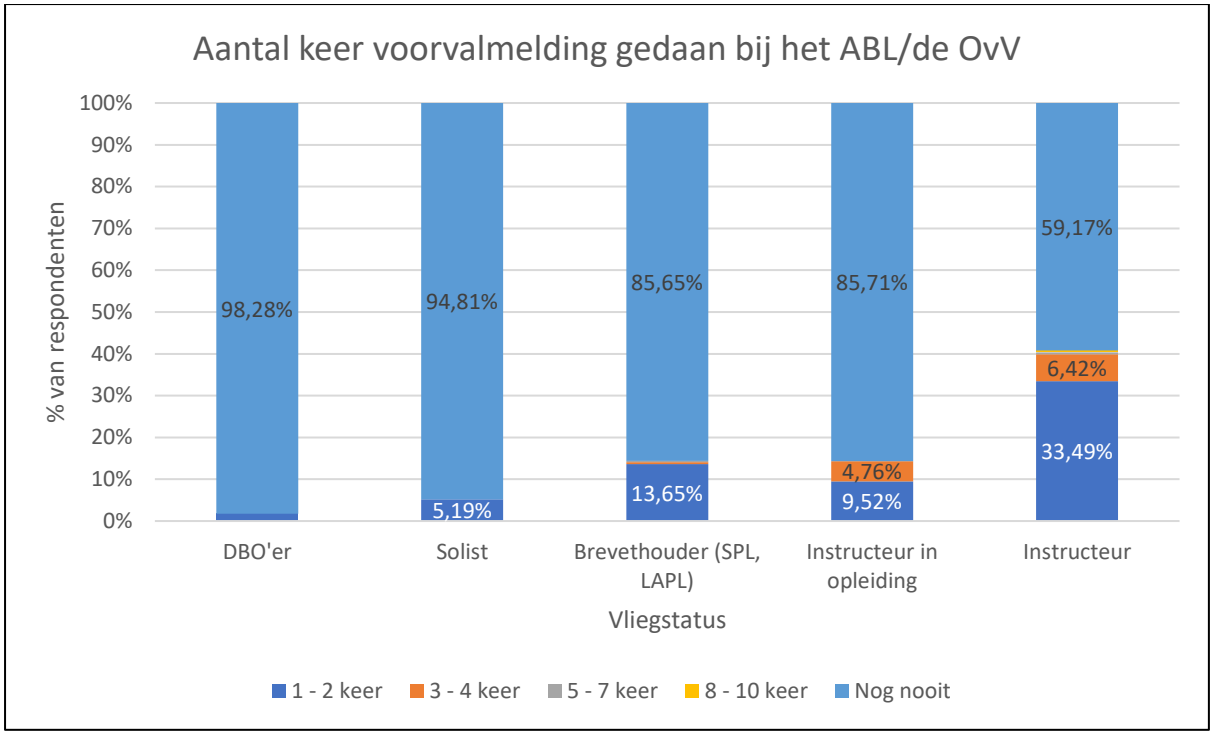
Uit de tabel kan opgemaakt worden dat afgerond 35% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) in hun zweefvliegcarrière nog nooit een voorvalmelding hebben gedaan bij het veiligheidsteam van hun club. Het is lastig te stellen of dit aantal veel of weinig betreft; dat vraagt om een aparte analyse dat voor dit onderzoek buiten beschouwing wordt gelaten. Immers kan (een deel van) deze 35% theoretisch gezien ook nog nooit betrokken zijn geweest bij een voorval dat meldingswaardig was. Bovendien, als 35% nog nooit gemeld heeft, heeft 65% (ruim de meerderheid) wél eerder een of meer voorvalmeldingen gedaan bij het veiligheidsteam van de club. Te zien is dat DBO’ers en solisten de kroon spannen, maar dat is gezien de veelal beperkte vliegervaring verklaarbaar. Bovendien zijn niet alle DBO’ers en solisten in bezit van een behaald theorie-examen van wetgeving.

Wat betreft het aantal meldingen spannen instructeurs de kroon. Dat is mogelijk verklaarbaar door het aantal vliegbewegingen dat zij jaarlijks bezetten. Instructeurs maken immers veel lesvluchten. Logischerwijs: hoe meer vluchten, hoe groter het risico op een voorval. Een andere verklaring kan zijn dat door de eindverantwoordelijkheid die een instructeur draagt (voor de veiligheid op een vliegdag), de instructeur zich ook eerder verplicht voelt te melden.



Toelichting

19% van de veiligheidsmanagers en 13% van de leden van de veiligheidsteams heeft nog nooit een voorvalmelding gedaan bij de eigen club. Het is lastig te stellen of dit aantal veel of weinig betreft; dat vraagt om een aparte analyse en wordt voor dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Immers kunnen zij theoretisch gezien ook nog nooit betrokken zijn geweest bij een voorval dat meldingswaardig was. Anderzijds betekent het dat de grote meerderheid (81% van de veiligheidsmanagers) wel eerder een voorvalmelding heeft gedaan binnen de eigen club.



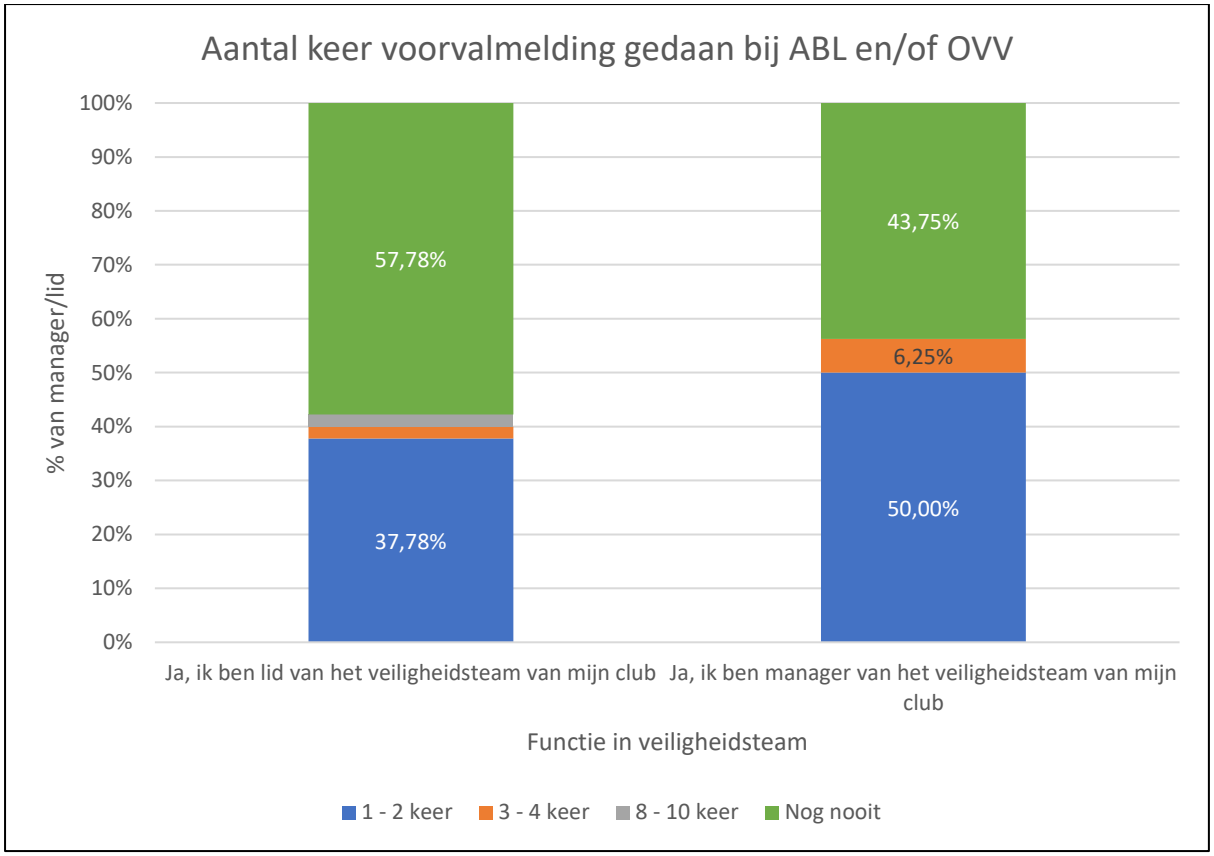
Toelichting

Meer dan 85% van de brevethouders heeft nog nooit een voorvalmelding gedaan bij het ABL/de OvV. Uit de ruwe data (export files van Excel) zijn de volgende gegevens bekend:

Status	Aantal respondenten	Aantal nog nooit gemeld bij VT
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	364
Instructeur	218	129
Instructeur i.o.	21	18
Totaal	664	511

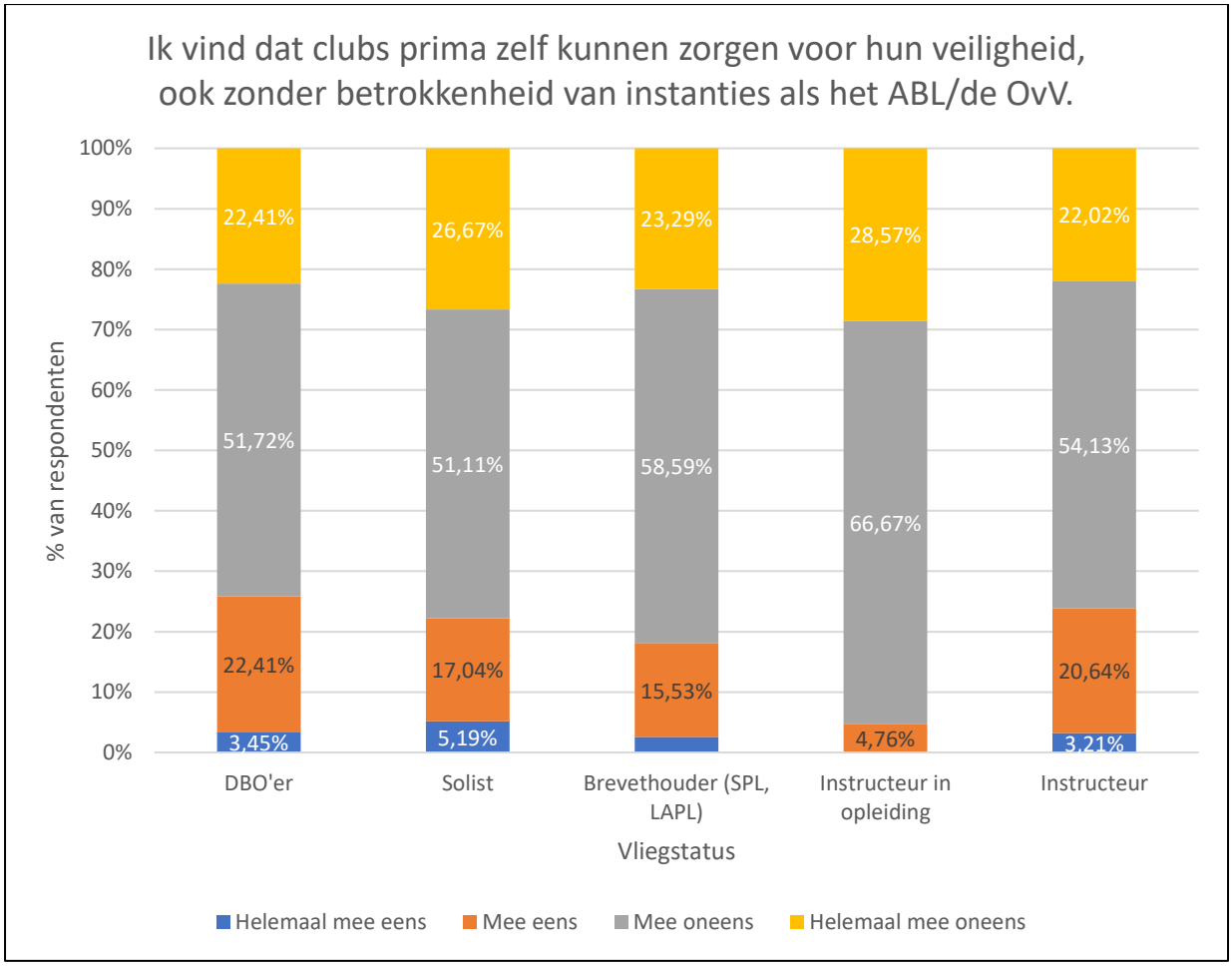
Uit de tabel kan opgemaakt worden dat afgerond 77% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) in hun zweefvliegcarrière nog nooit een voorvalmelding heeft gedaan bij het ABL/de OvV. DBO'ers en solisten spannen daarin de kroon, maar dat is gezien de veelal beperkte vliegervaring en kennis met de geldende wet- en regelgeving verklaarbaar. Immers zullen niet alle DBO'ers en solisten in bezit zijn van een behaald theorie-examen van het vak 'wetgeving'.

Wat betreft het aantal meldingen spannen instructeurs de kroon. Dat is mogelijk verklaarbaar door het aantal vliegbewegingen dat zij jaarlijks bezetten. Instructeurs maken immers veel lesvluchten. Hoe meer vluchten, hoe groter het risico op een voorval. Een andere verklaring kan zijn dat door de eindverantwoordelijkheid die een instructeur draagt (voor de veiligheid op een vliegdag), de instructeur zich ook eerder verplicht voelt te melden.



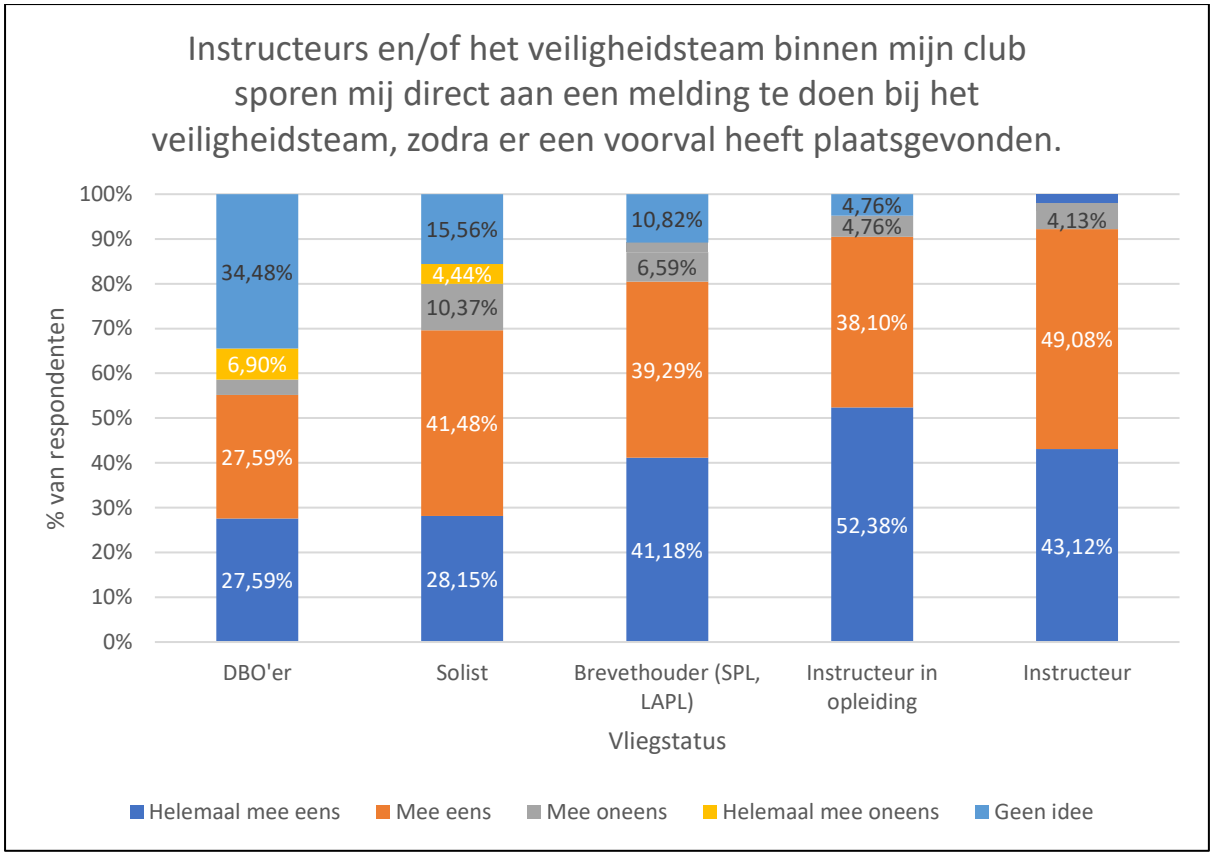
Toelichting

Afgerond 44% van de veiligheidsmanagers heeft nog nooit een voorvalmelding gedaan bij ABL en/of OVV. Verordening EU nr. 376/2014 omschrijft dat voorvallen ook via de veiligheidsteams bij ABL en/of OVV gemeld mogen worden, mits dat is vastgelegd in organisatiebeleid (EASA, 2021). De vraag rest dan of die 44% wel of niet afkomstig is van veiligheidsmanagers die actief zijn in een club waar de betreffende regeling niet is vastgelegd in clubbeleid. Met andere woorden: uit clubs waar het melden van voorvallen aan het ABL/de OvV via het veiligheidsteam niet is geregeld.



Status	Aantal respondenten	Mee oneens/helemaal mee oneens
DBO'er	58	43
Solist	135	105
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	348
Instructeur i.o.	21	20
Instructeur	218	166
Totaal	857	682

Gemiddeld 80% van alle respondenten is het met de stelling 'oneens' of 'helemaal mee oneens'. 80% van de respondenten ziet het belang in van het ABL en de OvV aangaande het melden van voorvallen. Let wel: mogelijk is een deel van het percentage sociaal wenselijk.



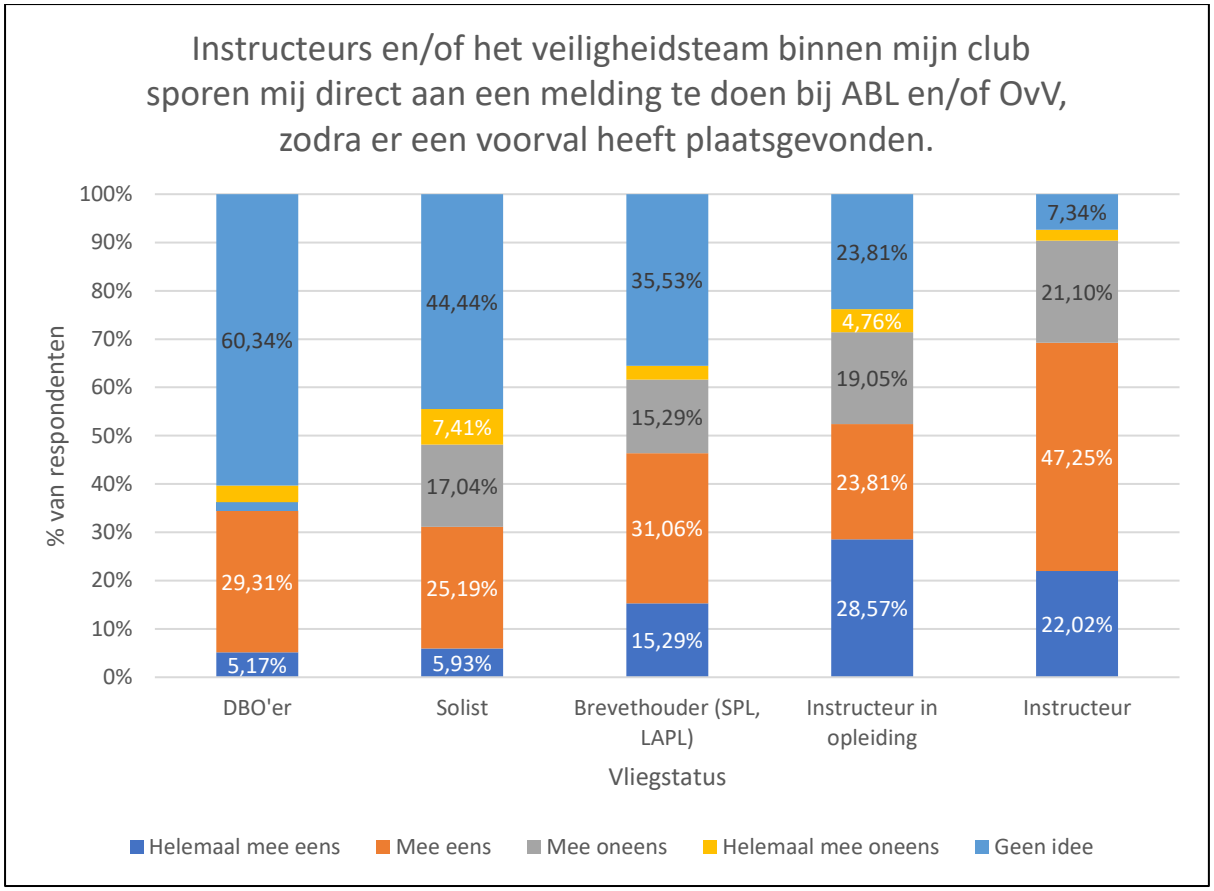
Status	Aantal respondenten	Geen idee
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	46
Instructeur i.o.	21	1
Instructeur	218	4
Totaal	664	51

Status	Aantal respondenten	Mee eens/helemaal mee eens
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	342
Instructeur i.o.	21	19
Instructeur	218	201
Totaal	664	562

Status	Aantal respondenten	Mee oneens/helemaal mee oneens
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	37
Instructeur i.o.	21	1
Instructeur	218	13
Totaal	664	51

- Gemiddeld 8% van de gebrevetteerden heeft geen idee
- Gemiddeld 85% van de gebrevetteerden is het met de stelling ‘eens’ of ‘helemaal mee eens’
- Gemiddeld 8% van de gebrevetteerden is het met de stelling ‘oneens’ of ‘helemaal mee oneens’

Alleen het aantal gebrevetteerde respondenten zijn meegenomen. De resultaten van DBO'ers en solisten kunnen mogelijk een vertekenend beeld veroorzaken. Zij hebben immers over het algemeen een prillere ervaring met het vliegen. Een veilige antwoordoptie als 'geen idee' is dan waarschijnlijk.



Status	Aantal respondenten	Geen idee
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	151
Instructeur i.o.	21	5
Instructeur	218	16
Totaal	664	172

Status	Aantal respondenten	Mee eens/helemaal mee eens
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	197
Instructeur i.o.	21	11
Instructeur	218	151
Totaal	664	359

Status	Aantal respondenten	Mee oneens/helemaal mee oneens
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	77
Instructeur i.o.	21	5
Instructeur	218	51
Totaal	664	169

- Gemiddeld 26% van alle respondenten heeft geen idee
- Gemiddeld 54% van alle respondenten is het met de stelling ‘eens’ of ‘helemaal mee eens’
- Gemiddeld 25% van alle respondenten is het met de stelling ‘oneens’ of ‘helemaal mee oneens’

Alleen het aantal gebrevetteerde respondenten zijn meegenomen. De resultaten van DBO'ers en solisten kunnen mogelijk een vertekenend beeld veroorzaken. Zij hebben immers over het algemeen een prillere ervaring met het vliegen. Een veilige antwoordoptie als 'geen idee' is dan waarschijnlijk.

Toetsvragen

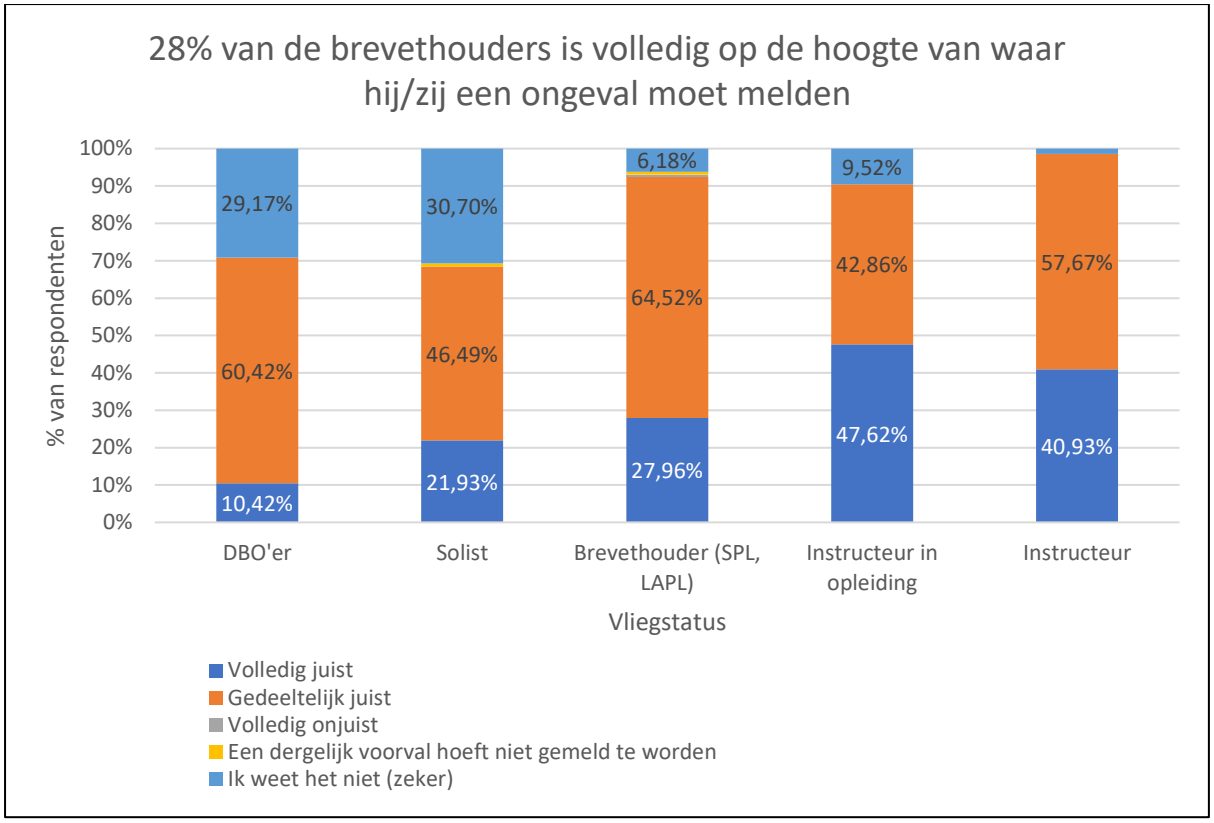
Algemene opmerkingen
In de enquête is de respondent er meermaals op gewezen NIET te gokken, maar eerlijk aan te geven het antwoord niet te weten als dat het geval was. Het is niet te toetsen in hoeverre men hier gehoor aan heeft gegeven, maar resultaten kunnen om die reden mogelijk de representativiteit beïnvloed hebben.

Het aantal respondenten op de toetsvragen betrof na correctie ietwat minder dan op de andere vragen. Enkele antwoorden bevatte tegenstrijdige opties (voorbeeld: ABL, OVV, een dergelijk voorval hoef je niet te melden). Deze zijn uiteindelijk ongeldig verklaard. Na calculatie van Surveymonkey (2021) bleek de response alsnog meer dan voldoende representatief.

De toetsvragen die aan bod komen geven een indicatie in hoeverre respondenten op de hoogte zijn van waar welk voorval gemeld moet worden. Om verwarring en twijfel te voorkomen betroffen de casussen (lees: toetsvragen) alleen voor de hand liggende situaties. Geen grijze gebieden dus. In de praktijk is namelijk het onderscheid tussen een incident, ernstig incident of ongeval niet altijd helder. Het is voor dit onderzoek dus overduidelijk of het om een incident, ernstig incident of ongeval gaat. Daarvoor zijn de officiële definities gebruikt zoals benoemd in hoofdstuk 2: theoretisch kader.

Alle mogelijke antwoordopties en -combinaties zijn voor de overzichtelijkheid gecategoriseerd. Onder de categorieën wordt verstaan:

- Volledig juist – alle juiste antwoordopties zijn door de respondent geselecteerd
- Gedeeltelijk juist – minstens één van de juiste antwoordopties is geselecteerd
- Volledig onjuist – geen één van de juiste antwoordopties is geselecteerd
- Een dergelijk voorval hoeft niet gemeld te worden
- Ik weet het niet (zeker) – respondent heeft niet gegokt en eerlijk aangegeven het antwoord of de antwoorden op de vraag niet (zeker) te weten.



Toelichting

[Vraag]: *Je bent betrokken bij een voorval waar na een ongewone landing de staart in twee stukken is gebroken. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn*.

Status	Aantal respondenten	Volledig juist
Brevethouder (SPL/LAPL)	372	104
Instructeur	215	88
Instructeur i.o.	21	10
Totaal	608	202

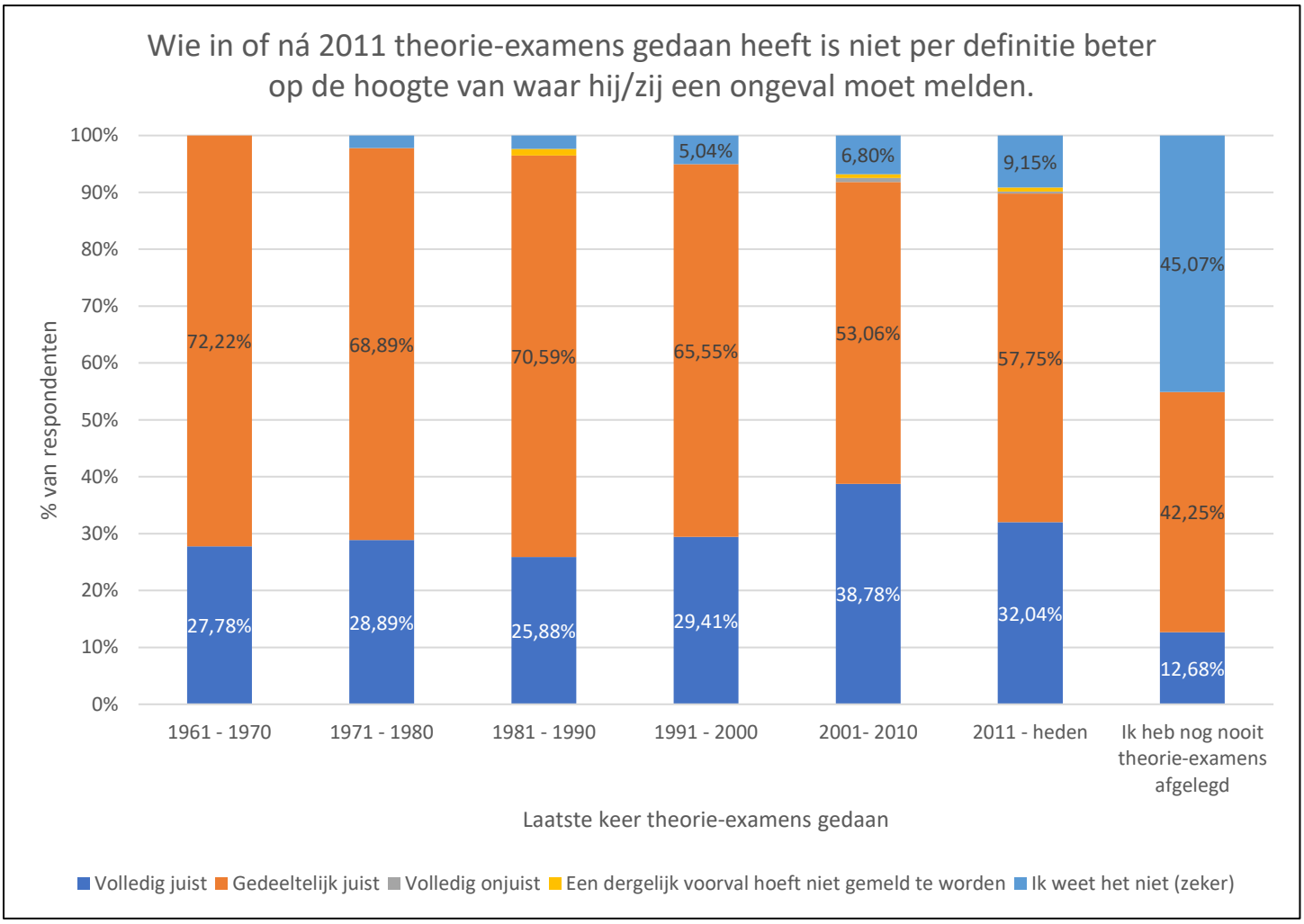
Status	Aantal respondenten	Gedeeltelijk juist
Brevethouder (SPL/LAPL)	372	240
Instructeur	215	124
Instructeur i.o.	21	9
Totaal	608	373

Voor deze vraag worden de status 'DBO'er' en 'solist' buiten beschouwing gelaten. Van hen kan immers (gezien de overall beperkte vliegervaring) niet verwacht worden dat zij volledig op de hoogte zijn van de geldende wet- en regelgeving. Tenzij men het examen 'wetgeving' al behaald heeft, maar dat is in de enquête niet getoetst. Uit de data valt op te maken:

- Gemiddeld 33% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) weet dat hij/zij een ongeval moet melden en waar.

- Gemiddeld 61% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) weet dat hij/zij een ongeval moet melden, maar weet slechts gedeeltelijk waar precies.

Een veel gekozen antwoordoptie betrof '*bij het veiligheidsteam van mijn club*'. Verordening EU nr. 376/2014 omschrijft dat voorvallen ook via de veiligheidsteams bij ABL en/of OVV gemeld mogen worden, mits dat is vastgelegd in organisatie-/clubbeleid (EASA, 2021). Om die reden is '*bij het veiligheidsteam van mijn club*' gecategoriseerd als '*gedeeltelijk juist*'. De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: '*veiligheidsteam van mijn club, het ABL, de OVV*' en/of '*het ABL, de OVV*'.

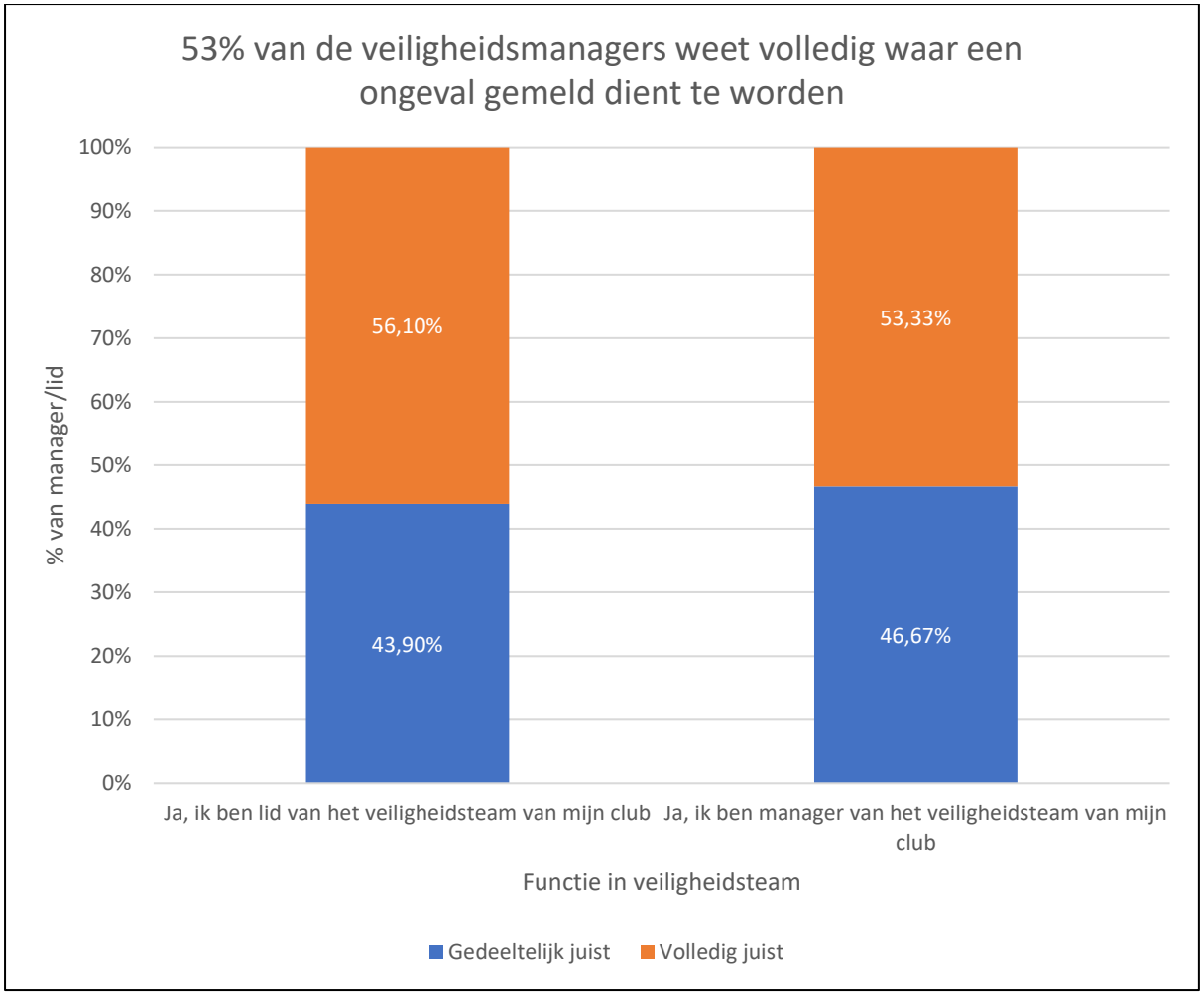


Toelichting

[Vraag]: *Je bent betrokken bij een voorval waar na een ongewone landing de staart in twee stukken is gebroken. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn*.

Respondenten die in de periode 2001 – 2010 voor het laatst theorie-examens gedaan hebben, zijn relatief gezien het best op de hoogte van waar een ongeval gemeld moet worden. Het is alleen gissen of dat ook écht het geval is, of dat het eerder toeval betreft. Opvallend is dat de respondenten die 'recentelijk' (2011 – heden) voor het laatst theorie-examens gedaan hebben, niet beter (in vergelijking tot andere jaren) op de hoogte zijn van waar een ongeval gemeld moet worden.

Een veel gekozen antwoordoptie betrof '*bij het veiligheidsteam van mijn club*'. Verordening EU nr. 376/2014 omschrijft dat voorvallen ook via de veiligheidsteams bij ABL en/of OVV gemeld mogen worden, mits dat is vastgelegd in organisatie-/clubbeleid (EASA, 2021). Om die reden is '*bij het veiligheidsteam van mijn club*' gecategoriseerd als '*gedeeltelijk juist*'. De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: '*veiligheidsteam van mijn club, het ABL, de OVV*' en/of '*het ABL, de OVV*'.

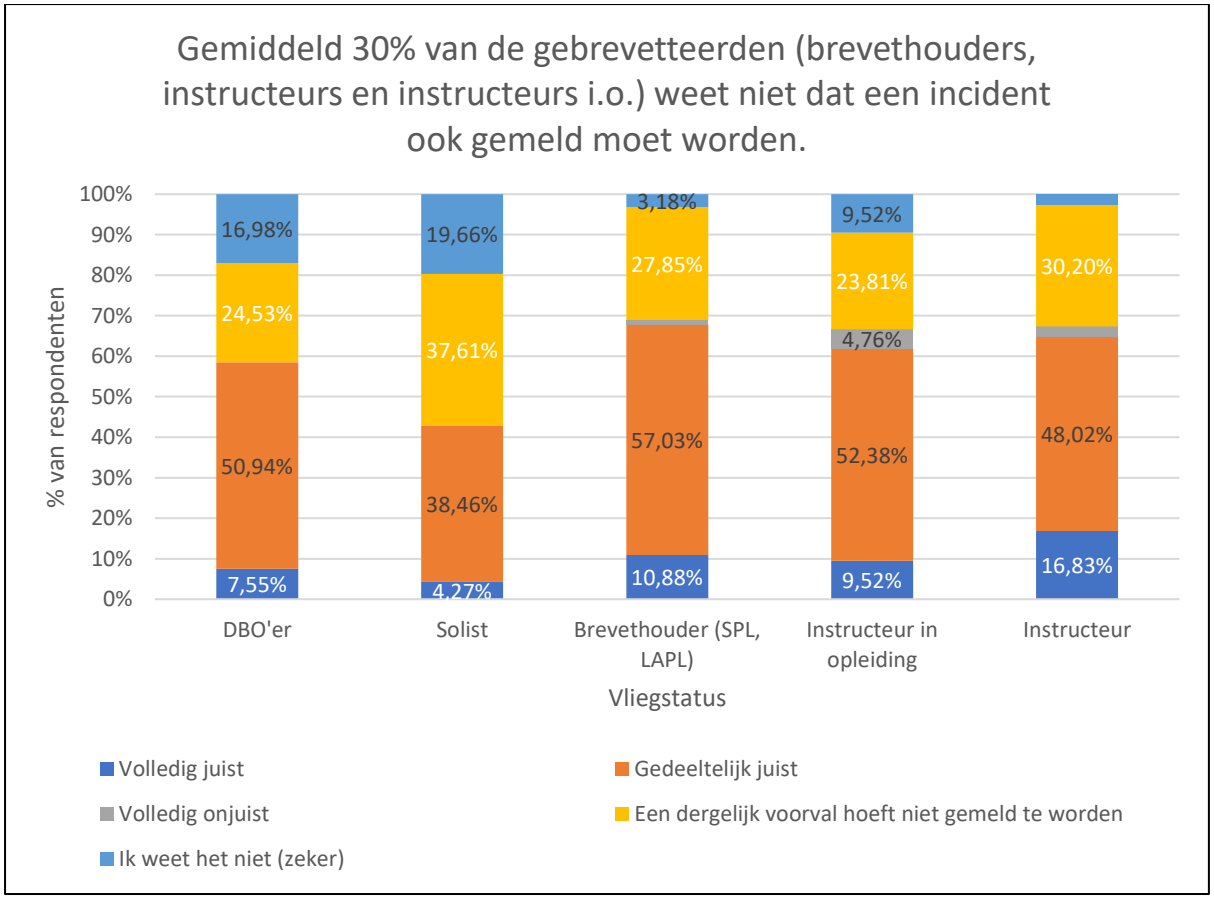


Toelichting

[Vraag]: *Je bent betrokken bij een voorval waar na een ongewone landing de staart in twee stukken is gebroken. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn*.

53% van de veiligheidsmanagers weet dat een ongeval gemeld dient te worden en is er volledig van op de hoogte van waar het dan gemeld moet worden. Iets minder dan de andere helft van de veiligheidsmanagers weet het slechts gedeeltelijk.

De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: '*veiligheidsteam van mijn club, het ABL, de OVV*' en/of '*het ABL, de OVV*'.



Toelichting

[Vraag]: *Tijdens de lierstart merk je op dat de remkleppen van je vliegtuig niet gelockt zijn. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn.*

Status	Aantal respondenten	Volledig juist
Brevethouder (SPL/LAPL)	377	41
Instructeur	202	34
Instructeur i.o.	21	2
Totaal	600	77

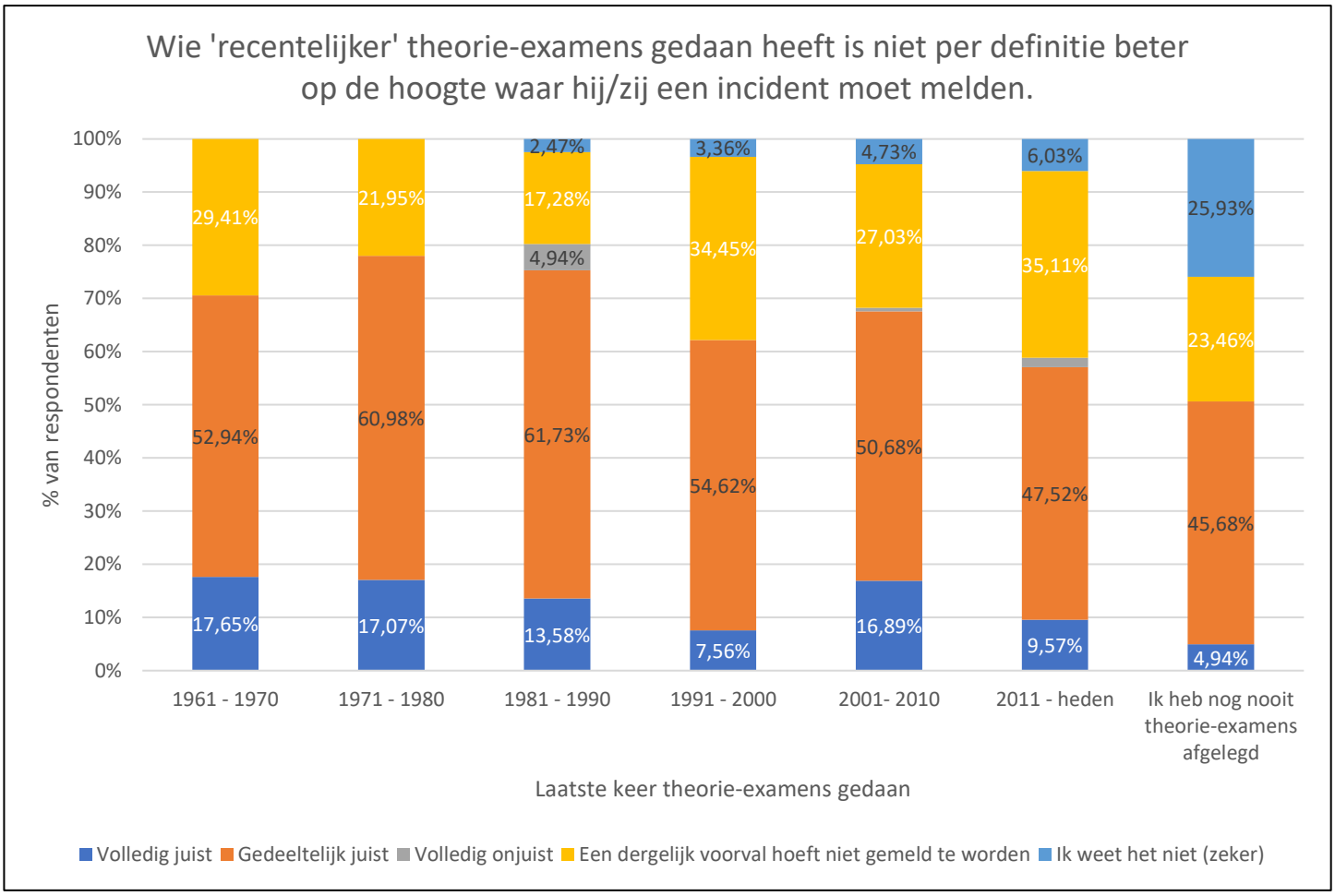
Status	Aantal respondenten	Gedeeltelijk juist
Brevethouder (SPL/LAPL)	377	215
Instructeur	202	97
Instructeur i.o.	21	11
Totaal	600	323

Status	Aantal respondenten	Niet meldingswaardig
Brevethouder (SPL/LAPL)	377	105
Instructeur	202	61
Instructeur i.o.	21	5
Totaal	600	171

Voor deze vraag worden de status ‘DBO’er’ en ‘solist’ buiten beschouwing gelaten. Van hen kan immers (gezien de overall beperkte vliegervaring) niet verwacht worden dat zij volledig op de hoogte zijn van de geldende wet- en regelgeving. Tenzij men het examen ‘wetgeving’ al behaald heeft, maar dat is in de enquête niet getoetst. Uit de data valt op te maken:

- Gemiddeld 13% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) weet dat een incident gemeld moet worden en ook weten zij volledig waar dit moet.
- Gemiddeld 54% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) weet dat een incident gemeld moet worden, maar weet slechts gedeeltelijk waar dit moet.
- Gemiddeld 30% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) weet niet dat een incident ook gemeld moet worden.

Een veel gekozen antwoordoptie betrof ‘*bij het veiligheidsteam van mijn club*’. Verordening EU nr. 376/2014 omschrijft dat voorvallen ook via de veiligheidsteams bij ABL en/of OVV gemeld mogen worden, mits dat is vastgelegd in organisatie-/clubbeleid (EASA, 2021). Om die reden is ‘*bij het veiligheidsteam van mijn club*’ gecategoriseerd als ‘*gedeeltelijk juist*’. De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: ‘*veiligheidsteam van mijn club, het ABL*’ en/of ‘*het ABL*’.

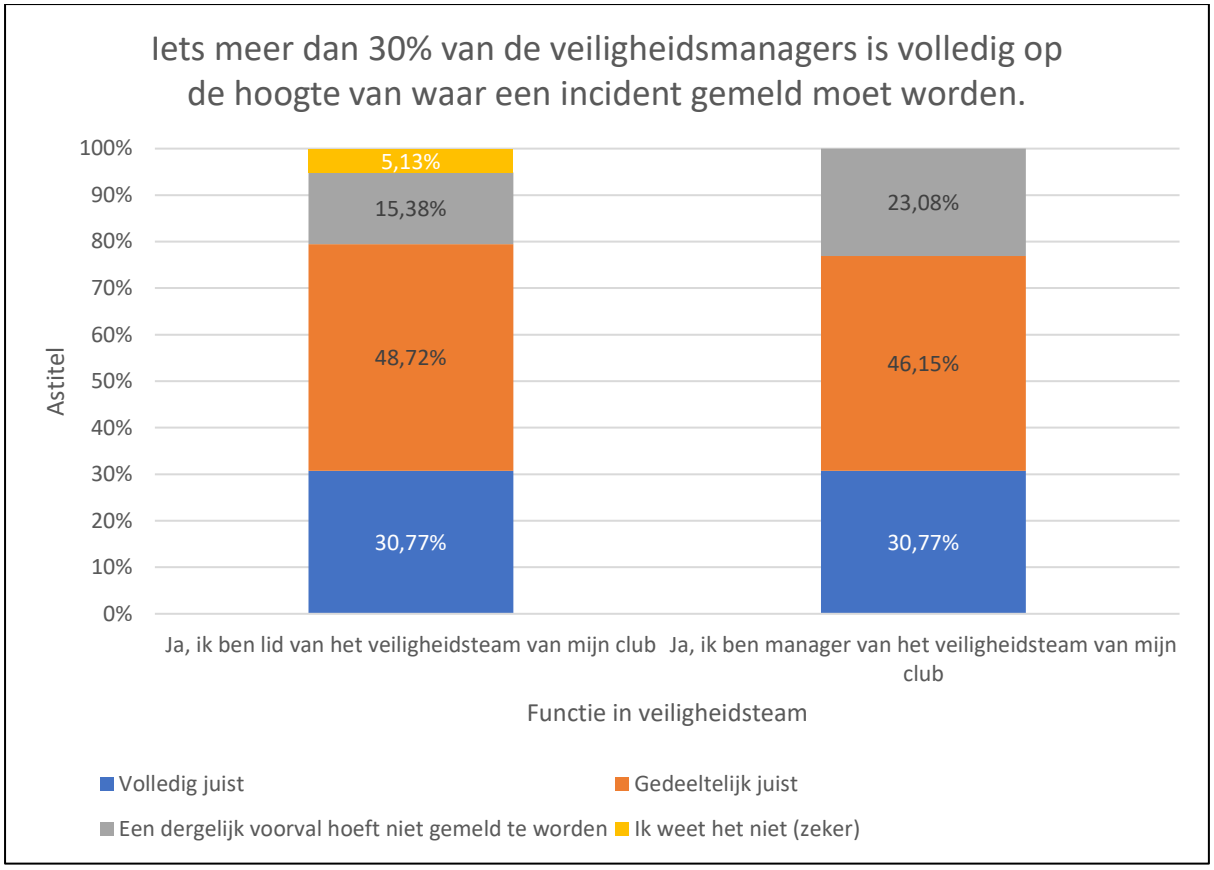


Toelichting

[Vraag]: *Tijdens de lierstart merk je op dat de remkleppen van je vliegtuig niet gelockt zijn. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn.*

Opvallend is dat respondenten die in '2011 – heden' voor het laatst theorie-examens afgelegd hebben, lager scoren op 'gedeeltelijk juist' in relatie tot andere jaren. Ook op 'volledig juist' scoren ze een-na-laagst vergeleken met andere jaren. Daarnaast denkt meer dan 35% van de '2011 – heden' respondenten een incident niet te hoeven melden. Ook het percentage van de respondenten dat het niet weet scoort bij '2011 – heden' hoger. Echter kan dat ook komen omdat in deze groep (lees: 2011 – heden) de meeste respondenten vallen. Het lijkt erop dat vliegervaring mogelijk van invloed is op de mate waarin men kennis heeft van wat een incident is en waar deze dan gemeld moet worden.

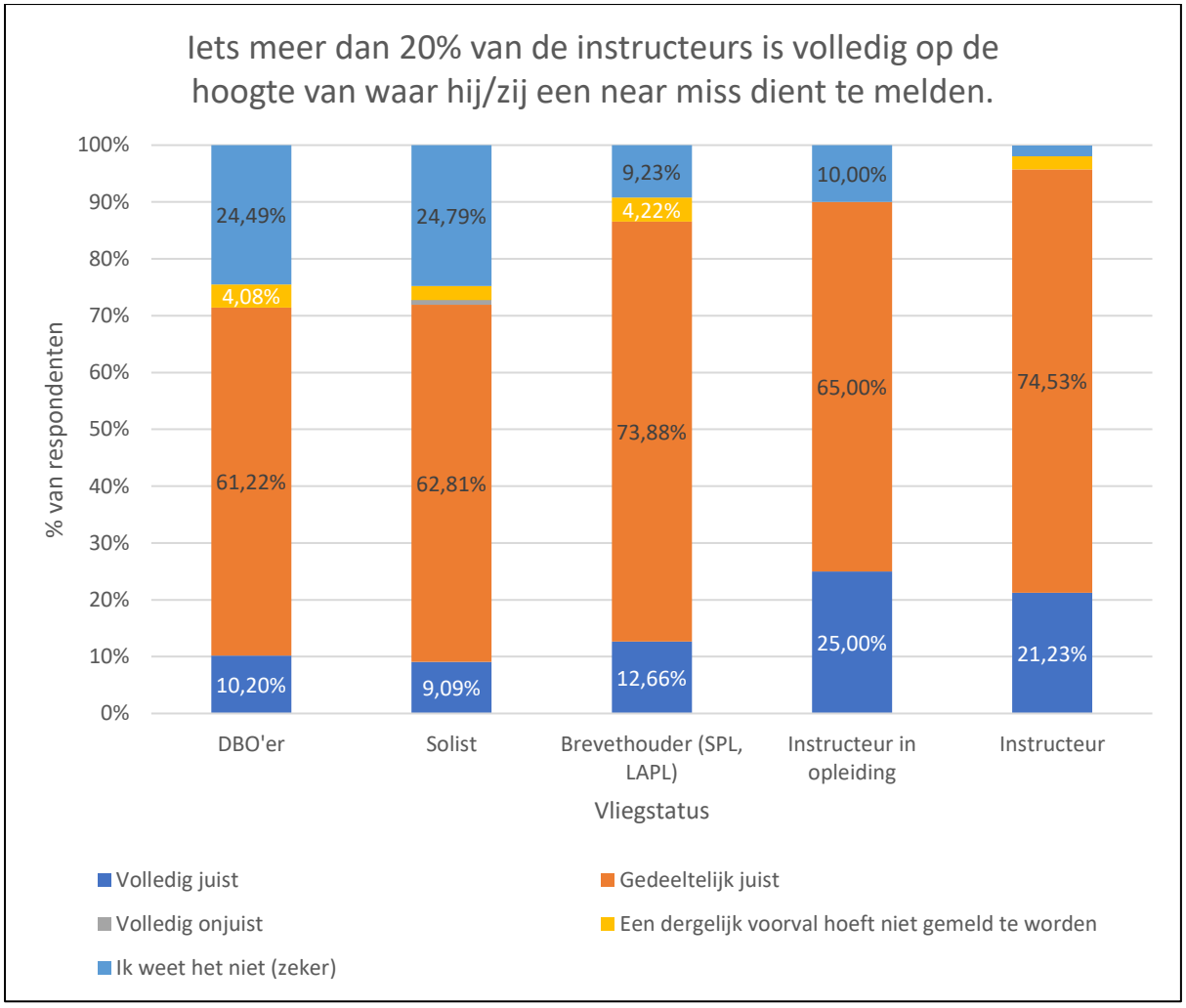
Een veel gekozen antwoordoptie betrof '*bij het veiligheidsteam van mijn club*'. Verordening EU nr. 376/2014 omschrijft dat voorvallen ook via de veiligheidsteams bij ABL en/of OVV gemeld mogen worden, mits dat is vastgelegd in organisatie-/clubbeleid (EASA, 2021). Om die reden is '*bij het veiligheidsteam van mijn club*' gecategoriseerd als '*gedeeltelijk juist*'. De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: '*veiligheidsteam van mijn club, het ABL*' en/of '*het ABL*'.



Toelichting

[Vraag]: *Tijdens de lierstart merk je op dat de remkleppen van je vliegtuig niet gelockt zijn. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn.*

In deze grafiek blijken de antwoorden meer verdeeld. Iets meer dan 30% van de managers weet volledig dat hij/zij een incident moet melden en waar. Iets meer dan 20% denkt echter dat niet-gelockte remkleppen (een incident) tijdens de lierstart niet gemeld hoeft te worden. Iets minder dan de helft heeft een gedeeltelijk juist antwoord gegeven. De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: '*veiligheidsteam van mijn club, het ABL*' en/of '*het ABL*'.



Toelichting

[Vraag]: *Je vliegt rakelings langs een ander zweefvliegtuig (near miss) en werd gedwongen een uitwijkmanoeuvre te maken om een botsing te voorkomen. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn.*

Status	Aantal respondenten	Volledig juist
Brevethouder (SPL/LAPL)	379	48
Instructeur	212	45
Instructeur i.o.	20	5
Totaal	611	98

Status	Aantal respondenten	Gedeeltelijk juist
Brevethouder (SPL/LAPL)	379	280
Instructeur	212	158
Instructeur i.o.	20	13
Totaal	611	451

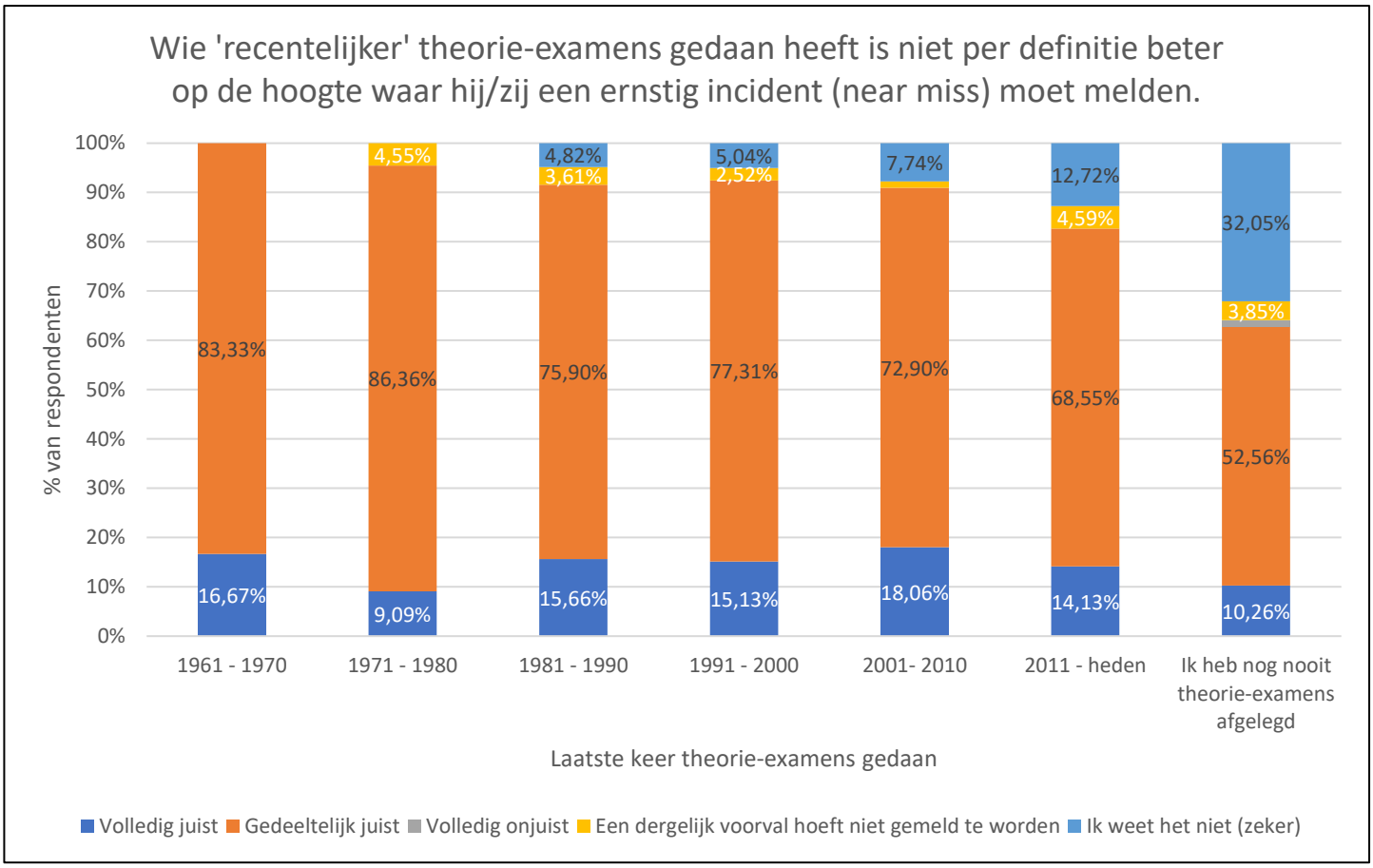
Voor deze vraag worden de status ‘DBO’er’ en ‘solist’ buiten beschouwing gelaten. Van hen kan immers (gezien de overall beperkte vliegervaring) niet verwacht worden dat zij volledig

op de hoogte zijn van de geldende wet- en regelgeving. Tenzij men het examen 'wetgeving' al behaald heeft, maar dat is in de enquête niet getoetst. Uit de data valt op te maken:

- Gemiddeld 16% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) is er volledig van op de hoogte dat zij een ernstig incident (near miss) moeten melden en waar.
- Gemiddeld 74% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) weet gedeeltelijk dat zij een ernstig incident (near miss) dienen te melden en waar.

Een klein percentage van de gebrevetteerden heeft in ieder geval niet gegokt en aangegeven niet zeker te weten waar een ernstig incident gemeld moet worden. Een enkeling van de gebrevetteerden denkt zelfs dat een near miss (ernstig incident) niet meldingswaardig is.

Een veel gekozen antwoordoptie betrof '*bij het veiligheidsteam van mijn club*'. Verordening EU nr. 376/2014 omschrijft dat voorvallen ook via de veiligheidsteams bij ABL en/of OVV gemeld mogen worden, mits dat is vastgelegd in organisatie-/clubbeleid (EASA, 2021). Om die reden is '*bij het veiligheidsteam van mijn club*' gecategoriseerd als '*gedeeltelijk juist*'. De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: '*veiligheidsteam van mijn club, het ABL, de OVV*' en/of '*het ABL, de OVV*'.

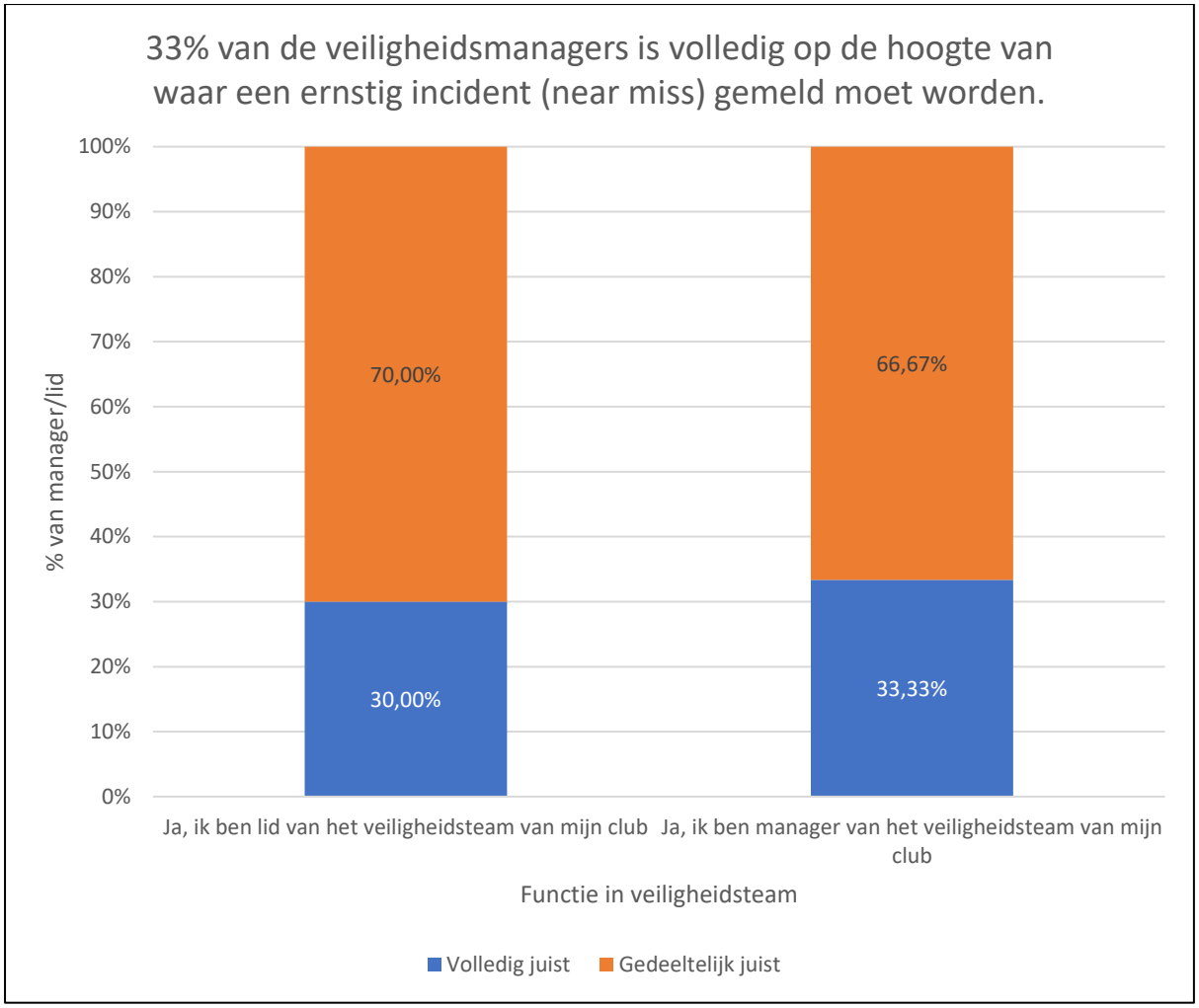


Toelichting

[Vraag]: *Je vliegt rakelings langs een ander zweefvliegtuig (near miss) en werd gedwongen een uitwijkmanoeuvre te maken om een botsing te voorkomen. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn.*

Opvallend is dat respondenten die in '2011 – heden' voor het laatst theorie-examens afgelegd hebben, in vergelijking tot andere jaren niet beter scoren op de gegeven stelling. Zij lijken niet beter te weten waar een ernstig incident gemeld dient te worden. Een klein percentage van de respondenten (4,59%) van '2011 – heden' denkt zelfs dat een near miss niet meldingswaardig is. Ook het percentage van de respondenten dat het niet weet scoort bij '2011 – heden' hoger. Echter kan dat ook komen omdat in deze groep (lees: 2011 – heden) de meeste respondenten vallen. Het lijkt erop dat vliegervaring mogelijk van invloed is op de mate waarin men kennis heeft van wat een ernstig incident is en waar deze dan gemeld moet worden.

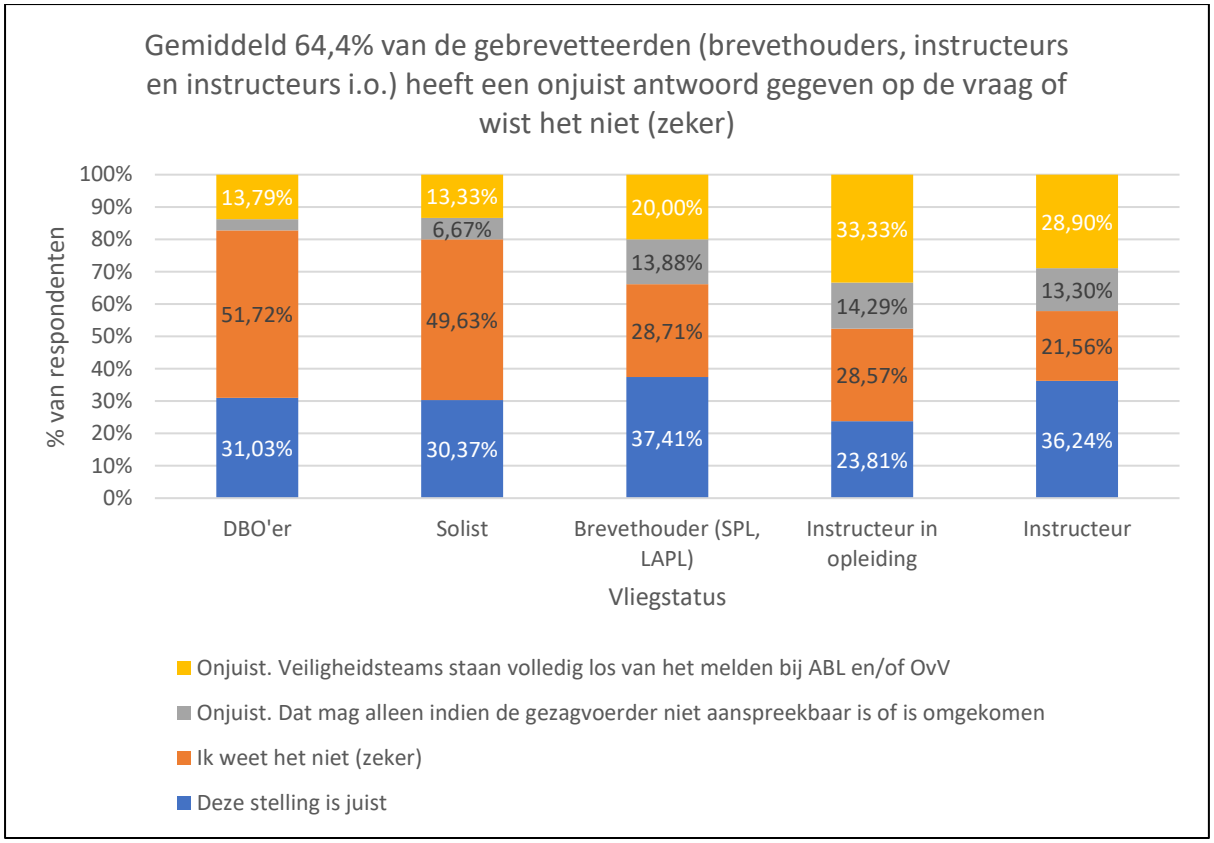
Een veel gekozen antwoordoptie betrof '*bij het veiligheidsteam van mijn club*'. Verordening EU nr. 376/2014 omschrijft dat voorvallen ook via de veiligheidsteams bij ABL en/of OVV gemeld mogen worden, mits dat is vastgelegd in organisatie-/clubbeleid (EASA, 2021). Om die reden is '*bij het veiligheidsteam van mijn club*' gecategoriseerd als '*gedeeltelijk juist*'. De volledig juiste antwoorden op de bovengenoemde vraag zijn: '*veiligheidsteam van mijn club, het ABL, de OVV*' en/of '*het ABL, de OVV*'.



Toelichting

[Vraag]: *Je vliegt rakelings langs een ander zweefvliegtuig (near miss) en werd gedwongen een uitwijkmanoeuvre te maken om een botsing te voorkomen. Waar moet je dit* ***wettelijk*** *gezien* ***tenminste*** *melden? Er kunnen meerdere antwoorden juist zijn.*

Er heerst onder managers en leden van de veiligheidsteams nog enigszins een onduidelijkheid waar ernstige incidenten precies gemeld dienen te worden. Uit de grafiek blijkt wel dat een near miss volledig wordt beschouwd als meldingswaardig voorval.



Toelichting

[Vraag]: *Mits vastgelegd in clubbeleid, mag ik mijn voorval ook door het veiligheidsteam van mijn club laten melden bij **ABL en/of OvV**.*

Status	Aantal respondenten	Volledig juist
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	159
Instructeur	218	79
Instructeur i.o.	21	5
Totaal	664	243

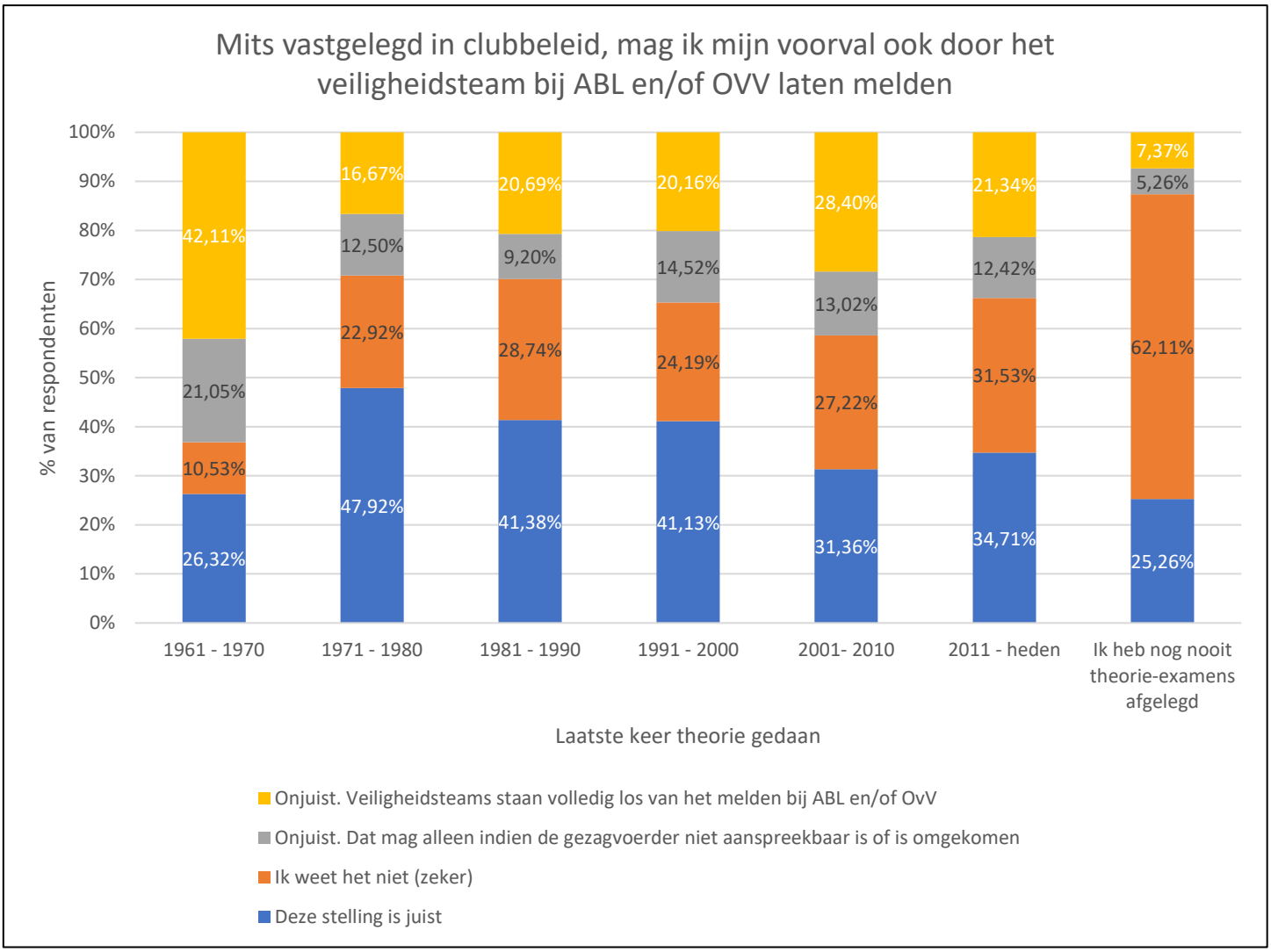
Status	Aantal respondenten	Onjuist/weet het niet
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	266
Instructeur	218	139
Instructeur i.o.	21	16
Totaal	664	421

Voor deze vraag worden de status 'DBO'er' en 'solist' buiten beschouwing gelaten. Van hen kan immers (gezien de overall beperkte vliegervaring) niet verwacht worden dat zij volledig op de hoogte zijn van de geldende wet- en regelgeving. Tenzij men het examen 'wetgeving' al behaald heeft, maar dat is in de enquête niet getoetst. Uit de data valt op te maken:

- Gemiddeld 36,6% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) heeft een juist antwoord gegeven op de vraag

- Gemiddeld 64,4% van de gebrevetteerden (brevethouders, instructeurs en instructeurs i.o.) heeft een onjuist antwoord gegeven op de vraag of wist het niet (zeker)

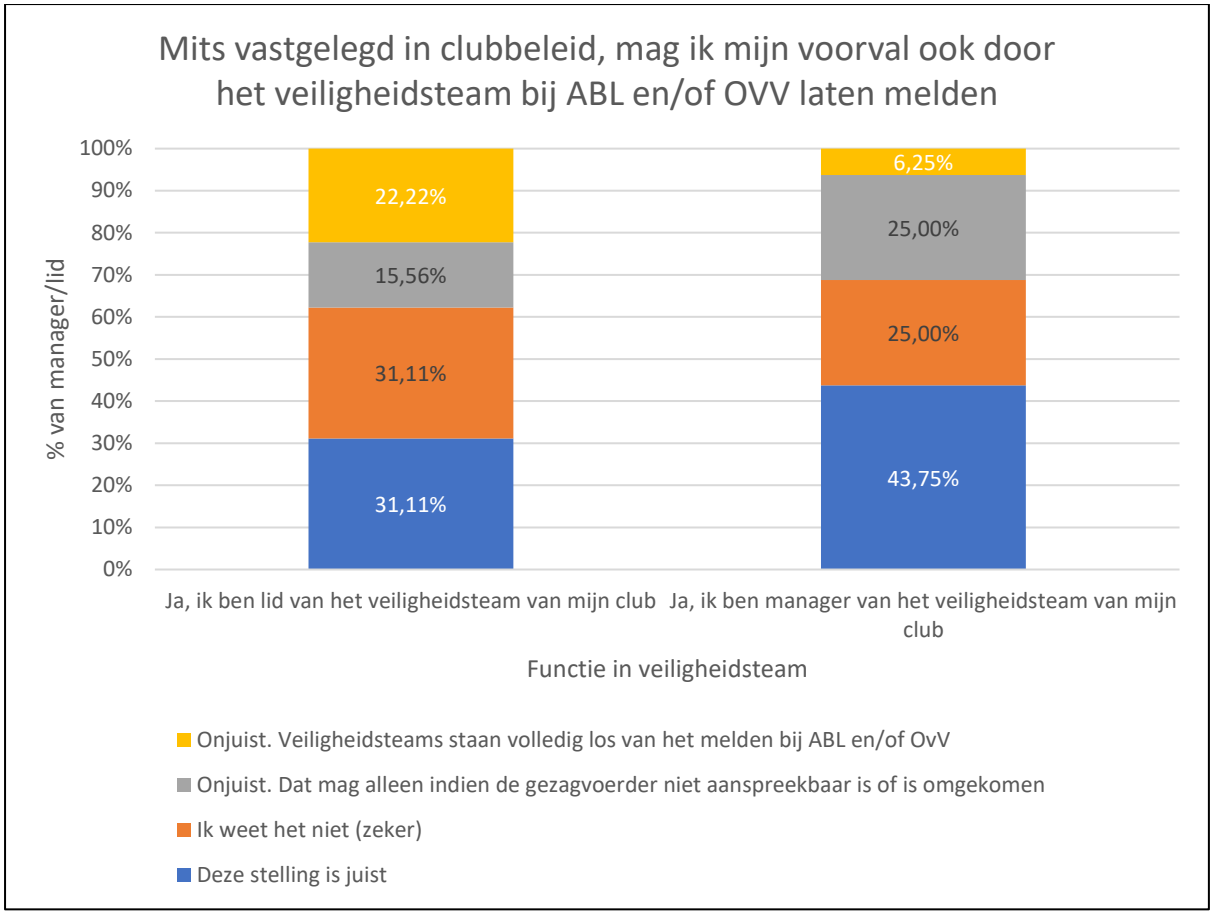
Het juist antwoord op de vraag betrof ‘deze stelling is juist’.



Toelichting

[Vraag]: *Mits vastgelegd in clubbeleid, mag ik mijn voorval ook door het veiligheidsteam van mijn club laten melden bij* ***ABL en/of OvV****.*

Er is geen groot causaal verband te zien tussen de kennis van de bovengenoemde stelling en wanneer men voor het laatst theorie-examens afgelegd heeft. Dat is overigens ook verklaarbaar, omdat de stelling (lees: titel van de grafiek) geen onderdeel is dat wordt behandeld in de theorie van het vak ‘wetgeving’ (Corporaal, 2020).



Toelichting

[Vraag]: *Mits vastgelegd in clubbeleid, mag ik mijn voorval ook door het veiligheidsteam van mijn club laten melden bij* ***ABL en/of OvV****.*

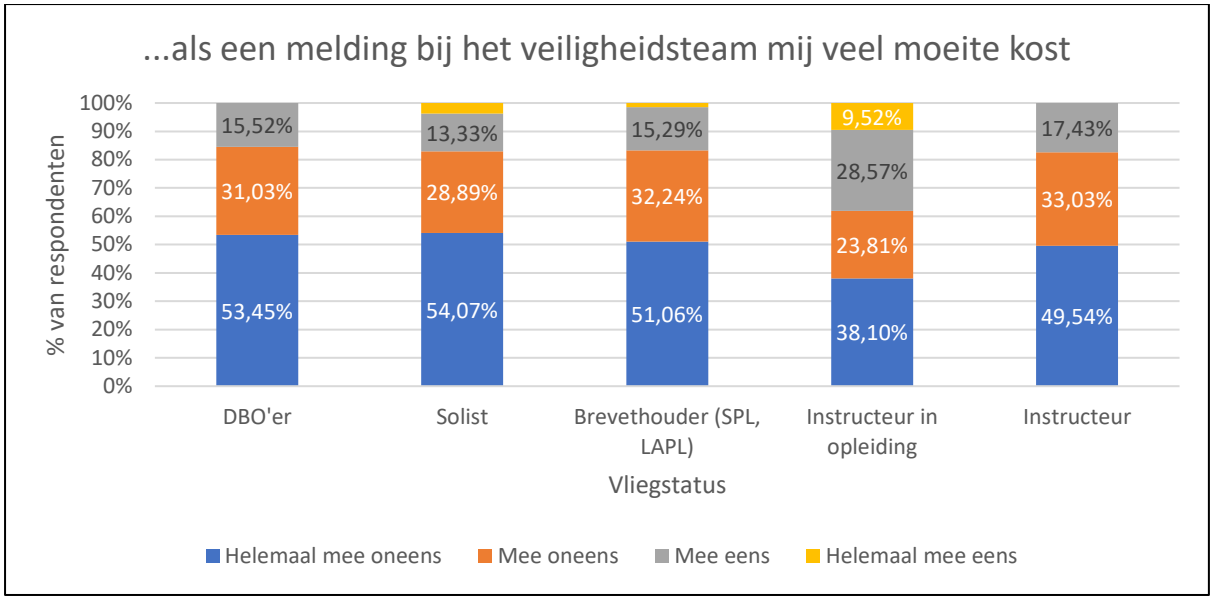
Iets meer dan 56% van de veiligheidsmanagers is niet op de hoogte van de stelling.

Knelpunten rondom melden veiligheidsteam vs. ABL en/of OVV

Slechts de knelpunten die opvallend zijn worden in deze bijlage uitgezet. Uit de complete dataset blijkt dat angst rondom melden bij zowel het veiligheidsteam als ABL en/of OVV een kleine rol speelt. Het zijn vooral de praktische zaken die men belemmeren om te melden; moeite die men moet doen en onduidelijkheid waar en wanneer te melden.

Er zijn geen noemenswaardige verschillen te zien wanneer 'melden bij veiligheidsteam' wordt uitgezet tegenover 'melden bij ABL/OVV'. Wél scoren de stellingen (knelpunten) bij 'melden bij ABL/OVV iets hoger in vergelijking tot 'melden bij het veiligheidsteam'. Echter, dit scheelt in bijna alle gevallen niet meer dan 10%.

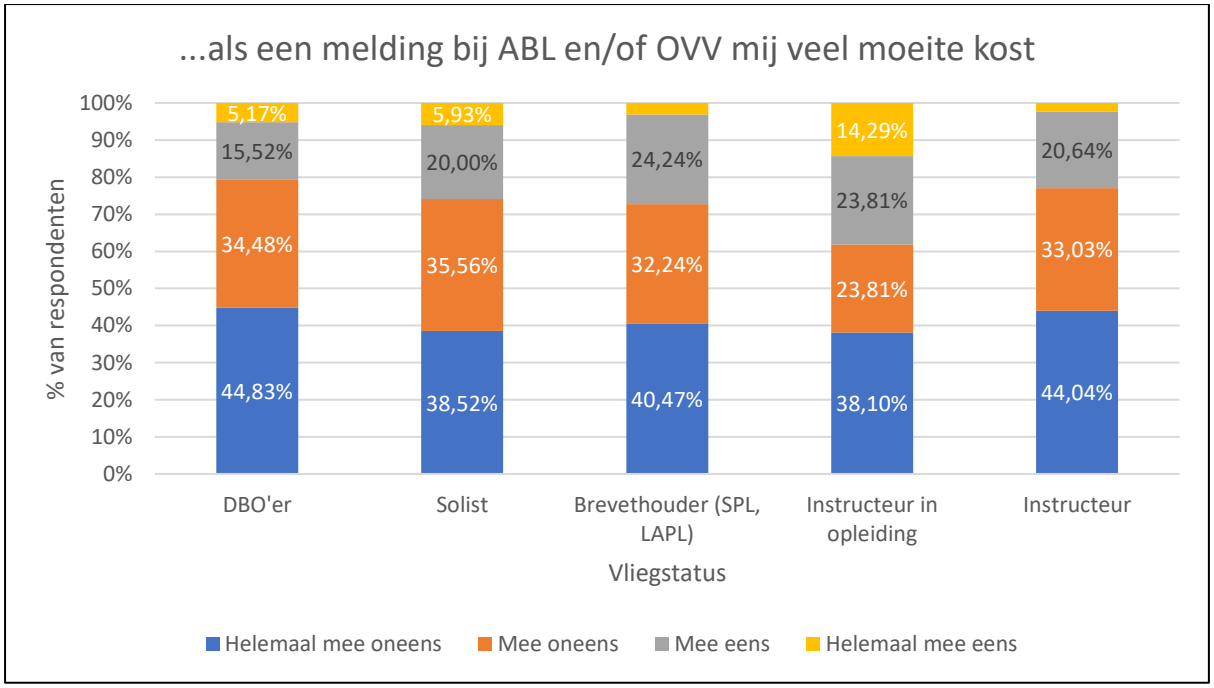
De onderstaande grafieken behoren tot de algemene vraag: *Stel je voor dat je betrokken bent bij een voorval: "Dan belemmert het mij om een melding te doen bij het veiligheidsteam van mijn club/het ABL/de OvV":*



Status	Aantal respondenten	Mee eens/volledig mee eens
DBO'er	58	9
Solist	135	23
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	71
Instructeur i.o.	21	8
Instructeur	218	38
Totaal	857	149

Toelichting

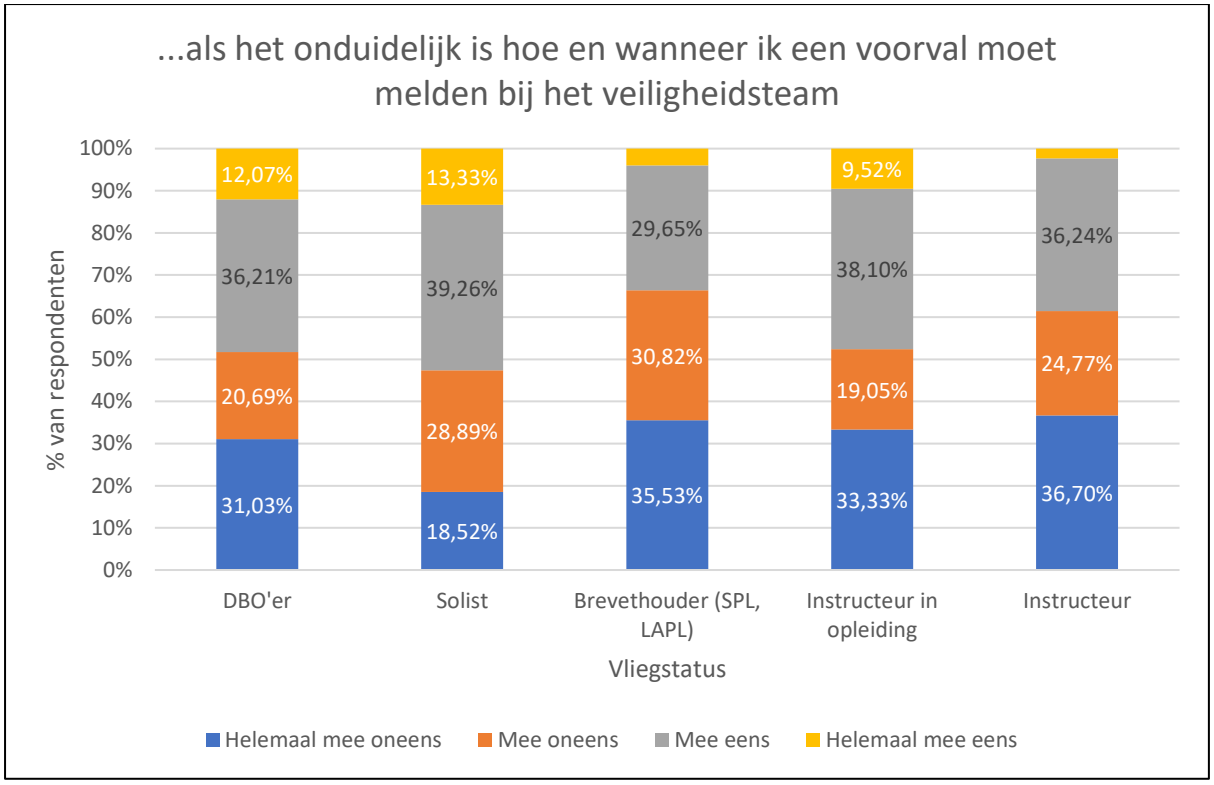
Het aandeel 'mee eens' en 'helemaal mee eens' samen ligt bij deze vraag op 17%. Dat is hoger in vergelijking tot de stellingen die zijn gericht op bijvoorbeeld angst rondom melden. Daar scoren 'mee eens' en 'helemaal mee eens' grofweg minder dan 10%. Het is globaal ook al te zien aan de grootte van de gekleurde blokjes. Waar bij deze vraag 'mee eens' en soms ook 'helemaal mee eens' blokjes betreffen, zijn het bij de stellingen over angst rondom melden slechts 'streepjes'.



Status	Aantal respondenten	Mee eens/volledig mee eens
DBO'er	58	12
Solist	135	35
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	116
Instructeur i.o.	21	8
Instructeur	218	50
Totaal	857	221

Toelichting

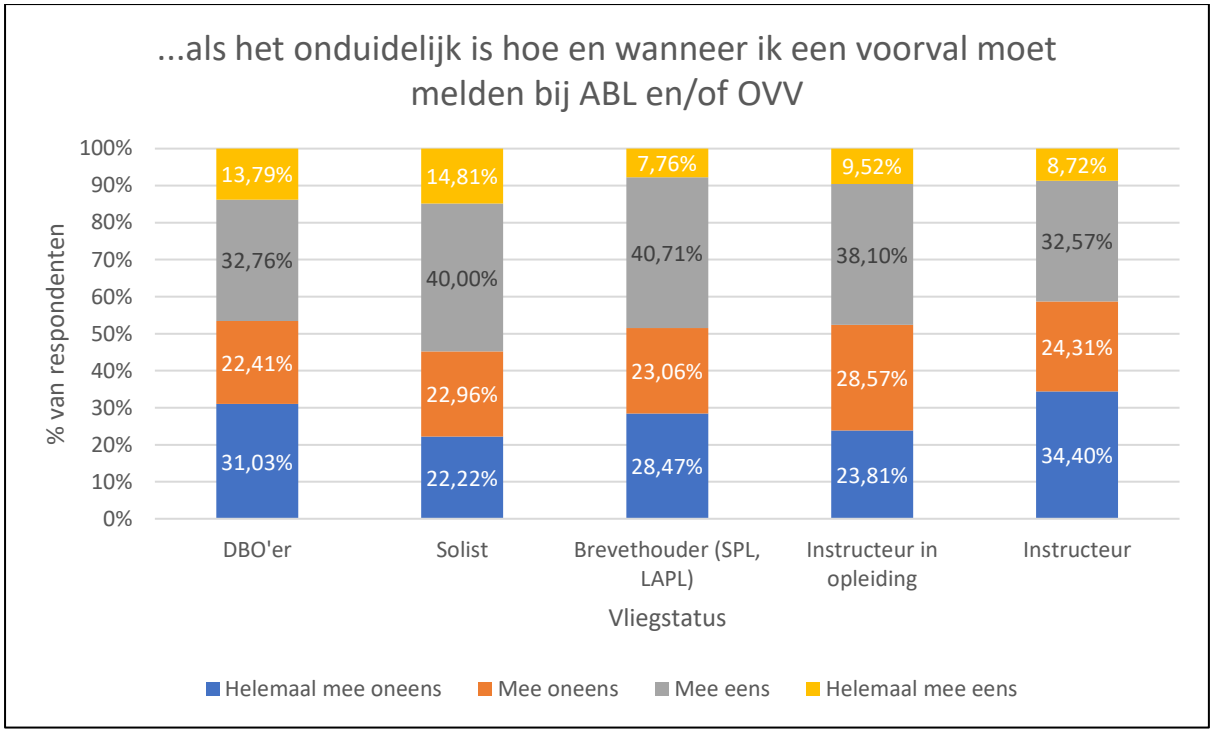
Het aandeel 'mee eens' en 'helemaal mee eens' samen ligt bij deze vraag op 26%. Dat is hoger in vergelijking tot de stellingen die zijn gericht op bijvoorbeeld angst rondom melden. Daar scoren 'mee eens' en 'helemaal mee eens' grofweg minder dan 10%. Het is globaal ook al te zien aan de grootte van de gekleurde blokjes. Waar bij deze vraag 'mee eens' en soms ook 'helemaal mee eens' blokjes betreffen, zijn het bij de stellingen over angst rondom melden slechts 'streepjes'.



Status	Aantal respondenten	Mee eens/volledig mee eens
DBO'er	58	28
Solist	135	71
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	143
Instructeur i.o.	21	10
Instructeur	218	84
Totaal	857	336

Toelichting

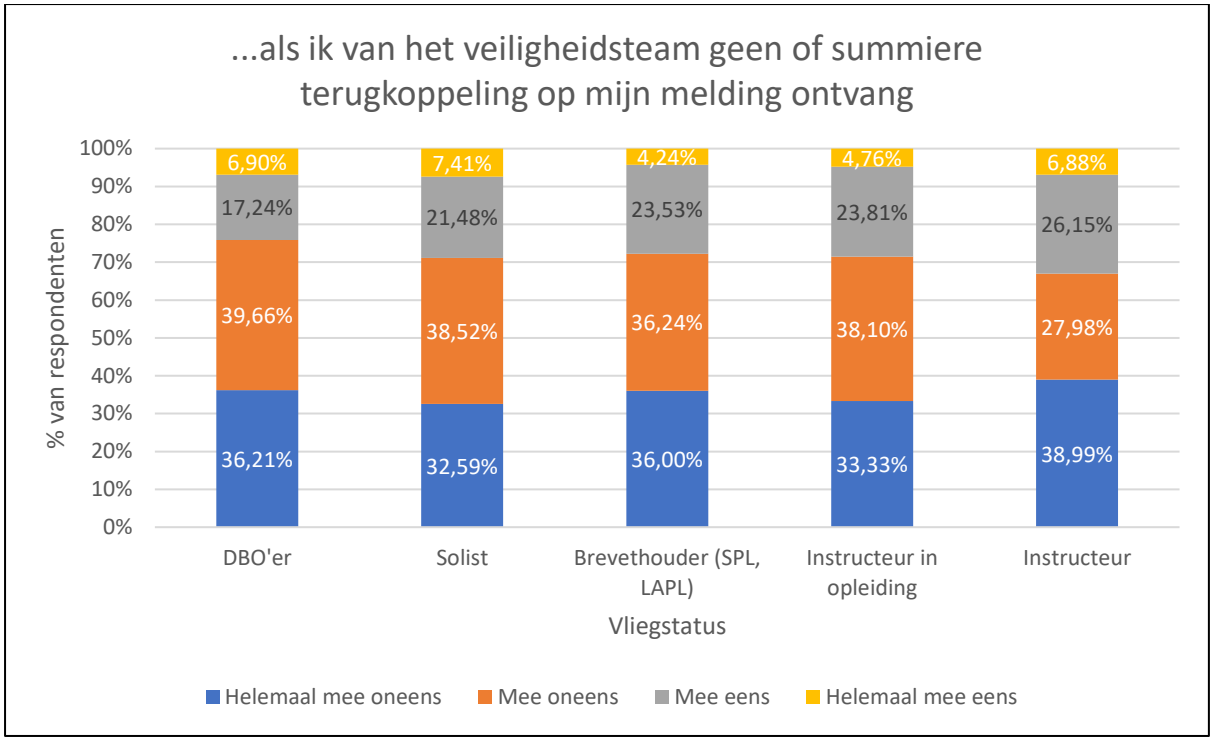
Het aandeel 'mee eens' en 'helemaal mee eens' samen ligt bij deze vraag op 39%. Dat is hoger in vergelijking tot de stellingen die zijn gericht op bijvoorbeeld angst rondom melden. Daar scoren 'mee eens' en 'helemaal mee eens' grofweg minder dan 10%. Het is globaal ook al te zien aan de grootte van de gekleurde blokjes. Waar bij deze vraag 'mee eens' en soms ook 'helemaal mee eens' blokjes betreffen, zijn het bij de stellingen over angst rondom melden slechts 'streepjes'.



Status	Aantal respondenten	Mee eens/volledig mee eens
DBO'er	58	27
Solist	135	74
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	206
Instructeur i.o.	21	10
Instructeur	218	90
Totaal	857	407

Toelichting

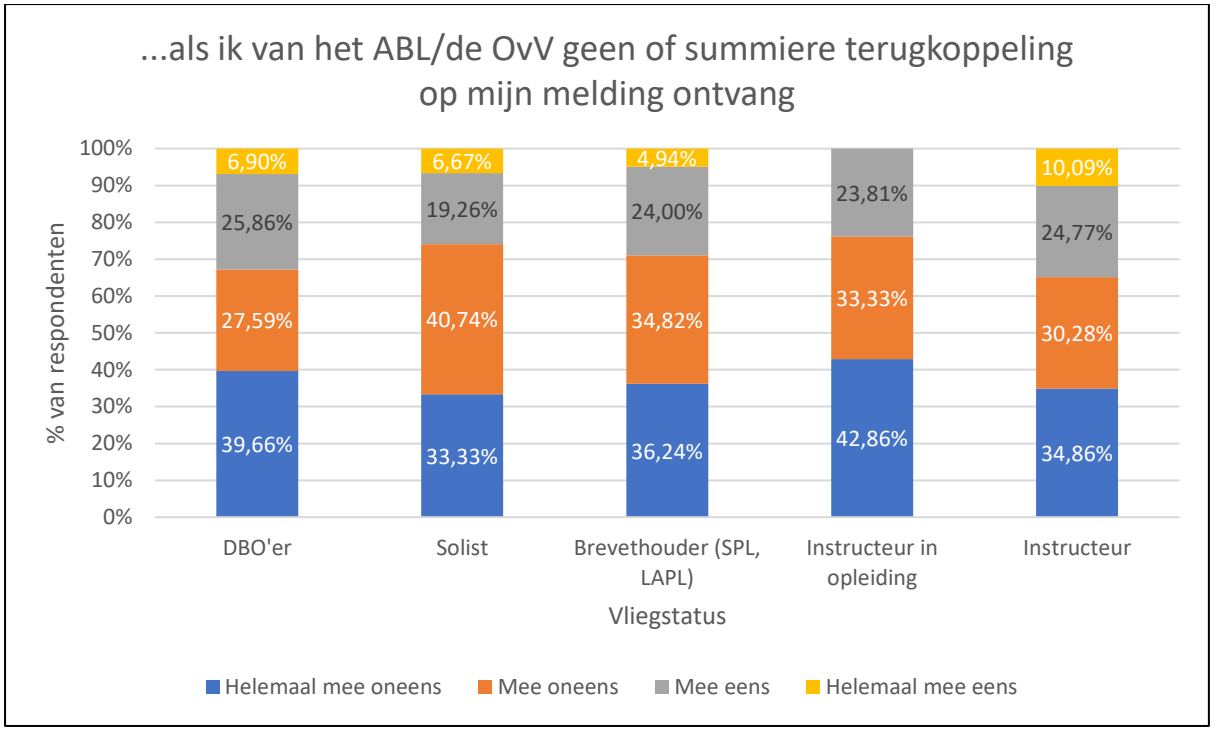
Het aandeel 'mee eens' en 'helemaal mee eens' samen ligt bij deze vraag op 47%. Dat is hoger in vergelijking tot de stellingen die zijn gericht op bijvoorbeeld angst rondom melden. Daar scoren 'mee eens' en 'helemaal mee eens' grofweg minder dan 10%. Het is globaal ook al te zien aan de grootte van de gekleurde blokjes. Waar bij deze vraag 'mee eens' en soms ook 'helemaal mee eens' blokjes betreffen, zijn het bij de stellingen over angst rondom melden slechts 'streepjes'.



Status	Aantal respondenten	Mee eens/volledig mee eens
DBO'er	58	14
Solist	135	39
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	118
Instructeur i.o.	21	6
Instructeur	218	72
Totaal	857	249

Toelichting

Het aandeel 'mee eens' en 'helemaal mee eens' samen ligt bij deze vraag op 29%. Dat is hoger in vergelijking tot de stellingen die zijn gericht op bijvoorbeeld angst rondom melden. Daar scoren 'mee eens' en 'helemaal mee eens' grofweg minder dan 10%. Het is globaal ook al te zien aan de grootte van de gekleurde blokjes. Waar bij deze vraag 'mee eens' en soms ook 'helemaal mee eens' blokjes betreffen, zijn het bij de stellingen over angst rondom melden slechts 'streepjes'.



Status	Aantal respondenten	Mee eens/volledig mee eens
DBO'er	58	19
Solist	135	35
Brevethouder (SPL/LAPL)	425	123
Instructeur i.o.	21	5
Instructeur	218	76
Totaal	857	258

Toelichting

Het aandeel 'mee eens' en 'helemaal mee eens' samen ligt bij deze vraag op 30%. Dat is hoger in vergelijking tot de stellingen die zijn gericht op bijvoorbeeld angst rondom melden. Daar scoren 'mee eens' en 'helemaal mee eens' grofweg minder dan 10%. Het is globaal ook al te zien aan de grootte van de gekleurde blokjes. Waar bij deze vraag 'mee eens' en soms ook 'helemaal mee eens' blokjes betreffen, zijn het bij de stellingen over angst rondom melden slechts 'streepjes'.