



BIJLAGE 3 – SUBGUNNINGSCRITERIA - percelen 1 t/m 8

SG1 Casusvraag perceel 1: Nationale weerbaarheid, crisisbeheersing, Veilige luchtvaart

Inleiding en achtergrond

Zoals in de omschrijving van het perceel gemeld, streeft het ministerie van IenW naar een continue verbetering van de veiligheid van de Nederlandse burgerluchtvaart. Het gewenste resultaat is dat in de Nederlandse luchtvaart geen ongevallen gebeuren. Het nationale veiligheidsdoel is het continu verbeteren van luchtvaartveiligheid door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau. Daarnaast zet Nederland in op een hoge compliance met de internationale standaarden en heeft Nederland de ambitie om voortdurend tot de best presterende landen ter wereld te behoren.

Nederland beschikt momenteel over een Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid die is ontworpen als instrument om op nationaal niveau inzicht te geven in het functioneren van het luchtvaartveiligheidssysteem. Het ontwikkelen van de systeemmonitor is een invulling van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2017 (rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol) om de rol en eindverantwoordelijkheid van de minister te versterken.

In lijn met internationale verplichtingen (zoals ICAO Annex 19 artikelen 4.1 en 4.4) en Europese regelgeving (EU Verordening 2018/1139, artikel 8) is Nederland verplicht om een State Safety Programme / Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (SSP/NLVP) te ontwikkelen, te onderhouden en ook door middel van duidelijke en meetbare veiligheidsindicatoren te monitoren. Daarmee kan dan ook het veiligheidsniveau op nationaal niveau geëvalueerd worden.

Dilemma

Bij het initieel opstellen van de huidige Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid is expliciet besloten dat het geen additioneel toezichtinstrument zal zijn. Daardoor functioneert het als een statisch registratiesysteem dat vooral terugkijkt. De ICAO- en EU-eisen beogen een meer proactieve, integrale en risicogestuurd monitoringssysteem dat veiligheidsdoelstellingen ondersteunt, trends signaleert, risico's beheerst en actief bijdraagt aan het continu verbeteren van het luchtvaartveiligheidssysteem op staatsniveau. De huidige systeemmonitor sluit dus onvoldoende aan bij de internationale richtlijnen en geeft onvoldoende inzicht in de verbeteringen zoals gesteld in het nationale veiligheidsdoel.

Uitwerking

Stel dat u als opdrachtnemer verantwoordelijk wordt voor de inhoudelijke en methodologische ondersteuning bij het ontwikkelen van een nieuwe monitor op basis van de principes van het SSP/NLVP. U wordt verzocht om een plan van aanpak te schrijven voor deze ontwikkeling. Geef in het plan van aanpak duidelijk aan hoe u te werk gaat, welke strategie er gehanteerd wordt om tot het resultaat te komen, hoe het eindproduct eruit komt te zien, hoe u dat wilt presenteren en hoe voorgesteld wordt om de monitor actueel te houden, etc.



Aanvullend op voorgaande bevat uw plan van aanpak ook de volgende aspecten:

- Benodigde rollen, expertise en samenstelling van het team;
- Fasering van de uitvoering en verwacht resultaat per fase;
- Samenwerking en afstemming met de opdrachtgever;
- Kwaliteitsborging; en
- Projectbeheersing (risico's en beheersmaatregelen).

Plan van aanpak Casus vraag perceel 1	De kwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van de volgende criteria: • Inhoudelijke kennis en mate waarin u duidelijk maakt welke expertise nodig is: uw beschrijving wordt beoordeeld op inhoudelijke kennis op het gebied van ICAO SSP/NLVP en EASA Safety Management gerelateerde onderwerpen. Ook de mate waarin uw beschrijving de uitgangspunten expliciteert die u vanuit uw expertise belangrijk acht voor de aanpak van een dergelijk inhoudelijk, procesmatig en bestuurlijk complex project, wordt beoordeeld; • De aansluiting op de casus en de mate waarin de voorgestelde oplossing aansluit: uw beschrijving wordt beoordeeld op de mate waarin deze bij de casus aansluit en het realisme en de uitvoerbaarheid van het voorgestelde plan van aanpak. Ook wordt de mate waarin de voorgestelde oplossing ondersteunt bij het systeemdenken en risicogestuurd werken, beoordeeld; • De mate waarin u een helder proces voorstelt: Uw beschrijving laat zien welke tussen- en eindproducten en processen en werkvormen u in gang gaat zetten om de omschreven opdracht vorm te geven. U maakt uw producten en stappen hierbij zo tastbaar en visueel mogelijk. Ook de mate waarin u de onderdelen S.M.A.R.T. omschrijft, wordt beoordeeld. Uw beschrijving van respectievelijk het plan, expertise, risico's en mitigerende maatregelen zijn zo S.M.A.R.T. mogelijk omschreven; • De mate waarin u de risico's en de mitigerende maatregelen duidelijk aangeeft: uw beschrijving laat zien welke	Maximaal 600 punten



risico's u voorziet ten aanzien van uitvoering van het project en welke mitigerende maatregelen daarbij volgens u passend zijn;

- De mate waarin u voorbeelden geeft: uw beschrijving wordt ondersteund middels eventuele voorbeelden (innovatieve ideeën, best practices, ervaringen uit referentieprojecten) waarbij u aantoont dat er sprake is van een duidelijke meerwaarde voor de opdrachtgever.

U dient bovenstaande in **maximaal 4 pagina's A4**, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld.

Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten). Het ondersteunend beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten.



SG1 Casusvraag perceel 2: Leefomgeving

Inleiding

Politiek is besloten om een nieuwe polder aan te leggen voor een nieuwe hubluchthaven, en nieuwe woonkernen. Nabijgelegen luchthavens worden gesloten ten behoeve van woningbouw. Al het luchtverkeer van deze luchthavens moet worden verplaatst naar de nieuwe luchthaven die centraal in Nederland gelegen is. De inwoners van verschillende bestaande woonkernen zullen geluidhinder ondervinden van naderend luchtverkeer van en naar de nieuwe luchthaven. Daarnaast zijn er zorgen voor de toekomstige bewoners van de nieuwe woonkernen dichtbij de luchthaven over de uitstoot van schadelijke stoffen op het luchthaventerrein.

Het doel ten aanzien van het publieke belang leefomgevingskwaliteit betreft een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving voor mens en natuur. IenW stelt zich ten doel om ten aanzien van de situatie bij de nieuwe luchthaven de negatieve gezondheidseffecten (geluidhinder en uitstoot/emissies) van de luchthaven beperkt te houden. Daarbij geldt als doel dat maximaal 10% van de omwonenden ernstige geluidshinder mag ondervinden. Voor alle woonkernen moet worden vastgesteld dat bewoners niet worden blootgesteld aan schadelijke stoffen die boven de gestelde grenswaarden uitkomen.

Stakeholders en dilemma

Omwonenden willen minder uitstoot en geluidhinder, omliggende provincies en gemeenten zijn enerzijds op zoek naar minder geluidhinder en zoeken anderzijds naar ruimte om woningen te bouwen. De luchthaven wil daarentegen zo min mogelijk operationele belemmeringen op de nieuwe locatie.

Casusvraag

Om zijn doelstellingen te halen wil IenW inzicht krijgen in mogelijke (bestaande en nieuwe) beleidsinstrumenten, waaronder maatregelen (preventief, repressief en mitigerend) die getroffen kunnen worden en wenst ook de effecten daarvan inzichtelijk te krijgen. Daarbij zijn de volgende vragen relevant:

- Wat zijn hierbij de knelpunten?
- Welke effecten zijn er te noemen i.r.t. de verschillende belangen?
- Wat zijn de relevante actoren die hierbij betrokken moeten worden?

Uitwerking

U wordt verzocht een onderzoeksopzet van maximaal **4 pagina's A4**, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld.

Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten). Het ondersteunend beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten. De aspecten waarop uw uitwerking wordt beoordeeld staan genoemd in onderstaande tabel.

De voorgestelde aanpak/uitwerking moet aantonen dat er inzicht is in de materie. Er dient in ieder geval ingegaan te worden op:

- Het beleidskader;



- Beleidsinstrumenten;
- De wijze waarop de effecten worden bepaald en in beeld worden gebracht;
- Mogelijke knelpunten.

Onderzoeksopzet Casusvraag perceel 2	Uw uitwerking van een onderzoeksopzet wordt op de volgende aspecten beoordeeld: • De mate waarin uw uitwerking aansluit bij de casus, in detail ingaat op de vragen, de mate waarin er een realistisch beeld van de aanpak/ onderzoeksopzet wordt geschetst; • U laat zien welke tussen- en/of eindproducten u binnen de onderzoeksopzet uitwerkt om de omschreven opdracht vorm te geven; • Uw uitwerking laat zien welke risico's u voorziet t.a.v. uitvoering van het project en welke mitigerende maatregelen daarbij volgens u passend zijn; • Uw uitwerking maakt duidelijk welke expertise nodig is. Wat zijn de uitgangspunten die u vanuit uw expertise belangrijk acht voor de aanpak van een inhoudelijk, procesmatig en bestuurlijk complex project; • Uw uitwerking wordt ondersteund met eventuele voorbeelden (innovatieve ideeën, best practices, ervaringen uit referentieprojecten) waarbij u aantoont dat er sprake is van een meerwaarde voor de opdrachtgever; • Uw uitwerking van respectievelijk de opzet, expertise, risico's en mitigerende maatregelen zijn zo SMART mogelijk omschreven, incl. redeneringen waarom een en ander nodig is. U dient bovenstaande in maximaal 4 pagina's A4, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld. Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten. Het ondersteunend	Maximaal 600 punten
--	---	---------------------



	beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten.	
--	---	--



SG1 Casusvraag perceel 3: Duurzame energiedragers

Inleiding

In het fictieve Europese land Bovenland bestaat een netwerk van luchthavens verspreid over het vasteland en diverse eilanden. Eén van de grootste luchthavens, de luchthaven van X, bevindt zich op het eiland Y — een uitgestrekt, agrarisch eiland met een rijke bodem, een gunstig klimaat en een strategische ligging binnen Europa. Bovenland valt onder de Europese Unie en hanteert naast EU-regelgeving ook de Nederlandse nationale wetgeving.

De verduurzaming van luchthaven wordt door de lokale overheid niet alleen gezien als een noodzakelijke stap richting het behalen van de nationale en Europese klimaatdoelstellingen. Het biedt ook een unieke kans om de energietransitie lokaal te verankeren. Als agrarisch eiland met een strategische ligging heeft Y het potentieel om uit te groeien tot een proeftuin voor duurzame energiedragers.

Stakeholders

De belangrijkste stakeholders zijn, naast de overheid: de luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigbouwers (waaronder ook start-ups), producenten van duurzame energiedragers, landbouworganisaties en de lokale gemeenschap. Zij hebben uiteenlopende belangen op het gebied van duurzaamheid, economische ontwikkeling, infrastructuur en regelgeving.

Casusvraag

De overheid wil een strategische studie laten uitvoeren naar de toekomstige energievoorziening van de Luchthaven van X. Hoofdvraag is: welke energiedragers zijn het meest kansrijk binnen de context van Y? Deze studie moet inzicht geven in de beleidsopties en randvoorwaarden om een weloverwogen en toekomstgerichte keuze te maken. Hierbij moet rekening gehouden worden met het verloop van innovatieve transformatieprocessen. De studie richt zich op de volgende onderwerpen:

- bio-SAF & e-SAF-productie:
 - Wat zijn de beleidsmatige mogelijkheden om de productie van bio-SAF en/of e-SAF op Y te stimuleren?
 - Welke grondstoffen heeft Y nodig op het eiland om productie op schaal mogelijk te maken?
 - Welke rol kunnen lokale landbouwsectoren en energieproducenten spelen?
- Keuze tussen waterstof en elektrisch vliegen:
 - Wat zijn de voor- en nadelen van waterstof versus elektrisch vliegen in de context van Y? Wat zijn de (maatschappelijke) kosten en baten (denk hierbij bijvoorbeeld aan: de strategische kansen voor de versterking van de economie en de connectiviteit van Y)?
 - Hoe kan de overheid een gefundeerde keuze maken tussen waterstof en elektrisch vliegen als strategische richting voor Y en wat betekent dit voor het toekomstige luchtvaartnetwerk op Y?
- Beleidsopties en regelgeving:
 - Welke mondiale, Europese en nationale regelgeving zijn relevant voor de productie, distributie en inzet van bio-SAF, e-SAF, waterstof en elektrisch vliegen.
 - Welke beleidsinstrumenten kan de overheid inzetten (denk aan: wet- en regelgeving, beleidskaders, subsidies, vergunningen, fiscale stimulansen, innovatieprogramma's) om de gekozen mix van duurzame energiedragers te ondersteunen?

Uitwerking

Er wordt een plan van aanpak gevraagd voor deze strategische studie.

Plan van aanpak Casusvraag perceel 3	Uw plan van aanpak wordt op de volgende aspecten beoordeeld:	Maximaal 600 punten



	• De mate waarin uw beschrijving aansluit bij de casus, in detail ingaat op alle onderdelen de mate waarin er een realistisch beeld van de planning en het proces wordt geschetst; • De voorgestelde aanpak, die moet aantonen dat er inzicht in de materie is. Hoe komt opdrachtnemer tot een product, dat zowel bruikbaar is voor politieke besluitvorming als internationaal begrijpelijk en geloofwaardig? Beschrijf hoe u de expertise binnen uw voorstel is georganiseerd (binnen de combinatie of door onderaannemers.); • Uw beschrijving laat zien welke tussen- en eindproducten en processen en werkvormen u in gang gaat zetten om de omschreven opdracht vorm te geven; • Uw beschrijving laat zien welke risico's u voorziet t.a.v. uitvoering van project en welke mitigerende maatregelen daarbij volgens u passend zijn; • Uw uitwerking wordt ondersteund met eventuele voorbeelden (innovatieve ideeën, best practices, ervaringen uit referentieprojecten) waarbij u aantoont dat er sprake is van een meerwaarde voor de opdrachtgever; • Voorgestelde wijze om stakeholders bij dit project te betrekken, zowel om meer input te krijgen als het draagvlak te vergroten. U dient bovenstaande in maximaal 4 pagina's A4, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld. Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten. Het ondersteunend beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten.	
--	--	--



SG1 Casusvraag perceel 4: Economie, bereikbaarheid en beprijzing

Inleiding

Dit is een fictieve casus: Er wordt momenteel geen vliegbelasting geheven en er moet een nieuw stelsel voor het heffen van vliegbelasting onderzocht worden om een budgettaire opbrengst van € 500 miljoen te realiseren. De looptijd van een onderzoek hiernaar is maximaal 6 maanden. Verschillende varianten van vormgeving en maatvoering moeten onderzocht worden.

Het ministerie van IenW wil graag de bredere economische en klimaateffecten in beeld brengen van een dergelijk stelsel. Hierbij wil het ministerie in ieder geval inzicht in de effecten op: netwerk (hub), economie, vliegbewegingen, passagiersaantallen, vracht, klimaat, uitwijk, niet-co2, concurrentievermogen luchtvaartsector, belastingopbrengsten.

Hierbij wordt de partij geacht gebruik te maken van een luchtvaart economisch model, bijvoorbeeld AEOLUS.

Stakeholders

IenW is als opdrachtgever nauw betrokken bij dit project. Andere relevante stakeholders zijn de luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en (Nederlandse) reizigers.

IenW heeft meerdere belangen. Luchtvaart draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland en zorgt voor veel werkgelegenheid en inkomend toerisme. Ook het waarborgen van de beschikbaarheid van luchthavencapaciteit voor Nederlandse reizigers is een IenW-belang. Dit botst mogelijk met de winstdoelstelling van luchtvaartmaatschappijen. Luchthavens hebben in deze casus een neutrale houding tegenover de (nationaliteit van) reizigers.

IenW heeft toegang tot uitgebreide databestanden van Schiphol, namelijk de Schiphol Statistiek en de Routes & Profile Monitor. In de Schiphol Statistiek zijn details over iedere vlucht opgenomen, zoals het aantal passagiers, de bestemming en het type toestel dat de vlucht uitvoert. De Routes & Profile Monitor is een enquêteonderzoek dat Schiphol jaarlijks uitvoert (n=circa 90.000) onder vertrekkende passagiers. Hieruit is onder meer het woonland en het reismotief van passagiers bekend. Voor deze casus kunt u ervan uitgaan dat de twee databestanden voor het onderzoek ter beschikking worden gesteld.

Om rekening mee te houden

Het maatschappelijk debat in Nederland en Europa is verdeeld op dit onderwerp. Enerzijds is het te rechtvaardigen dat vliegen duurder wordt in verband met de hoge uitstoot en de niet betaalde externe kosten. Anderzijds maken hogere belastingen vliegen voor sommigen in onze maatschappij onbereikbaar.

Uitwerking

Er moet een onderzoeksrapport worden opgeleverd met overzichtelijke informatie. Het is wenselijk dat er visuele ondersteuning is bij de tekst zoals tabellen, grafieken en plaatjes. In de bijlage moet duidelijk worden hoe tot bepaalde uitkomsten en inzichten gekomen is. De aspecten waarop uw uitwerking wordt beoordeeld staan genoemd in onderstaande tabel.

De voorgestelde aanpak/uitwerking moet aantonen dat er inzicht is in de materie.

Er dient in ieder geval ingegaan te worden op:

- * Het beleidskader;
- * Beleidsinstrumenten;
- * De wijze waarop de effecten worden bepaald en in beeld worden gebracht;
- * Mogelijke knelpunten



Onderzoeksrapport Casusvraag perceel 4	Uw onderzoeksrapport wordt op de volgende aspecten beoordeeld: • De mate waarin uw beschrijving aansluit bij de casus, in detail ingaat op alle onderdelen de mate waarin er een realistisch beeld van de planning en het proces wordt geschetst; • Uw beschrijving laat zien welke tussen- en eindproducten en processen en werkvormen u in gang gaat zetten om de omschreven opdracht vorm te geven; • Uw beschrijving laat zien welke risico's u voorziet t.a.v. uitvoering van project en welke mitigerende maatregelen daarbij volgens u passend zijn; De gevraagde inhoudelijke hypothese bevat tenminste een antwoord op de volgende vragen: • Wat zijn de economische en maatschappelijke effecten zoals opgesomd in de casus van een differentiatie naar reisklasse? U maakt onderscheid tussen de korte en lange termijneffecten. U dient bovenstaande in maximaal 3 pagina's A4, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Tevens wordt u verzocht om een korte inhoudelijke hypothese te formuleren (maximaal 1 A4, lettertype Verdana 9). Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld. Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten. Het ondersteunend beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten. Uw inschrijving zal worden beoordeeld op de mate waarin uw beschrijving aansluit bij de gewenste situatie/context, in detail ingaat op alle aspecten, de mate waarin er een realistisch beeld wordt geschetst, uw beschrijving eventueel wordt ondersteund middels concrete (praktijk)voorbeelden en of	Maximaal 600 punten
--	---	---------------------



	er sprake is van een duidelijke meerwaarde voor opdrachtgever.	
--	--	--



SG1 Casusvraag perceel 5: luchtruim

Luchthavenontwikkeling en luchtruim

Inleiding

U wordt gevraagd een fictieve casus uit te werken waarin de veelvoorkomende onderwerpen en dilemma's van het perceel Luchtruim in terugkomen.

Aanleiding van de fictieve casus

De verplaatsing van vliegroutes is technisch én bestuurlijk complex. IenW wil een proefproject uitvoeren om de implementatie en het gebruik van nieuwe technieken te versnellen en tegelijk hinderbeperking te realiseren naar regionale luchthavens. Het doel van het proefproject is in het kader van hinderbeperking RNP-AR procedures mét lokaal draagvlak te implementeren en gebruikers hier zoveel mogelijk gebruik van te laten maken.

Context van de fictieve casus

Rondom de luchthaven van Groningen is ruimte om lokaal hinderbeperking te realiseren door woonkernen beter te vermijden met innovatieve vliegprocedures zoals Required Navigation Performance with Authorization Required (RNP-AR) routes. Het is nog niet duidelijk in welke mate lokale gebruikers met deze technieken kunnen vliegen, en hoe de ILT deze vliegprocedures moet goedkeuren. Ook komt boven de luchthaven een militair oefengebied te liggen dat volgens Flexible use of airspace (FUA) principes geactiveerd kan worden waardoor Continuous Decent Operations (CDO's) niet altijd vanaf Flight level 60 (FL060) mogelijk zijn. Zowel onder bewoners als bestuurders leven zorgen over geluidsoverlast en emissies.

Opdracht van de fictieve casus

Binnen deze casus wordt Inschrijver gevraagd om in de rol van projectleider een plan van aanpak uit te werken dat ingaat op de volgende onderdelen:

- Het ontwikkelen van innovatieve hinderbeperkende vliegprocedures naar Groningen
- Het ontwikkelen van een operationeel concept voor de afhandeling van de nieuwe vliegroutes gecombineerd met bestaande routes en militair luchtverkeer
- Uw invulling van de participatie in het kader van het *wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures*
- Hoe u omgaat met tegenstrijdige belangen, bestuurlijke samenwerking en weerstand
- Het stimuleren van innovatie, RNP-AR gebruik, en zeker stellen van zo'n hoog mogelijk gebruik
- De afstemming met militaire luchtruimgebruikers en FUA concepten
- De inrichting van evaluatie en verbetering na implementatie

In uw plan van aanpak beschrijft u ten minste

- Uw visie op het project;
- Hoe u het project en activiteiten organiseert;
- Welke projectplanning u voorstelt;
- Welke instrumenten en expertises worden ingezet;
- Hoe u belanghebbenden betreft;
- Hoe de kwaliteitsborging van het project eruitziet én;
- Hoe er aan risicomanagement wordt gedaan.



Plan van aanpak Casusvraag perceel 5	Uw plan van aanpak wordt op de volgende aspecten beoordeeld: • De mate waarin uw plan van aanpak vertrouwen geeft dat u in staat bent het project succesvol te sturen; • De mate waarin uw beschrijving aansluit bij de casus, in detail ingaat op alle onderdelen, de mate waarin er een realistisch beeld van de planning en het proces wordt geschetst; • De voorgestelde aanpak moet aantonen dat er inzicht in de materie en de belangenafweging is. Welke belanghebbenden worden betrokken en op welke manier gebeurt dit; • Uw beschrijving maakt duidelijk welke expertise nodig is. Wat zijn de uitgangspunten die u vanuit uw expertise belangrijk acht voor de aanpak van een inhoudelijk, procesmatig en bestuurlijk complex project; • Uw beschrijving laat zien welke tussen- en eindproducten en processen/werkvormen u in gang gaat zetten om de omschreven opdracht vorm te geven; • Uw beschrijving laat zien welke risico's u voorziet t.a.v. uitvoering van project en welke mitigerende maatregelen daarbij volgens u passend zijn. U dient bovenstaande in maximaal 4 pagina's A4, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld. Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten. Het ondersteunend beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten.	Maximaal 600 punten
--	---	---------------------



SG1 casusvraag perceel 6: Onbemande luchtvaart

Ontwikkeling onbemande luchtvaart

Inleiding

"Onbemande luchtvaart is here to stay", is een steeds vaker te horen geluid. Om dit op een maatschappelijk verantwoorde wijze vorm te geven is een omvangrijk vraagstuk. Door de toenemende inzet van onbemande luchtvaartuigen in de samenleving komen er steeds meer uitdagingen bij die vorm moeten krijgen bij een goede maatschappelijke inpassing. Luchtvaart vindt ineens dicht bij de leefomgeving plaats en de behoefte aan het aanleggen van vertiports en droneports neemt sterk toe.

IenW wil de maatschappelijke waarde die drones meebrengen zoveel mogelijk tot zijn recht laten komen. Denk aan medische transporten, (milieu)inspecties, havenlogistiek en een veilige leefomgeving.

De samenleving vraagt ook om veiligheid. Drones zijn uitermate veelzijdig en worden ook voor ongewenste activiteiten gebruikt. Zowel in het criminele circuit, als ook in de geopolitieke context. Het vinden van de juiste balans waarin drones ten goede benut kunnen worden en er ook voldoende bescherming geboden wordt tegen ongewenst gebruik is uitdagend. Daardoor worden er in de samenleving steeds meer barrières opgeworpen om drone toepassingen mogelijk te maken.

Om de juiste balans te vinden wil IenW een proeftuin opzetten waarin alle relevante aspecten die voor die balans kunnen zorgen worden onderzocht en mogelijke oplossingen worden beproeft. We denken hierbij aan de bestuurlijke inrichting (taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden), maatschappelijke acceptatie, technologische middelen, beheersing (strategisch en uitvoerend), implicaties op ruimtelijke opgaven.

De collega's van het ministerie van Defensie zijn medestander van dit initiatief.

Casus (fictief)

Deze fictieve casus richt zich op het inrichten van proeftuin in een interprovinciale regio. Er vinden al staatsoperaties plaats, en meerdere maatschappelijke initiatieven staan te trappelen om aan de slag te gaan. Vliegen buiten het zicht van de piloot, Beyond Visual Line of Sight (BVLOS) is vanuit de luchtvaartregelgeving inmiddels mogelijk.

Stakeholders

IenW is nauw betrokken, evenals Defensie. Andere relevante stakeholders zijn LVNL, ILT, plaatselijke gemeenten, provincies Overijssel en Flevoland, waterschappen, sector (andere bedrijven die ook graag vluchten willen uitvoeren), TU Delft, NLR protestorganisatie NOMH (niet over mijn huis), natuurbeschermingsorganisaties, de veiligheidsregio's en de Landelijke vereniging van Vitale Entiteiten (LVVE).

IenW heeft meerdere belangen: borgen van de vliegveiligheid, kansen voor innovatie, slimmere mobiliteit, borgen van leefbaarheid, en het vergroten van maatschappelijke weerbaarheid. De sector wil, samen met Defensie, voorop lopen in de wereld van onbemande luchtvaart en wil vooroplopen om ervaring op te doen en (dual-use)producten door te ontwikkelen.

Gemeenten/provincies hebben belang in zowel leefbaarheid (externe veiligheid, geluid), de invulling van de ruimtelijke ordening. De provincies en het bedrijfsleven zetten zich in voor beter bereikbaarheid van de regio, terwijl gemeenten zich vooral zorgen maken over al die drones boven hun inwoners en hoe zij hun ruimtelijke opgaven moeten vormgeven. NOMH wil van alle drones af, omdat 'ze overall meekijken', de burger ernstig beperkt wordt in zijn privacy én criminelen ook van uit te lucht aanslagen kunnen plegen.



De veiligheidsregio's zijn de persdrones beu die de inzet van hun eigen drones en het werk van de hulpverleners belemmeren.

Dilemma

Een dilemma is dat er geen toekomstbeeld is op deze ontwikkelingen. De innovatie van drones en hun mogelijkheden gaat razendsnel en er worden telkens weer nieuwe maatschappelijk relevante toepassingen ontwikkeld. De (technologische) ontwikkeling(en) gaan razendsnel. De markt van ontwikkelaars van drones en software staan te trappelen om de toepassing op de markt te brengen. En de samenleving is uiterst kritisch door de vele negatieve berichten over 'vermeende' drones. Hoe zorg je voor robuust beleid en een goede governance en regelgeving in een samenleving die volop in beweging is? En hoe verhouden wij ons tot de (inter)nationale regelgeving? Daarbij richt de casus zich op een luchtvaartvraagstuk dat klassiek alleen rond luchthavens speelt, maar nu op veel meer plaatsen de samenleving raakt. Hoe zorg je dat alle actoren die de samenleving vormen in hun kracht komen te staan om met deze ontwikkeling om te gaan en de juiste balans vorm te geven?

Uitwerking

In deze casus overweegt IenW om een opdracht uit te besteden om tot een (initiatief) beleidskader te komen waarin de balans tussen benutten van en beschermen tegen drones wordt gerealiseerd in de leefomgeving. Daarin worden rollen voor overheden en uitvoeringsorganisatie vastgelegd die deze balans moeten waarborgen. Er moet aandacht zijn voor bestuurlijke en eventuele technische aspecten die dit beleid kunnen ondersteunen, als ook de kennisvragen op milieu-, leefbaarheids- en veiligheidsaspecten, en het betrekken van bestaande en nieuwe stakeholders.

U stelt een plan van aanpak op voor de uitvoering van deze opdracht. Onderdelen van het plan van aanpak zijn: een visie op de opdracht te geven met daarin de complexiteit van de opdracht (beschrijving essentie + 3 grootste uitdagingen + 3 grootste risico's voor de visie en 3 belangrijkste stakeholders + korte toelichting).

Daarnaast dient u in het plan van aanpak rekening te houden met de uitvoering van de opdracht, dekken de hoofdvragen de scope (sluiten de vragen aan bij de visie van de opdracht).

Ook geeft u inzicht in de aanpak (welke hoofdonderzoeksvragen), de werkwijze, planning/stappen en benoemt u de risico's en beheersmaatregelen daarbij. Daarnaast geeft u aan hoe u het contract met IenW onderhoud en welke inbreng er van IenW wordt verwacht.

SG1 Plan van aanpak Casusvraag perceel 6	Uw plan van aanpak wordt op de volgende punten beoordeeld: • Visie op de opdracht. De visie moet aantonen dat er inzicht is in de materie. We vragen een beknopte goed leesbare beschrijving van de essentie van de opdracht met daarin een stuk toekomstvisie. Daarbij een opsomming van de top drie grootste uitdagingen/kansen in deze visie + korte toelichting en een top 3 van de risico's + toelichting op deze visie. • Dekken de hoofdvragen de scope (sluiten de vragen aan bij de visie van de opdracht);	Maximaal 600 punten
--	--	---------------------



- Sluit de werkwijze aan bij de diversiteit van belangen/voldoende breed;
- Is er een logische en haalbare/realistische planning;
- Risico's met beheersmaatregelen met betrekking tot de uitvoering van de opdracht;
- Voldoende communicatie met IenW om zicht te hebben op de voortgang en uitkomst van de opdracht.

Beoordelingsgrond:

Uw inschrijving zal worden beoordeeld op de mate waarin uw beschrijving aansluit bij de gewenste situatie/context, in detail ingaat op alle aspecten, de mate waarin er een realistisch beeld wordt geschetst, uw beschrijving eventueel wordt ondersteund middels concrete (praktijk)voorbeelden en of er sprake is van een duidelijke meerwaarde voor opdrachtgever.

U dient bovenstaande in **maximaal 4 pagina's A4**, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld.

Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten). Het ondersteunend beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten.



SG1 Casusvraag perceel 7: Beheersing en project- en programmamanagement

Beschrijf de impact van de ontwikkelingen in de luchtvaart op het project- en programmamanagement en de -beheersing voor de luchtvaartdirecties. Maak voor deze beschrijving gebruik van de:

- Luchtvaartnota 2020-2025
- Kennisagenda Luchtvaart
- Uitkomsten van de Tweede Kamerverkiezingen i.c.m. de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen – verkiezingen 2025

Geef daarbij aan hoe het project- en programmamanagement en de beheersing in een beleidsomgeving zich onderscheidt van een aanpak bij een uitvoeringsorganisatie zoals Rijkswaterstaat of de Rijksvastgoedbedrijf.

Geef bij de beschrijving wat volgens u de drie grootste risico's en de drie grootste kansen zijn voor de Luchtvaartdirecties in de periode 2026-2030.

Plan van aanpak Casusvraag perceel 7	Binnen dit Subgunningscriterium wordt op de volgende aspecten beoordeeld: • De mate van kennis over de ontwikkelingen in het luchtvaartdomein; • De mate van inzicht in risico's en trends in de periode 2026-2030; • Het doorgronden van project- en programmamanagement en de beheersing in beleid en beleidsuitvoering. U dient bovenstaande in maximaal 2 pagina's A4, lettertype Verdana 9 uit te werken. Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. (maximaal 1 A4). De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten), is toelichtend en zal niet worden beoordeeld. Uw inschrijving zal worden beoordeeld op de mate waarin uw beschrijving aansluit bij de gewenste situatie/context, in detail ingaat op alle aspecten, de mate waarin er een realistisch beeld wordt geschetst, uw beschrijving eventueel wordt ondersteund middels concrete (praktijk)voorbeelden en of er sprake is van een duidelijke meerwaarde voor opdrachtgever.	Maximaal 600 punten
--	--	------------------------



SG1 Casusvraag perceel 8: Mens en maatschappij

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft een artikel 5.11 wijziging van een vertrekroute vanaf Schiphol (Spijkerboorroute) aangevraagd, conform de Wet luchtvaart. Dit als gevolg van de extra woningen die in de omgeving in de afgelopen jaren zijn gerealiseerd. Doordat het een complex vraagstuk is heeft LVNL aan IenW gevraagd gezamenlijk de participatie in te richten.

- Beschrijf de participatieaanpak voor deze casus aan de hand van de [Handreiking participatie](#) Luchtvaart. ¹

Daarnaast de volgende algemene vragen:

- Hoe onderscheidt het omgevingsmanagement in een beleidsomgeving zich?
- Wat zijn de grootste kansen en risico's die u specifiek voor het omgevingsmanagement ziet?

SG1 Mens en maatschappij – Beschrijving participatieaanpak (Perceel 8)	Binnen dit Subgunningscriterium wordt op de volgende aspecten beoordeeld: - De mate van kennis van omgevingsmanagement en de wijze waarin deze aansluit op deze casus. - Het doorgronden van omgevingsmanagement in beleid en beleidsuitvoering en de daarbij horende risico's en kansen. - De mate waarin uw beschrijving aansluit bij de gewenste situatie/context, in detail ingaat op alle vragen, de mate waarin er een realistisch beeld wordt geschetst, en of er sprake is van een duidelijke meerwaarde voor opdrachtgever. - De mate waarin vorm gegeven wordt aan overdracht van kennis aan de interne organisatie. U dient bovenstaande in maximaal 3 pagina's A4, excl. voorblad en inhoudsopgave, lettertype Verdana 9 uit te werken. Bij het overschrijden van de maximaal aangegeven pagina's worden deze niet beoordeeld. Daarnaast is ruimte voor gebruik van ondersteunend beeldmateriaal zoals tabellen of (proces-)plaatjes e.a. De tekst in de afbeelding dient leesbaar te zijn (zonder het te moeten vergroten. Het ondersteunend beeldmateriaal moet een toevoeging zijn op de uitwerking van de casus en mag geen nieuwe informatie bevatten.	Maximaal 600 punten
--	---	---------------------