

## 0 Samenvatting

Veel overheidsinstanties maken binnen hun werkprocessen gebruik van geo-informatieproducten. Een belangrijk deel van deze producten wordt met behulp van vliegtuigen en helikopters ingewonnen. In een groot gebied rondom Schiphol, grofweg begrensd door Alkmaar, Enkhuizen, Lelystad, Amersfoort, Culemborg en Rotterdam, ontstaan er conflicten tussen deze speciale vluchten en de burgerluchtvaart.

De afgelopen jaren is het in een groot aantal gevallen niet mogelijk gebleken deze speciale vluchten uitgevoerd te krijgen. Met als gevolg dat overheden niet beschikken over actuele of betrouwbare geo-informatie. Dat heeft weer consequenties voor talrijke belangrijke processen als de invoering van de BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen), de bijhouding van de Grootchalige Basiskaart, de toetsing en het beheer van waterkeringen en de rampenbestrijding.

Verschillende overheidsinstanties hebben zich dit probleem aangetrokken en hebben het Informatie- en CoördinatieCentrum (ICC) "Regio Schiphol Bevlogen" opgericht. Het ICC is in oktober 2009 als pilot van start gegaan. Dit ICC coördineert en begeleidt aanvragen en aanbestedingen voor deze producten binnen de hele Regio Schiphol. Dit coördinatiecentrum is daarnaast tevens een kenniscentrum.

De pilot ICC heeft nog niet het volledige succes opgeleverd en er nog niet voor gezorgd dat de organisaties betrouwbaar over luchtfoto's kunnen beschikken. Er zijn echter wel flinke stappen gezet om de leverzekerheid te vergroten. De gezamenlijke aanpak van de organisaties en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft er toe bijgedragen dat inzichtelijk is geworden waar verdere haken en ogen zitten rondom de uitvoering.

Het blijkt dat niet alleen verbeteringen noodzakelijk zijn rondom de accommodatie van vluchten door LVNL en de samenwerking tussen LVNL en het ICC. Het blijkt ook, in tegenstelling tot eerder onderzoek, dat de leverzekerheid in sterke mate afhankelijk is van de houding en uitvoering door de markt in zijn geheel, van de flexibiliteit en de prioriteit door de uitvoerende bedrijven en de interpretatie van de opgestelde specificaties.

Verder komt uit de evaluatie van de pilot ICC naar voren dat het organiseren van leverzekerheid alleen door een verdere samenwerking en het verder optimaliseren van de specificaties, de aanbestedingsprocedure, de communicatie en de sturing op de uitvoering, mogelijk is. Tevens blijkt dat het mogelijk beleidsmatig organiseren van prioriteit voor deze vluchten boven andere vluchten alleen effect kan hebben als gewerkt wordt vanuit een gezamenlijk beleefde problematiek en door gezamenlijk optreden. Dat vraagt van de organisaties doorzettingsvermogen, inzet, tijd en incasseringsvermogen.

Voornemen is om vervolg te geven aan het ICC voor het vliegseizoen van 2010-2011. De aanbevelingen zullen door de organisaties die deelnemen aan het ICC en de projectorganisatie ICC opgepakt en geïmplementeerd moeten worden. Daarbij zal met name aandacht nodig zijn op het verder professionaliseren en uitbouwen van het ICC als coördinatie- en informatiecentrum, het verder optimaliseren van de specificaties en de aanbesteding. Het belangrijkste dilemma dat zal moeten worden geslecht is om er zorg voor te dragen dat er sturing ontstaat op de inwinning van de data en dat tegelijkertijd de aanbesteding aantrekkelijk blijft voor de markt.

Het resultaat van het ICC 2010-2011 zal naar verwachting een verdere vergroting van de leverzekerheid tot gevolg hebben en er zullen komend jaar verdere stappen worden gezet richting een daadwerkelijke duurzame oplossing zodanig dat er ook garanties kunnen gaan ontstaan voor de levering van deze producten.