

Vergaderjaar 2022–2023

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 476**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2023

Hierbij ontvangt de Kamer de achtste voortgangsrapportage veiligheid Schiphol. In 2017 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OVV) in het rapport *Veiligheid Vliegverkeer Schiphol* een aantal aanbevelingen gedaan om de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol verder te verbeteren. Tijdens het Algemeen Overleg vliegveiligheid van 3 juli 2018<sup>1</sup> is toegezegd dat de Kamer ieder half jaar met een rapportage wordt geïnformeerd over onder andere de voortgang van de implementatie van de OVV-aanbevelingen.

Sinds het verschijnen van het OVV-rapport heeft het Ministerie van IenW (IenW) met prioriteit invulling gegeven aan het opvolgen van de aanbevelingen. Mede als gevolg hiervan wordt de Kamer naast de voortgangsrapportages op meerdere vaste momenten geïnformeerd over het systeem van luchtvaartveiligheid. In het kader van de regierol van IenW als systeemverantwoordelijke voor de luchtvaartveiligheid, is de Kamer eerder het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) en het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid (NALV) toegestuurd. De Kamer ontvangt ook jaarlijks de systeemmonitor luchtvaartveiligheid. Daarnaast wordt de Kamer via de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geïnformeerd over de Staat van Schiphol.

Om de regierol voor de luchtvaartveiligheid verder te bestendigen is het passend om de voortgang van de veiligheid op Schiphol onder te brengen in de vaste rapportagemomenten die betrekking hebben op het brede luchtvaartveiligheidsbeleid. Hiermee komt deze specifieke voortgangsrapportage te vervallen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 346.

## **Meerderheid OVV-aanbevelingen als adequaat beoordeeld**

Het verbeteren van de luchtvaartveiligheid is een continu proces. Uit de laatste evaluatie in 2022 blijkt dat het overgrote deel van de OVV-aanbevelingen als *adequate* is beoordeeld.<sup>2</sup> Dit betekent dat geschikte maatregelen zijn getroffen of gepland en dat de achterliggende zorg van de OVV effectief is weggenomen. Drie van de 24 (deel)aanbevelingen zijn als *partially adequate* beoordeeld.

De toekomstige wijze van rapporteren laat onverlet dat lenW zich actief blijft inzetten zodat deze drie resterende aanbevelingen tot adequate beoordeling kunnen leiden. Dat geldt ook voor inzet op de als adequaat beoordeelde aanbevelingen in het kader van de continue verbetering. lenW blijft de Kamer hierover informeren.

## **Monitoring aanbevelingen en verdere opvolging**

Het Nationaal Actieplan Luchtvaartveiligheid 2023–2026 (NALV), dat recent aan de Kamer is aangeboden<sup>3</sup>, is opgesteld in samenwerking met de luchtvaartsector. Het NALV geeft een totaaloverzicht van de huidige operationele en organisatorische veiligheidsinitiatieven en inzicht in de prioriteiten die Nederland de komende jaren heeft gesteld om het hoge niveau van luchtvaartveiligheid in stand te houden en verder te verbeteren. De bijlagen I en II bij het NALV, met de (prioritaire) veiligheidsinitiatieven worden tweejaarlijks herijkt en aan de Kamer gestuurd.

De veiligheidsinitiatieven die in het NALV zijn beschreven bieden daarbij de mogelijkheid om de voortgang van de OVV-aanbevelingen die als *partially adequate* zijn beoordeeld te monitoren.

De aanbevelingen 1b en 2d over respectievelijk het *vermindere van de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven* en het *terugdringen van het aantal runway incursions* zijn gedaan aan de sectorpartijen. De voortgang van de veiligheidsinitiatieven 22, 56, 57 en 103 uit Bijlage I bij het NALV, die raken aan deze aanbevelingen, worden gemonitord met het NALV.

Specifiek voor aanbeveling 1b werkt lenW aan de mogelijkheden van de ontwikkeling van een toekomstbestendig operationeel concept. Zoals toegezegd in de zevende voortgangsrapportage en tijdens het commissiedebat Luchtvaartveiligheid van 15 september 2022 wordt de Kamer in de voorliggende rapportage geïnformeerd over de stand van zaken hieromtrent. Indien nodig zal de Kamer separaat worden geïnformeerd over de stand van zaken.

Aanbeveling 7f is gedaan aan lenW en betreft *het vergroten van de effectiviteit van het toezicht op het vliegverkeer op en rond Schiphol*. Het versterken van de kwaliteit van het toezicht is als prioritair veiligheidsinitiatief voor de komende twee jaren opgepakt in het NALV.

Tot slot geeft de Systeemmonitor expliciet en transparant inzicht in hoe het veiligheidssysteem van de overheid en de sectorpartijen functioneert en wordt dit jaarlijks uitgebracht. Daarbij wordt de voortgang van de opvolging van de OVV-aanbevelingen in de Systeemmonitor bewaakt onder indicator 18. De Systeemmonitor van dit jaar met peildatum 1 januari 2023 ontvangt de Kamer als bijlage bij deze brief. In hoofdstuk 3

<sup>2</sup> Kamerbrief 29 664, nr. 419.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1052.

van de voortgangsrapportage treft de Kamer een nadere duiding aan van de systeemmonitor.

De toekomstige wijze van rapporteren blijft borgen dat lenW op vaste momenten verantwoording aflegt over de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid op Schiphol.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

## Voortgangsrapportage OVV-aanbevelingen veiligheid Schiphol

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

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

### Hoofdstuk 1: Reductie veiligheidsrisico's door de sector

#### *Aanbeveling 1 tot en met 3*

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

#### 1.1 Voortgang rondom operationeel concept Schiphol

In de zevende voortgangsrapportage en tijdens het commissiedebat Luchtvaartveiligheid van 15 september 2022 (Kamerstuk 24 804, nr. 194) is toegezegd om de Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot het operationeel concept van de luchthaven Schiphol. In het bijzonder over de beoordeling van het concept door het ministerie en de verkenning door de sector naar aspecten van de operatie die door de gebruikers als complex beschouwd worden.

Zoals in de vorige voortgangsrapportage aangegeven moet de beoordeling van het operationeel concept vanuit het ministerie inzicht geven in de vraag of aanpassingen in het operationeel concept de veiligheid mogelijk nog verder kunnen verbeteren.

Om deze beoordeling goed uit te kunnen voeren is allereerst vastgesteld wat de OVV onder het operationeel concept verstaat. Welke elementen van de infrastructuur en operatie daar onder vallen is immers bepalend voor het vervolg van de beoordeling. Daarbij is bovendien van belang dat betrokken partijen deze definitie ondersteunen. Op basis hiervan wordt voor alle elementen in het operationeel concept beschreven wat de huidige stand van zaken is en hoe die tot stand is gekomen. Op basis van de definitie van een operationeel concept en het inzicht in de huidige

invulling, wordt een analyse uitgevoerd naar kansrijke opties voor het aanpassen van het operationeel concept. Daarbij zullen de betrokken sectorpartijen worden geconsulteerd. Over de uitkomsten van deze vervolgstappen zal de Kamer te zijner tijd en indien nodig, separaat worden geïnformeerd.

### 1.2 Verbeteringen aan de infrastructuur en nieuwe procedureafspraken

Sinds het verschijnen van de vorige voortgangsrapportage heeft de sector wederom maatregelen geïmplementeerd die bijdragen aan de reductie van veiligheidsrisico's op Schiphol. Een groot deel van de maatregelen is in de context van het Integral Safety Management System (ISMS) uitgevoerd.

Om de grondafhandeling veiliger te maken is Schiphol gestart met het verbeteren van de verlichting en zichtbaarheid bij kruispunten en onder de Terminal. Daartoe heeft Schiphol een groot onderhoudsplan opgesteld.

Ook is een vernieuwde procedure ingevoerd voor grondafhandeling tijdens slecht weer. Daarbij wordt tijdens een hevige storm al bij een lagere drempel een afhandelverbod ingesteld aan airside, wat bijdraagt aan de veiligheid van alle mensen werkend aan airside.

Naar aanleiding van het incident «poging tot opstijgen vanaf een taxibaan» uit 2019 is inmiddels in het kader van het incidentenonderzoek van het ISMS opvolging gegeven aan het opleveren van een inrichtingsplan voor taxibanen en de infrastructuur. Door een campagne gericht op piloten en luchtverkeersleiders is het risico op het opstijgen van een taxibaan ook verder verkleind. Hiermee zijn alle acties vanuit het gezamenlijke ISMS-incidentenonderzoek afgerond.

De kruising N2/E6 die vliegtuigen passeren op weg naar de Aalsmeerbaan (18L) is uitgerust met een stopbar; een verlichte stopstreep als extra vangnet om te voorkomen dat vliegtuigen onbedoeld de verkeerde afslag nemen en een gevaarlijke situatie veroorzaken. Hiermee wordt het risico van runway incursions verminderd.

Daarnaast heeft Schiphol haar partners geconsulteerd om samen een Licence to Operate (LTO) op te stellen waarin minimale standaarden gedefinieerd worden voor veiligheid, kwaliteit en de operatie. Deze LTO is op 1 januari 2023 in werking getreden.

Op 17 januari 2023 is de pilot Equipment Pooling onder coördinatie van Amsterdam Airport Schiphol operationeel gestart. De pilot loopt tot 31 juli 2023 en betreft een aantal Vliegtuig Opstel Plaatsen (VOP's) op de D-pier waar gepoold wordt met laadbanden, power-stows en trappen. Hierna zal de eindevaluatie plaatsvinden. Middels de pilot worden de mogelijkheden voor afhandel-maatschappijen onderzocht om grondvoertuigen en materialen te delen. Dit draagt bij aan de vermindering van het aantal bewegingen van voertuigen zoals trappen en bagagekarren en staat er minder materiaal geparkeerd op de platformen. Waarmee de kans op veiligheidsincidenten op de grond wordt verminderd.

## **Hoofdstuk 2: Samenwerken aan veiligheid**

### *Aanbeveling 4 tot en met 6*

4. Stel een gezamenlijke visie op voor de veiligheid van Schiphol waarin expliciet te realiseren veiligheidsdoelen met bijbehorende termijnen zijn opgenomen.

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

### 2.1 Stand van zaken Convenant Veiligheidsverbetering Schiphol

In de zevende voortgangsrapportage is aangegeven dat het de ambitie was om uiterlijk voor het einde van vorig jaar overeenstemming met de partijen te bereiken over de herziene tekst van het Convenant veiligheidsverbetering Schiphol. In de tussentijd werd invulling gegeven aan de afspraken uit het bestaande Convenant met een looptijd heeft tot eind 2025. Inmiddels is akkoord bereikt over een Convenant veiligheidsverbetering Schiphol 2023 met een looptijd tot minimaal 31 december 2027. Dit Convenant onderschrijft het commitment van de betrokken partijen op het gezamenlijk verder verbeteren van de veiligheid op Schiphol. Dit Convenant wordt zo snel mogelijk in de Staatscourant gepubliceerd.

### 2.2 Actualisatie ISMS-top risico's

Het ISMS heeft nieuwe top risico's vastgesteld voor de periode 2023–2025 (zie hiervoor de bijgevoegde Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid peildatum 1 januari 2023). Bij het inschatten en selecteren van deze gezamenlijke risico's is niet alleen gekeken naar de huidige situatie, maar is ook een doorkijk gemaakt naar de mogelijke toe- of afname van de risico's in de komende jaren.

Hierin zijn de impact van zowel ontwikkelingen binnen de industrie als meer globale ontwikkelingen meegenomen.

De mogelijke toe- of afname van complexiteit is één van die ontwikkelingen. Op deze manier is de (mogelijke) impact van complexiteit meegenomen in de selectie van de ISMS-top risico's.

Op basis van de update van de top risico's wordt momenteel in sector werkgroepen gekeken naar het huidige pakket van maatregelen en wat er nog aanvullend gedaan kan worden aan risico mitigatie.

### 2.2 Gezamenlijk incidentonderzoek ISMS

De ISMS-partners hebben gezamenlijk onderzoek gedaan naar een incident waarbij een werknemer bij het oversteken zeer ernstig gewond is geraakt bij een aanrijding met een «Bulmor» Ambulift, oftewel een voertuig met liftfunctie voor mensen met een beperkte mobiliteit. Op basis van de eerste onderzoeksresultaten is gestart met een bewustwordingscampagne voor het verbeteren van de voetgangersveiligheid op airside. Daarnaast is een tijdelijke Taskforce ingesteld die verdergaande veiligheidsverbeteringen gaat onderzoeken en doorvoeren. Waaronder de mogelijkheid voor grondafhandelingspersoneel (voetgangers/ personen werkend aan airside) om binnendoor door de terminal te lopen.

### Hoofdstuk 3: Eindverantwoordelijkheid

#### *Aanbeveling 7 en 8*

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

#### **Systememonitor**

De systeemmonitor geeft expliciet en transparant inzicht in hoe het veiligheidssysteem van de overheid en de sectorpartijen functioneerde op 1 januari 2023. Dit veiligheidssysteem geeft de grenzen waarbinnen de vliegoperatie veilig kan functioneren, maar de operationele luchtvaartveiligheid wordt niet direct bepaald door de prestatie van één (systeem)indicator. In werkelijkheid betreft het een complex systeem met veel veiligheidswaarborgen.

Uit de systeemmonitor blijkt dat net als vorig jaar voor de volgende thema's ruimte is voor een verdere versterking van het luchtvaartveiligheidssysteem:

- Het ontwikkelen van een methodiek voor het bepalen van de hoeveelheid benodigde fte binnen de ILT;
- Het volgens planning uitvoeren van de maatregelen uit de roadmap veiligheidsverbetering Schiphol door het ISMS;
- Het verder verbeteren van het functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL)<sup>4</sup>;
- Het aantoonbaar implementeren van internationale kaders met betrekking tot het oplossen van veiligheidsproblemen.

<sup>4</sup> Zie tevens de bijlage «ABL Performance Assessment Report 2022» bij deze kamerbrief.

## **Staat van Schiphol 2022**

De ILT brengt jaarlijks een Staat van Schiphol uit. De Staat geeft vanuit verschillende perspectieven en de diverse taakvelden van de ILT, inzicht in onder meer de veiligheid op en rond Schiphol. Ook staan de resultaten van het toezicht en de handhaving door de ILT en waarvoor een wettelijke rapportageplicht geldt hierin opgenomen. De Kamer heeft de meest recente Staat van Schiphol op 28 maart 2023 ontvangen<sup>5</sup>. Ook deze Staat draagt bij aan het inzichtelijk maken van de beheersing van de veiligheidsrisico's. Hieronder wordt ingegaan op de bevindingen over het ISMS en de grondafhandeling op Schiphol uit de Staat en de acties die het ministerie hierop neemt.

### 3.1 Doorzettingsmacht ISMS

Het ISMS heeft een belangrijke rol bij de veiligheid op en rond Schiphol. Daarom rapporteert de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in opdracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het functioneren van het ISMS en over de voortgang van de roadmap-maatregelen.

In de Staat van Schiphol 2022 geeft de ILT aan dat het Integral Safety Management System (ISMS) in theorie een goed fundament biedt voor een adequate, gezamenlijke aanpak van veiligheidsrisico's. Maar dat de samenwerkende luchtvaartbedrijven in de praktijk onvoldoende in staat lijken te zijn om veiligheidsmaatregelen tijdig en volgens afspraak te implementeren.

Verder is het beeld van de ILT dat de besluitvorming van het ISMS hier een rol speelt en dat de doorzettingsmacht van de gezamenlijke ISMS-luchtvaartbedrijven om veiligheidsmaatregelen daadwerkelijk te implementeren, moet verbeteren. Of met alternatieve acties komt om te voorkomen dat risico's langdurig blijven bestaan, als veiligheidsmaatregelen niet sneller geïmplementeerd kunnen worden.

Hoewel veel maatregelen zijn uitgevoerd door de partijen binnen het ISMS, is de implementatie van belangrijke maatregelen voor risico's op de grond (ground collision) en «grondafhandeling» uitgesteld. De ILT vindt de huidige situatie voor deze categorieën ernstig – zeker ook gezien de toename van het aantal vluchten na de coronacrisis – en is van mening dat de luchtvaartbedrijven op korte termijn acties moeten ondernemen.

#### 3.1.1 Reflectie en actie

In reactie op het 2017-rapport «Veiligheid Vliegverkeer Luchthaven Schiphol» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, hebben sectorpartijen het joint sector Integral Safety Management System (ISMS) opgericht. Het doel van het ISMS is om de veiligheid verder te verhogen door verbeterde samenwerking. Dat betekent onder meer dat sectorpartijen naast hun individuele verantwoordelijkheid voor de veiligheid, gezamenlijk risico's integraal onderzoeken en beoordelen om tot een gezamenlijke gedragen aanpak te komen om risico's te mitigeren. Dit is in internationaal perspectief vooruitstrevend. Luchtvaartbedrijven werken daarbij samen op Schiphol aan veiligheid aan de hand van een roadmap van veiligheidsmaatregelen.

De Roadmap Veiligheidsverbetering Schiphol is een levend document waarin de gezamenlijke veiligheidsdoelen, bijbehorende resultaten en behaalde resultaten van het ISMS staan vastgelegd. Op de website

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 464.



www.integralsafetyschiphol.nl is naast de roadmap, ook te zien hoe de sector opvolging geeft aan de aanbevelingen van de OVV en de integrale veiligheidsanalyses die zijn uitgevoerd door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). De website en status van de maatregelen wordt twee keer per jaar geactualiseerd (vorig jaar in juli en december 2022). Van de 14 roadmap acties die voor 2022 gepland stonden, geeft het ISMS dat er inmiddels 12 zijn afgerond.

Ook is er over 2022 een onafhankelijke beoordeling naar het ISMS uitgevoerd door het bureau Baines Simmons<sup>6</sup>. Daarbij schrijft Baines Simmons dat het ISMS boven het gemiddelde functioneert van de wereldwijde luchtvaartindustrie, die low OPERATING scoort.

lenW blijft richting de sector benadrukken dat de maatregelen uitgevoerd dienen te worden en dat er nergens mag worden ingeleverd op de veiligheid. Dit zodat de betreffende partijen hun verantwoordelijkheid nemen en de gewenste doorzettingsmacht kunnen realiseren. Daarbij voeren we regelmatig en intensief overleg met de sectorpartijen van het ISMS en hier kan de Staat besproken worden. Indien nodig kan stimulatie en aansporing plaatsvinden om de signalen van de ILT op te pakken.

Uit de systeemmonitor zijn in het Nationale Actieplan Luchtvaartveiligheid (NALV) drie veiligheidsinitiatieven opgenomen die betrekking hebben op de roadmap, danwel het ISMS zelf:

- Het volgens planning uitvoeren van de maatregelen uit de roadmap veiligheidsverbetering Schiphol;
- Volledig implementeren van maatregelen in de roadmap veiligheidsverbetering Schiphol;
- Uitvoeren externe evaluatie van het integraal veiligheidsmanagementplan (ISMS).

De ILT heeft de Safety Review Board (SRB) van het ISMS laten weten dat zij haar toezicht op de veiligheidssituatie op Schiphol zal aanscherpen in 2023. De ILT zal daarnaast de afzonderlijke luchtvaartbedrijven controleren en aanspreken op de voortgang van veiligheidsmaatregelen. De ILT kan daardoor opschalen naar de eindverantwoordelijke managers van de deelnemende partijen van het ISMS als daar aanleiding voor is.

### 3.2 Bevindingen ILT over grondafhandeling

Ten aanzien van de grondafhandeling concludeert de ILT in de Staat van Schiphol o.a. dat bij de grondafhandeling van vliegtuigen in 2022 vaak is afgeweken van Schipholregels die veiligheid op dit gebied bevorderen. Veiligheid in de grondafhandeling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van grondafhandelaren, het luchthavenbedrijf Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. De ILT verwacht dat alle partijen hun verantwoordelijkheid nemen en samenwerken om de situatie te verbeteren.

De ILT heeft tijdens de zomer van 2022 wekelijks inspecties op Schiphol gehouden en gezocht naar de oorzaken van deze risicovolle situaties. Volgens de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de grondafhandeling ligt het aan een tekort aan personeel, ruimtegebrek, tijdsdruk en onvoldoende training en ervaring.

De ILT constateerde in dat verband al eerder afwijkingen van regels en risicovolle situaties op de VOP's. Hoewel het luchthavenbedrijf een

---

<sup>6</sup> Zie tevens de bijlagen Derde Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid – indicator 12 en «ISMS Performance assessment 2022» bij deze kamerbrief.

verbeterplan heeft opgesteld, en veel acties daarvan heeft uitgevoerd, ziet de ILT dat de genomen maatregelen onvoldoende effect hebben gehad.

Daarnaast is het vliegverkeer in 2022 sterk toegenomen ten opzichte van 2021 vanwege het einde van de coronacrisis. Hierdoor is het drukker geworden op de VOP's en moest er snel veel personeel worden aangenomen en ingewerkt. Volgens de ILT is daarmee ook de kans op voorvallen groter geworden.

Zoals eerder aan de Kamer gemeld heeft de aanhoudende situatie op de VOP's geleid tot twee bevindingen van de ILT:

- De eerste is dat Schiphol op dit moment onvoldoende invulling geeft aan haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de grondafhandeling op het terrein.
- De tweede is dat het toezicht van Schiphol op de grondafhandelingswerkzaamheden tekortschiet.

Schiphol heeft een verbeterplan opgesteld en moet dit uitvoeren om de tekortkomingen op te lossen.

Op grond van het verbeterplan concludeert de ILT dat Schiphol een goede oorzakenanalyse heeft uitgevoerd. Om het eigen toezicht en de handhaving te versterken als «airport authority» zal Schiphol haar toezichtscapaciteit uitbreiden en strenger optreden. Schiphol en ILT zullen periodiek overleg hebben om vinger aan te pols te houden voor wat betreft de uitvoering van het verbeterplan.

### 3.2.1 Reflectie op de bevindingen met betrekking tot grondafhandeling

De veiligheid in de grondafhandeling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van grondafhandelingsbedrijven, de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen. Ook wanneer er knelpunten ontstaan door bijvoorbeeld drukte op piekmomenten verwacht het ministerie dat alle betrokken partijen hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid in de grondafhandelingen blijven nemen. De luchtvaartbedrijven erkennen dat de Schiphol-regels op en rond de VOP's niet altijd goed nageleefd worden.

Vanuit het ISMS lopen er dan ook verscheidene initiatieven om de veiligheid van de grondafhandeling verder te verbeteren. Zoals in hoofdstuk 1 beschreven is er begin dit jaar een license to operate voor de grondafhandelaren op Schiphol gepubliceerd en is de procedure voor grondafhandeling bij slecht weer verder aangescherpt. Ook wordt een pilot Equipment pooling vormgegeven om grondafhandelingsvoertuigen en -materialen te delen.

Verder wordt onderzocht of het reduceren van het aantal grondafhandelings-bedrijven op Schiphol kan bijdragen aan o.a. de veiligheid op de VOP's. Hiervoor is recent een onderzoeksbureau aangesteld die op dit moment het onderzoek uitvoert. Op korte termijn zal het onderzoeksbureau met een advies komen, waarna er uiterlijk na het zomerreces een besluit wordt genomen over of het aantal grondafhandelingsbedrijven gereduceerd moet worden.

De ILT heeft verder aangegeven het eigen toezicht op de grondafhandeling verder aan te scherpen en handhavend op te treden. Zo nodig zal de ILT de grondafhandeling van een vliegtuig stilleggen totdat een onveilige situatie is verholpen.

Ten aanzien van het melden van voorvallen die zich voordoen op de VOP's heeft de ILT aangegeven met de luchtvaartbedrijven samen te zullen

werken om de meldprocessen eenvoudiger en duidelijker te maken, zodat het personeel veilig en makkelijk een voorval kan melden.