

2021Z22285

Vragen van de leden **De Hoop** (PvdA) en **Alkaya** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Onderzoek naar veiligheid grondafhandeling Schiphol tegengewerkt»* (ingezonden 2 december 2021).

Vraag 1

Kent u het bericht «Onderzoek naar veiligheid grondafhandeling Schiphol tegengewerkt»?¹

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het feit dat de enquête onder de werknemers is vervangen door een data-analyse?

Vraag 3

Vindt u het ook onbegrijpelijk dat in een onderzoek naar arbeidsvoorwaarden en veiligheid, de mensen waar dit om gaat, namelijk het grondpersoneel, niet zijn gehoord?

Vraag 4

Klopt het dat de onderzoekers hebben moeten constateren dat de beschikbare gegevens voor de data-analyse niet geschikt zijn voor het doel van het onderzoek, omdat voorvaldata te weinig informatie bevatten?

Vraag 5

Klopt het dat onderzoekers daarom hebben besloten dat het geen zin had om de analyse af te ronden, en dat ze zodoende niet meer zijn toegekomen aan het analyseren van voorvallen rond verkeerde belading en brandstof?

Vraag 6

Deelt u onze conclusie dat de data-analyse dus (deels) mislukt is en geen goed instrument vormt om de relatie tussen voorvallen en bijvoorbeeld arbeidsomstandigheden vast te stellen?

Vraag 7

Bent u bereid om alsnog aan te dringen op een enquête onder het personeel?

¹ EenVandaag, 30 november 2021 (Onderzoek naar veiligheid grondafhandeling Schiphol tegengewerkt – EenVandaag (avrotros.nl))

Vraag 8

Deelt u de constatering dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de indruk heeft dat de meldingsbereidheid bij schade aan vliegtuigen, vooral bij grondafhandelingsbedrijven, beperkt is en dat niet alle schades gemeld worden?

Vraag 9

Vindt u het verantwoord om conclusies te verbinden aan het aantal gemelde schades, terwijl de ILT zich zorgen maakt dat niet alle schades worden gemeld?

Vraag 10

Deelt u al met al de conclusie dat de geruststellende bevindingen van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) in belangrijke mate steunen op een analyse van voorvaldata die ten eerste te weinig informatie bevatten en ten tweede mogelijk onvolledig zijn als gevolg van een beperkte meldingsbereidheid?

Vraag 11

Klopt het dat de vragenlijst waarmee het NLR de veiligheidscultuur wilde meten grotendeels over arboveiligheid gaat in plaats van vliegveiligheid?

Vraag 12

Deelt u de constatering van de ILT in de Staat van Schiphol dat slechte arbeidsomstandigheden een negatief effect kunnen hebben op de (vlieg)veiligheid?

Vraag 13

Zijn er onderzoeken gedaan die aantonen dat de veiligheidscultuur in de grondafhandeling nu wel op orde is, sinds het NLR in 2010 concludeerde dat er bij de meeste grondafhandelingsbedrijven sprake is van een «blaming culture»?

Vraag 14

Wat zijn, gelet op uw aankondiging in 2011 dat er een tweejaarlijks onderzoek zou worden ingesteld naar de meldingsbereidheid en dat een maatstaf ontwikkeld zou worden om de volwassenheid van de veiligheidscultuur te meten, hiervan de resultaten?

Vraag 15

Vindt u ook dat er sociale voorwaarden verbonden moeten worden aan de concessieverlening door Schiphol, in navolging van andere Europese luchthavens? Zo nee, waarom niet?

Vraag 16

Bent u bereid om in overleg met vakbonden een plan op te stellen om te komen tot een sector-cao en een inperking van het aantal afhandelaren op Schiphol in combinatie met sociale vestigingseisen?