

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 2489

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Ook in coronatijd ernstige incidenten, zoals bijna-botsingen, op Schiphol. Onderzoeksraad voor Veiligheid: «Ernst onvoldoende duidelijk»»* (ingezonden 30 maart 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 april 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Ook in coronatijd ernstige incidenten, zoals bijna-botsingen, op Schiphol. Onderzoeksraad voor Veiligheid: «Ernst onvoldoende duidelijk»»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat er afgelopen jaren 28 runway incursions en 47 afgebroken starts waren?

Antwoord 2

Ja, dat klopt.

Vraag 3

Hoe reageert u op de waarschuwing van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat partijen nog steeds onvoldoende doordrongen lijken te zijn van de ernst van de boodschap?

Antwoord 3

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft in 2017 in het rapport «Veiligheid Vliegverkeer Schiphol» een reeks aanbevelingen gedaan om de veiligheid op Schiphol verder te verbeteren. Sinds het verschijnen van het rapport wordt door zowel de sectorpartijen als het ministerie hard gewerkt aan de opvolging van de aanbevelingen. In 2019 heb ik onafhankelijke onderzoekers gevraagd om de opvolging van de aanbevelingen te evalueren.

<sup>1</sup> Noordhollands Dagblad, 29 maart 2021 (Ook in coronatijd ernstige incidenten, zoals bijna-botsingen... – Noordhollands Dagblad)

De evaluatie wees uit dat bij een groot deel van de aanbevelingen tegemoet was gekomen aan de achterliggende zorg en daarmee sprake was van adequate opvolging. Bij zes van de vierentwintig (deel)aanbevelingen waren volgens de onderzoekers wel maatregelen getroffen of gepland die effectief zijn, maar was het op het moment van de evaluatie nog onzeker in hoeverre die maatregelen de achterliggende zorg konden wegnemen. De afgelopen periode zijn extra inspanningen geleverd om specifiek op die zes aanbevelingen resultaten te boeken. Later dit jaar zal ik nogmaals laten evalueren hoe de opvolging van de aanbevelingen van de OvV ervoor staat.

#### Vraag 4

Hoe verklaart u dat er vorig jaar 28 runway incursions waren bij 241.000 vliegbewegingen<sup>2</sup>, terwijl er in 2019 28 runway incursions waren bij 516.000 vliegbewegingen en in 2018 31 runway incursions bij 518.000 vliegbewegingen? Hoe verklaart u dat het risico op runway incursions in 2020 tweemaal zo groot is geworden ten opzichte van voorgaande jaren, terwijl het qua verkeersdrukte juist tweemaal zo rustig was op Schiphol?

#### Antwoord 4

Runway incursions worden gemeld bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). In de Staat van Schiphol wordt toegelicht dat 16 van de 28 meldingen bij het ABL op één dag in januari 2020 hebben plaatsgevonden, op deze dag werd gedurende 25 minuten namelijk door 16 vliegtuigen op de Zwanenburgbaan geland terwijl deze gesloten was.

De procedure voor ingebruikname van een baan is dat LVNL vanaf de verkeersstoren de luchthaven informeert over het tijdstip dat zij een baan in gebruik wil nemen. Hierna volgt een inspectie van de baan door de luchthaven. Als dat heeft plaatsgevonden, vraagt LVNL formeel de baan voor ingebruikname aan bij de luchthaven. Op 18 januari 2020 heeft het informeren over het tijdstip en het aanvragen van de inspectie plaatsgevonden. De baanverlichting en de stopbars zijn aangezet. De laatste stap van de procedure – het telefonisch vragen aan de luchthaven om de baan formeel beschikbaar te stellen – is door LVNL echter niet uitgevoerd, zo is uit eigen onderzoek van LVNL gebleken.

Over deze situatie en het ontstaan hiervan heb ik u op 9 maart geïnformeerd. De OvV is een onderzoek gestart naar dit voorval en de sector (ISMS) heeft technische maatregelen genomen om een dergelijk voorval te voorkomen. Over de uitkomsten van het OvV onderzoek zal ik u informeren.

#### Vraag 5

Hoe verklaart u dat er vorig jaar 47 afgebroken starts waren bij 241.000 vliegbewegingen terwijl er in 2019 ook 58 afgebroken starts waren bij 516.000 vliegbewegingen? Hoe verklaart u dat het risico op afgebroken starts vorig jaar haast tweemaal zo groot is geworden ten opzichte van 2019, terwijl het qua verkeersdrukte tweemaal zo rustig was op Schiphol?

#### Antwoord 5

Bij het ABL worden ook de afgebroken starts gemeld. De ILT heeft onlangs in de Staat van Schiphol opgemerkt dat het aantal gemelde afgebroken starts in 2020, met aanzienlijk minder vliegverkeer op Schiphol dan in 2019, in verhouding hoger is. De ILT blijft dit monitoren en zal voor beide jaren analyseren om welk type vliegtuigen en maatschappijen het gaat en de reden als deze erbij is opgegeven.

#### Vraag 6

Zijn er meer in het algemeen redenen te bedenken waarom het aantal voorvallen zo fors toeneemt bij minder druk(te)?

#### Antwoord 6

Het is in de luchtvaartsector verplicht om allerlei typen voorvallen bij het ABL te melden, ook als er geen sprake is van een direct risico of gevaar voor de veiligheid. Dit leidt tot een groot aantal meldingen van voorvallen zonder groot risico. In gebruiksjaar 2020 zijn er ongeveer 4.500 meldingen van

<sup>2</sup> CBS Statline open data

voorvallen op Schiphol. In verhouding met het aantal vliegtuigbewegingen is dit vergelijkbaar met 2019.

Een algemene reden voor een minder grote afname van bepaalde voorvallen – bijvoorbeeld afgebroken starts – is op basis van de beschikbare informatie niet te geven.

#### Vraag 7

Hoe verhouden de waargenomen statistische risico's in 2020 zich tot omliggende grote luchthavens in hetzelfde jaar? Is op luchthavens zoals Heathrow, Charles de Gaulle of Frankfurt ook eenzelfde forse toename van voorvallen te zien?

#### Antwoord 7

Dergelijke informatie heb ik nu niet beschikbaar, ook de ILT beschikt – als toezichthouder op Nederlandse luchthavens – niet over gegevens van luchthavens buiten Nederlands grondgebied.

#### Vraag 8

Welke maatregelen bent u van plan op korte termijn te nemen? Is het wel verantwoord om te wachten op een «comité dat al een paar jaar bezig is met de nodige verbeteringen», zoals het bericht stelt? Hoe ziet de planning eruit van de nog niet uitgevoerde, maar wel aanbevolen maatregelen?

#### Antwoord 8

Het comité dat genoemd is in het artikel in de Telegraaf<sup>3</sup> is het zogeheten sectorbrede Integraal Safety Management Systeem (ISMS). Binnen het ISMS werken betrokken sectorpartijen samen aan maatregelen om de veiligheid op Schiphol verder te verbeteren. Er wordt dus niet gewacht op het ISMS, het ISMS is sinds 2018 operationeel en levert regelmatig maatregelen op die de veiligheid verbeteren. Via de roadmap veiligheidsverbetering, die gepubliceerd is in 2018, houden sectorpartijen alle voorgenomen, in ontwikkeling zijnde en uitgevoerde maatregelen op Schiphol bij. Sommige maatregelen op de roadmap worden over enkele jaren opgeleverd, andere op kortere termijn. In mijn brief aan uw Kamer van 9 maart 2021<sup>4</sup> heb ik aangegeven welke belangrijke maatregelen er de komende periode nog worden getroffen. Voor een volledig overzicht van de maatregelen van het ISMS verwijs ik u graag naar de roadmap, die te vinden is op [integralsafetyschiphol.nl](https://integralsafetyschiphol.nl). Vanuit haar verantwoordelijkheid houdt de ILT toezicht en rapporteert in de Staat van Schiphol over het functioneren van het ISMS en de voortgang van de roadmap.

<sup>3</sup> Telegraaf, 29 maart 2021, Veiligheid Schiphol onder de loep; OVV: tekortkomingen in structurele aanpak

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 402