

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

1438

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).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 januari 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1297.

Vraag 1

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

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

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

Antwoord 2

Het doel van dit onderzoek was het kunnen doen van een uitspraak over de mogelijkheden voor het stellen van sociale vestigingseisen aan grondafhandelingsorganisaties die werkzaam zijn op Schiphol, in samenhang met de vliegveiligheid. Het is aan de opdrachtnemer om te bepalen hoe het onderzoek wordt opgezet. NLR als trekker van het onderzoeksteam geeft hierover aan dat gedurende het onderzoek is gebleken dat gedetailleerd inzicht in de mate van veiligheidscultuur niet zou bijdragen aan het beantwoorden van de onderzoeksvraag.²

Het Ministerie van IenW hecht er uiteraard aan dat het onderzoek zo goed mogelijk antwoord geeft op de onderzoeksvragen. Daarom heeft IenW de onderzoekers expliciet gevraagd of ze achter hun keuze stonden voor het niet uitvoeren van de enquête. De onderzoekers hebben dat bevestigd en in hun eindrapport beschreven.

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

² Bijlage 3 bij Kamerstuk 29 665, nr. 416

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?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2.

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?

Antwoord 4

In het rapport is terug te lezen dat onderzoekers op basis van de data-analyse conclusies hebben kunnen trekken over de causale verbanden tussen grondafhandeling en voorvallen met vliegtuigschade.

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?

Antwoord 5

De onderzoekers stellen dat geen extra analyses zijn uitgevoerd naar de context van voorvallen rond verkeerde belading en brandstof aangezien uit de eerdere analyses was gebleken dat deze context niet in de voorvaldata is beschreven.

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?

Antwoord 6

Zoals in het antwoord op vraag 4 aangegeven is de data-analyse gebruikt om de causale verbanden aan te tonen tussen grondafhandeling en voorvallen met vliegtuigschade. De onderzoekers concluderen in het rapport dat arbeidsomstandigheden een effect hebben op grondafhandelingsprocessen en dat de veiligheid wordt beïnvloed door de uitvoering van deze processen. De aangetoonde correlatie is echter laag.

Vraag 7

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

Antwoord 7

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 2 november jl.³ is de twijfel die is gezaaid rond de totstandkoming van het rapport te betreuren. Nu de onderzoekers hebben aangegeven te staan voor het onderzoeksrapport en de conclusies en aanbevelingen inhoudelijk en navolgbaar zijn onderbouwd, doet de totstandkoming voor lenW niet af aan de inhoud van het rapport. Op basis van het rapport is er op dit moment geen reden om aan te nemen dat de vliegveiligheid in het geding is.

In de genoemde Kamerbrief is onderkend dat er een bredere problematiek is waarin verschillende partijen een rol hebben en is benoemd dat lenW de regie zal nemen alle partijen bijeen te brengen om te bezien of men een gedeeld beeld heeft van de problematiek, welke maatregelen getroffen kunnen worden en wie welke maatregelen zou moeten oppakken. Op basis van dit beeld worden vervolgstappen bezien, waarbij vervolgonderzoek ook tot de mogelijkheden behoort.

In overleg met de betrokken partijen is inmiddels besloten om langs verschillende lijnen te werken aan verbetering van de arbeidsomstandigheden. De focus ligt hierbij op concrete verbeteringen voor het personeel en het

³ Kamerstuk 29 665, nr. 416

afhandelingsproces. Het gaat hierbij onder andere om een sector-CAO, het aanpassen van de Schipholregels en het eventueel beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven. Een onderzoek naar de veiligheidscultuur zal niet afdoen aan het belang van deze maatregelen, mogelijk niet leiden tot andere conclusies over veiligheid en waarschijnlijk een vertragend effect hebben op uitvoering van maatregelen. Om deze redenen ligt het niet voor de hand om op een dergelijk onderzoek aan te dringen.

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?

Antwoord 8

De ILT is als toezichthouder onafhankelijk. Ik ga uit van de constatering van de ILT.

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?

Antwoord 9

De data-analyse van het rapport bevat ook data van voorvallen met schade waarbij geen melding door de veroorzaker is gedaan. De onderzoekers concluderen dat het zelden voorkomt dat een vliegtuig vertrekt met schade die buiten de limieten is en dus gerepareerd had moeten worden voor vertrek. Het is aan de onderzoekers om te bepalen of de data voldoende is om daar conclusies op te baseren.

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 voorvalldata die ten eerste te weinig informatie bevatten en ten tweede mogelijk onvolledig zijn als gevolg van een beperkte meldingsbereidheid?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 11

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

Antwoord 11

Het onderzoek naar de veiligheidscultuur zou worden uitgevoerd met behulp van het door NLR ontwikkelde Aviation Safety Culture Inquiry Tool (ASC-IT). ASC-IT is gebaseerd op een raamwerk van kenmerken van veiligheidscultuur en door NLR specifiek voor dit onderzoek toegespitst op vliegveiligheid. In de vragenlijst is een heel aantal vragen opgenomen over de manier waarop op de werkvloer met veiligheid wordt omgegaan. Daarbij is in de instructie gevraagd aan respondenten om zich te richten op de veilige vliegoperatie en dus niet op persoonlijke veiligheid of de veiligheid van de uitvoering van het werk.

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?

Antwoord 12

Ja, dit is ook terug te lezen in het rapport van de onderzoekers. De onderzoekers concluderen dat arbeidsomstandigheden een effect hebben op de uitvoering van de grondafhandelingsprocessen en dat de vliegveiligheid wordt beïnvloed door de uitvoering van deze processen. Op basis van de

beschikbare data en informatie concluderen de onderzoekers dat sociale vestigingseisen een positief effect kunnen hebben op vliegveiligheid. De aangetoonde correlatie is echter laag.

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»?

Antwoord 13

Op basis van de constatering van de ILT in de jaarlijkse Staat van Schiphol kan niet geconcludeerd worden dat de veiligheidscultuur momenteel op orde is. In de Staat van Schiphol 2019⁴ heeft de ILT gesteld dat er vooral bij grondafhandelingsbedrijven een beperkte meldingsbereidheid is. In de Staat van Schiphol 2020⁵ beschrijft de ILT dat is vastgesteld dat verbeterinitiatieven zijn genomen, maar dat er nog grote verschillen zijn tussen het meldgedrag van verschillende partijen.

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?

Antwoord 14

In de Beleidsagenda luchtvaartveiligheid 2011–2015 is een groot aantal ambities en acties geformuleerd, waaronder het scheppen van condities voor een volwassen veiligheidscultuur. Bijbehorende acties betroffen onder andere een onderzoek naar de meldingsbereidheid en het ontwikkelen van een maatstaf voor het meten van de volwassenheid van de veiligheidscultuur van luchtvaartbedrijven.

In 2011 is er een enquête gehouden onder het luchtvaartpersoneel over de «Meldingsbereidheid ten behoeve van de veiligheid in de burgerluchtvaart». Gezien de lage respons van werknemers van grondafhandelingsbedrijven kon geen uitspraak worden gedaan over de meldingsbereidheid bij deze bedrijven. In 2013 is daarom besloten geen nieuwe enquête te organiseren, maar de verdere uitwerking van de vervolgacties te realiseren op basis van een domeingerichte aanpak en de acties te concentreren op sectorpartijen, Openbaar Ministerie en de ILT.

Sinds 2011 is er door de luchtvaartbedrijven en het Veiligheidsplatform Schiphol veel aandacht besteed aan activiteiten in het kader van het bevorderen van de veiligheidscultuur. Er zijn door meerdere organisaties modellen ontwikkeld om de veiligheidscultuur te beoordelen en verbeteren. Uitgangspunt is dat de luchtvaartbedrijven zelf verantwoordelijk zijn voor de veiligheid en met een veiligheidsmanagementsysteem benoemen zij zelf de risico's en nemen de benodigde maatregelen. Het ontwikkelen van een goede veiligheidscultuur «just culture» maakt hier onderdeel van uit.

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?

Antwoord 15

Het idee om sociale voorwaarden te verbinden aan toetreding tot de markt op Schiphol is een maatregel die gelet op de uitkomsten van het onderzoek niet als eerste voor de hand ligt.

Conform de conclusies en aanbevelingen van de onderzoekers zullen betrokken partijen eerst alles in het werk moeten stellen om tot een sector-CAO te komen die de grootste problemen van dit moment ondervangt.

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 379

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 404

Daarnaast wordt ingezet op aanpassing van de Schipholregels om te komen tot meer uniformiteit in zogeheten «operation standards».

Daarmee is niet gezegd dat het stellen van sociale vestigingseisen überhaupt niet mogelijk of noodzakelijk zal zijn in de toekomst. Het onderzoek heeft immers ook uitgewezen dat dit een optie kan zijn indien andere maatregelen niet van de grond komen of niet afdoende zijn voor de problematiek.

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?

Antwoord 16

In de brief van 2 november jl. is aangegeven dat het voor verbetering van de vliegveiligheid op Schiphol op dit moment niet nodig is om sociale vestigingseisen te stellen voor grondafhandelingsbedrijven, aangezien het te verwachten effect op verbetering van de vliegveiligheid klein en indirect is. Tegelijkertijd is het van belang dat met alle betrokken partijen stappen worden gezet om op zoek te gaan naar concrete verbeteringen van de arbeidsomstandigheden in de grondafhandeling. Het in de brief aangekondigde overleg met betrokken organisaties is inmiddels opgestart en de vervolgstappen op de verschillende maatregelen zijn besproken. Ten aanzien van de sector-CAO geldt dat het aan de werkgevers(organisaties) en de vakbonden in de sector is om overeenstemming te bereiken over een CAO en die aan te bieden voor algemeenverbindendverklaring. Het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven is een maatregel die pas in beeld komt als blijkt dat met minder ingrijpende maatregelen geen vooruitgang kan worden geboekt. Wel is bij het voornoemde overleg afgesproken dat vanuit het ministerie wordt verkend hoe een dergelijke inperking eruit zou kunnen zien.