

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

### 2671

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat recent twee ernstige incidenten hebben plaatsgevonden op Schiphol* (ingezonden 17 augustus 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 11 september 2017).

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Weer twee ernstige incidenten op Schiphol, verkeersleiding blunderde», waaruit blijkt dat er sinds de publicatie «Veiligheid vliegverkeer Schiphol», die de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in april uitbracht, opnieuw twee ernstige incidenten hebben plaatsgevonden op Schiphol?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Wat is u, afgezien van de berichtgeving van de OVV in zijn «Kwartaalrapportage Luchtvaart april-juni 2017», bekend over de aard van deze incidenten? Hoe bent u daarover geïnformeerd?<sup>2</sup> Welke rol hebben het Veiligheidsplatform Schiphol en de Inspectie Leefomgeving en Transport hierbij gespeeld?

#### Antwoord 2

De incidenten die in het artikel van het AD worden beschreven zijn een «runway incursion» en een «tailstrike». Het runway incursion incident vond plaats op 31 mei 2017 op de Polderbaan. De verkeersleiding werd gecoördineerd vanuit de verkeerstoren ter plaatse. Kort na het geven van de toestemming aan een vliegtuig om te mogen starten meldde de vogelwacht over de radio dat deze zich ook op de baan bevond. De luchtverkeersleider heeft vervolgens onmiddellijk de startklaring van het vliegtuig ingetrokken. Het vliegtuig is nadat de vogelwacht de baan had verlaten zonder vertraging van Schiphol vertrokken. Naar aanleiding van dit incident wordt onderzoek door de LVNL uitgevoerd en worden aanbevelin-

<sup>1</sup> Algemeen Dagblad, 15 augustus 2017 (<http://www.ad.nl/binnenland/weer-twee-ernstige-incidenten-op-schiphol-verkeersleiding-blunderde~a2928ce1/>)

<sup>2</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid, kwartaalrapportage april-juni 2017 (<https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/2353/kwartaalrapportage-luchtvaart-2e-kwartaal-2017>)

gen opgesteld. Over de voortgang wordt aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de ILT) in september gerapporteerd.

Runway incursions zijn wereldwijd aangemerkt als één van de belangrijkste veiligheidsthema's waar veel tijd en geld in wordt geïnvesteerd. Op de luchthaven Schiphol wordt onafgebroken aandacht besteed aan het verminderen van de kans op runway incursions.

Het tailstrike incident met de Boeing 777 vond plaats op 21 april 2017 op de Zwanenburgbaan. Tijdens de start raakte de staart van het toestel de grond. Het toestel is na het incident uit voorzorg voor een veiligheidscontrole teruggekeerd naar de luchthaven. Het toestel is na een inspectie alsnog vertrokken.

In geval het van het tailstrike incident is de betrokken luchtvaartmaatschappij zelf verantwoordelijk dat na controle van onderhoudsspecialisten het toestel veilig en luchtwaardig is. De luchtvaartmaatschappijen moeten het incident ook onderzoeken en maatregelen nemen om dit in de toekomst te voorkomen.

Het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT doet geen zelfstandig onderzoek naar afzonderlijke incidenten. Dit is een verantwoordelijkheid van de sector zelf.

Het toezicht is op een zodanige wijze gereguleerd, dat de ondertoezichtstaanden primair zelf verantwoordelijk zijn voor borging en vergroting van de veiligheid en de beheersing van de risico's. De regelgeving stelt ook eisen aan de uitvoering en het veiligheidsmanagementsysteem inclusief voorvallenonderzoek. De ILT ziet hierop toe.

Om de gemeenschappelijke risicogebieden te bespreken heeft de sector het Veiligheid Platform Schiphol (VPS) ingericht. In VPS verband worden incidenten en daaruit voortvloeiende verbetermaatregelen besproken. De ILT stelt vast of de incidenten met de juiste deskundigheid en diepgang worden geanalyseerd en of tijdig maatregelen worden genomen. Als de ILT van mening is dat maatregelen uitblijven of niet tijdig worden opgevolgd kan zij overgaan tot handhavende acties.

### Vraag 3

Hoe ver bent u gevorderd met de uitvoering van de aanbevelingen van de OVV, zoals u heeft aangekondigd in uw brief van 8 mei 2017?<sup>3</sup>

### Antwoord 3

Na de publicatie van het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol door de OVV op 6 april 2017 is gestart met het uitwerken van standpunten ten aanzien van de aanbevelingen die de OVV doet aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Onder meer wordt momenteel een integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd en wordt de rolinvulling van het Ministerie (beleid en toezicht) nader uitgewerkt. Dit doe ik op onderdelen met de sectorpartijen, ook om aansluiting te houden met de aanbevelingen die zij zelf uitwerken.

Zoals eerder vermeld in de Kamerbrief van mei zal ik conform het verzoek van de OVV binnen een halfjaar na publicatie van het onderzoek de OVV informeren over mijn standpunten. Mijn reactie aan de OVV zal ik begin oktober versturen en dan informeer ik ook uw Kamer nader. Overigens constateert de OVV in het onderzoek dat er geen aanwijzingen zijn dat de veiligheid onvoldoende is.

### Vraag 4

Bent u van mening dat hier sprake is geweest van vermijdbare incidenten? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om dit soort incidenten te voorkomen in de toekomst?

### Antwoord 4

Het is belangrijk dat sector en overheid leren van ervaringen van voorvallen en incidenten om herhaling in de toekomst te voorkomen. In Nederland is er een transparant en open systeem van melden en informatiedeling en een hoge meldingsbereidheid. De genoemde incidenten worden onderzocht waarbij zal blijken of deze incidenten vermijdbaar waren. De ILT intensificeert

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 236

haar aandacht en inspecties indien blijkt dat het aantal of de ernst van incidenten toeneemt. Voor wat betreft het aantal incidenten in 2016 heeft de ILT vragen gesteld in het VPS en ziet zij erop toe dat de sector continue aandacht heeft om verbetermaatregelen, waar nodig, door te voeren. Er lopen momenteel vanuit de sector diverse acties om het aantal runway incursion incidenten op Schiphol verder terug te dringen.

#### Vraag 5

Hoe is er door de betrokken partijen gehandeld na de foutieve inschatting van de verkeersleiding bij het incident met de vogelwacht? Wat is u bekend over de werkdruk bij de verkeersleiding? Heeft u aanwijzingen dat werkdruk bij de verkeersleiding een rol heeft gespeeld bij dit concrete incident?

#### Antwoord 5

Zowel Schiphol als LVNL hebben de ILT binnen de wettelijke termijn op de hoogte gebracht van het incident met de vogelwacht.

LVNL en de OVV doen beiden onderzoek naar het voorval, deze zijn nog lopende waardoor ik geen conclusies kan trekken over de oorzaken die aan dit voorval ten grondslag lagen. De ILT heeft tot op heden niet geconstateerd dat werkdruk bij verkeersleiders tot niet beheerste of verhoogde risico's leidt.