

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 455

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 januari 2023

Met deze brief informeer ik de Kamer, conform de toezegging in het Commissiedebat Luchtvaart van 1 juni jl. (Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 430) en het Vragenuur van 13 september jl. ((Handelingen II 2021/22, nr. 107, item 3), voor de zevende keer over de belangrijkste uitkomsten van de wekelijkse rapportages die Schiphol met mij deelt.

In de vorige brieven over de drukte op Schiphol bent u op de hoogte gebracht van de belangrijkste bevindingen in week 22 t/m 43¹. In deze brief wordt u geïnformeerd over de belangrijkste bevindingen in week 44 t/m 50 van 2022. Zoals eerder aangegeven, bevatten de wekelijkse rapportages informatie die door Schiphol als bedrijfsvertrouwelijk is aangemerkt en de rapportages kunnen daarom niet integraal aan de Kamer worden verzonden.

Als bijlage bij deze brief is een tijdslijn gevoegd met gebeurtenissen ten aanzien van de drukte op Schiphol. Dat is toegezegd aan het lid Boucke (D66) tijdens het Vragenuur van 18 oktober 2022 (Handelingen II 2022/23, nr. 13, item 2). Daarnaast wordt kort ingegaan op bevindingen uit inspecties van de ILT op de grondafhandeling. Ten slotte informeert deze brief de Kamer over de stand van zaken omtrent de evaluatie die Schiphol laat uitvoeren.

Terugblik verkeersbeeld Schiphol

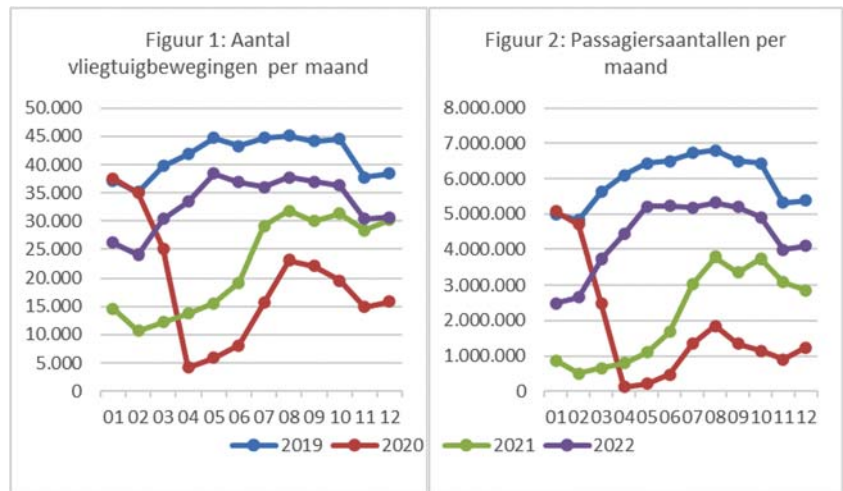
Aantallen vluchten en passagiers

Sinds week 22 van vorig jaar wordt de Kamer geïnformeerd over het aantal vluchten dat Schiphol verwerkt (inkomend en uitgaand). In week 44 t/m 50 is het aantal dagelijkse vluchten en passagiers op Schiphol gedaald. Dat past in de normale jaarlijkse cyclus van de luchthaven, zoals

¹ Kamerstuk 29 665, nrs. 427, 433, 435, 438, 442 en 448.

figuur 1 en figuur 2 hieronder laten zien. Onbekend is in welke mate de huidige capaciteitsrestricties aan de daling hebben bijgedragen.

In 2022 ontving Schiphol ongeveer 52,5 miljoen passagiers. Ten opzichte van 2019 is dat ongeveer 73%. Er werden in 2022 ruim 397.000 vliegtuigbewegingen uitgevoerd en dat is ongeveer 80% ten opzichte van 2019.

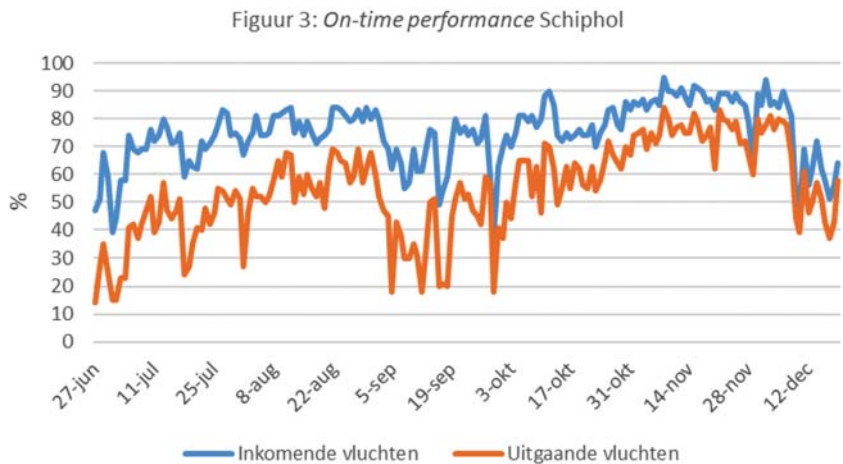


Maximale totale wachttijden

De totale wachttijd bij de vier verschillende vertrekfilters op Schiphol omvat de tijd die voor passagiers is verstrekt tussen de bagage check-in en de beveiligingscontrole. De totale wachttijd verschilt per vertrekfilter. Het overkoepelende beeld is dat dagelijks de maximale wachttijd in week 44 t/m 50 doorgaans onder 30 minuten lag. Op drukkeren dagen liep de maximale wachttijd op tot 60 minuten. Dit is echter weinig voorgekomen.

On-time performance voor inkomende en uitgaande vluchten

Figuur 3 laat het verloop zien van de dagelijkse on-time performance voor zowel inkomende als uitgaande vluchten. Uit de figuur blijkt dat beide indicatoren zijn verbeterd in november. Inkomende vluchten waren die maand gemiddeld in 88% van de gevallen op tijd. Voor uitgaande vluchten was dat 76%. Vanaf 9 december dalen die indicatoren echter sterk. Dit had te maken met de weersomstandigheden (vorst).



Vooruitblik en voortgang maatregelen Schiphol langs de vier actielijnen

Hieronder worden per actielijn de meest relevante ontwikkelingen vermeld.

1. Aantrekken personeel

Op 4 november jl. is het platform «Werk op Schiphol» gelanceerd². Het platform is een gezamenlijk initiatief van bedrijven die actief zijn op Schiphol, zoals in de grondafhandeling en de beveiliging. Het is bedoeld voor werkzoekenden die hun loopbaan willen starten en werkenden die hun loopbaan willen vervolgen op Schiphol. Studenten die op zoek zijn naar een stage of een bijbaan, kunnen hier in de toekomst ook terecht.

2. Operational excellence

Het Airport Operations Centre (APOC) is in week 46 officieel geaccepteerd door Eurocontrol. Schiphol gaat daarmee relevante informatie proactief delen met luchtverkeersleidingsdienstverleners in Europa. Ook de samenwerking met sectorpartners wordt hiermee verbeterd.

3. Aantrekkelijk werken op Schiphol

Vanaf 1 januari 2023 zijn onderdelen van het Sociaal Akkoord van kracht geworden, zoals de Sociaal Dialoog tafel, de sociale standaard «Werken op Schiphol» en de eerste *license to operate* voor de grondafhandeling³.

4. Maakbaarheid operatie

Ten behoeve van de betrouwbaarheid en stabiliteit van de operatie houdt Schiphol tot eind maart 2023 het maximum aantal reizigers dat kan vertrekken beperkt (via de zgn. terminal parameter). In week 46 is het maximum aantal reizigers voor de periode februari-maart 2023 formeel bekrachtigd bij slotcoördinator ACNL.

Op 19 januari neemt Schiphol een besluit ten aanzien van de capaciteit voor de periode na maart. Dat gebeurt in consultatie met de luchtvaartmaatschappijen. De beveiligingscapaciteit van de luchthaven is daarbij van belang, evenals de capaciteit van bijvoorbeeld de grondafhandeling en de grenscontrole. Het doel van Schiphol is om zonder terminal parameter verder te gaan. Dat mag echter niet ten koste gaan van de arbeidsomstandigheden van werknemers, zoals een te hoge werkdruk.

Tijdelijk gebeurtenissen en reactie IenW

Tijdens het Vragenuur op 18 oktober 2022 vroeg het lid Boucke (D66) om een tijdelijk waarin de reactie van het ministerie op de drukte op Schiphol uiteen is gezet. Die tijdelijk is opgenomen in de bijlage bij deze brief. De tijdelijk is grotendeels geconstrueerd op basis van openbare documenten, waaronder diverse WOO-publicaties⁴. De tijdelijk bevat een selectie van de gebeurtenissen en acties. Het zwaartepunt ligt, zoals gevraagd in het Vragenuur, op de ondernomen acties van het Ministerie van IenW.

² Zie <https://www.werkopschiphol.nl/>.

³ Voor meer informatie: Kamerstuk 29 665, nr. 442 van 4 oktober 2022.

⁴ Er zijn diverse WOO-verzoeken ingediend die betrekking hebben op de drukte op Schiphol. Op 13-07-2022 (besluit op verzoek 2022-33) en 28-09-2022 (besluit op verzoek 2022-39, besluit op verzoek 2022-41 en besluit op verzoek 2022-47) zijn er grote aantallen documenten vrijgegeven.

Daarnaast zijn ook gebeurtenissen opgenomen die voor de context relevant zijn.

ILT bevindingen grondafhandeling

De ILT heeft mede naar aanleiding van de drukte op Schiphol in 2022 en de toename van het vliegverkeer na de coronacrisis haar toezicht geïntensiveerd, onder meer bij de grondafhandeling. De ILT zag bij bijna de helft van de inspecties van vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) afwijkingen van de Schipholregels. Deze regels zijn door Schiphol opgesteld en gelden voor iedereen die zich op de luchthaven bevindt. Afwijkingen van de regels dragen bij aan het ontstaan van risicovolle situaties op en rondom de VOP's. Het vliegtuig kan beschadigd worden, of personeel op de VOP's kan gewond raken. Voorbeelden zijn een geblokkeerde noodknop en brandblussers, voertuigen die onder een vleugel doorrijden en voertuigen die geparkeerd worden waar dat niet mag. De ILT constateert dat Schiphol op dit moment niet voldoende invulling geeft aan haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid op vliegtuigopstelplaatsen en dat het eigen toezicht van Schiphol op de grondafhandelingswerkzaamheden tekort schiet. Schiphol moet in opdracht van de ILT binnen een maand een verbeterplan opstellen om deze tekortkomingen op te lossen. Daarin moeten concrete maatregelen staan die Schiphol gaat uitvoeren. De ILT continueert haar geïntensiveerde toezicht en zal waar nodig handhavend optreden bij situaties ter plaatse. In de Staat van Schiphol, die in maart zal verschijnen, zal de ILT nader ingaan op de bevindingen.

Naast het traject van de ILT met betrekking tot de veiligheid voert de Nederlandse Arbeidsinspectie een onderzoek uit naar de arbeids- en rusttijden bij grondafhandelaren.

Evaluatie Schiphol

Zoals aangekondigd in het Vragenuur van 13 september jl. laat Schiphol een evaluatieonderzoek uitvoeren met ruggenspraak van IenW. Het onderzoek heeft betrekking op de afgelopen periode (vanaf medio april 2022). In het onderzoek worden niet alleen de voorbereidingen op de drukke periodes geanalyseerd, maar ook de aanpak van de luchthaven tijdens de drukte en de consequenties voor stakeholders. De evaluatie zal ook aandacht besteden aan mogelijke verbeterstappen waarbij de vergelijkbare problemen op andere (Europese) (hub)luchthavens eveneens in ogenschouw worden genomen. Het rapport van de uitvoerend consultant wordt medio maart verwacht.

Ik ga ervan uit dat de Kamer op deze wijze voldoende is geïnformeerd.

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