

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

**1127**

Vragen van de leden **Feenstra, Dijsselbloem, Duijkers** en **Bussemaker** (allen PvdA) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *overtredingen van het Algemeen Luchtvaartreglement*. (Ingezonden 5 april 2002)

1

Heeft u kennisgenomen van het bericht inzake overtredingen van het Algemeen Luchthavenreglement?<sup>1</sup>

2

Hebben in de zomer van 2000 technici van de KLM ook al acties gevoerd vanwege het niet correct naleven van de wettelijk veiligheidsvoorschriften? Heeft het bedrijf destijds zelf een onderzoek ingesteld en een verklaring opgesteld, en zo ja, wat voor maatregelen zijn toen door het bedrijf toegezegd om een einde te maken aan overtredingen en gedoogsituaties? Welke van deze maatregelen zijn uitgevoerd? In hoeverre is daarna het reglement nageleefd? Hoe is het toezicht geweest op deze en andere maatschappijen en vergelijkbare bedrijven?

3

Hoe beoordeelt u deze herhaling van de overtredingen? Hoe denkt het kabinet de strikte naleving en

handhaving van het reglement alsnog te regelen, zowel binnen het bedrijf als via externe diensten, bij dit bedrijf en in vergelijkbare gevallen elders?

4

Is het waar, dat werknemers geen premies toegekend krijgen indien zij melding maken van ongeregelheden, en zo ja, hoe beoordeelt u een dergelijke bedrijfs- en veiligheidscultuur? Betekent dit voorbeeld dat de positie van klokkenluiders in bedrijven verbetering behoeft, hetzij via een gedragscode danwel via een wettelijke regeling? Zo ja, op welke wijze zal dit worden geregeld en wanneer kan de Kamer daarover worden geïnformeerd?

<sup>1</sup> Netwerk van 28 maart jl.

**Antwoord**

Antwoord van minister **Netelenbos** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (Ontvangen 16 mei 2002)

1

Ja.

2

Op 4 juli 2000 heeft een aantal grondwerktuigkundigen van de KLM en de Nederlandse Vereniging van Technici hun verontrusting publiek gemaakt over de spanning die er zou bestaan tussen de werkdruk enerzijds

en de luchtwaardigheid en vliegveiligheid anderzijds. Deze kwestie heeft geen relatie met de uitvoering van de bepalingen van het Algemeen Luchthavenreglement als aangeduid in het programma Netwerk.

Naar aanleiding van deze kwestie heeft de KLM een onafhankelijke commissie onder voorzitterschap van de heer Droste ingesteld. Deze commissie heeft in augustus 2000 aan de KLM gerapporteerd. Conclusie was dat er geen overtredingen of gedoogsituaties inzake vliegveiligheid en wet- en regelgeving zijn aangetroffen. De commissie heeft in haar rapport aanbevolen de communicatie tussen de grondwerktuigkundigen en het management Technische Dienst KLM te verbeteren. Als reactie daarop heeft de KLM de Flight Safety Board omgevormd tot het Aircraft Maintenance Quality Forum (AMQF) om kwesties die de vliegveiligheid en de daarop betrekking hebbende wet- en regelgeving aangaan, te bespreken en eventuele problemen op te lossen. De uitkomsten van dit AMQF worden breed binnen KLM verspreid via nieuwsbrieven. Tot medio 2001 zijn de uitkomsten van dit AMQF gemonitord door de toenmalige Rijksluchtvaartdienst. De divisie Luchtvaart, van de in juni 2001 opgerichte Inspectie Verkeer en Waterstaat, heeft dit monitoren voortgezet en sinds 2001 is het een extra aandachtspunt bij de

bedrijfsonderzoeken (audits) die in het kader van onderhoudserkenningen verricht worden. Strijdigheid met de van toepassing zijnde regelgeving is daarbij niet geconstateerd. Overigens is gelijktijdig aan het onderzoek van de commissie Droste door de toenmalige Rijksluchtvaartdienst een onderzoek bij de KLM gehouden. Deze dienst kwam in een rapport van 28 juli 2000 tot dezelfde bevindingen als de commissie Droste. Voorts waren er geen aanwijzingen dat bij andere maatschappijen dergelijke problemen zouden spelen, daarom zijn er geen soortgelijke onderzoeken bij andere maatschappijen gehouden.

3

Het gaat hier om een andere kwestie dan waarover u in vraag twee om informatie vraagt. Vóór de uitzending van het programma Netwerk op 28 maart 2002 was er geen aanwijzing dat er sprake zou zijn van overtredingen van het Algemeen Luchthavenreglement of het Aanvullend Luchthavenreglement luchthaven Schiphol. Om die reden is er door de divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat tot voor kort niet specifiek op deze punten gecontroleerd.

Ook bij de Arbeidsinspectie zijn geen klachten binnengekomen over onjuiste naleving van veiligheidsvoorschriften.

Naar aanleiding van de bekend geworden informatie heb ik de divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat opgedragen te onderzoeken of regelgeving wordt overtreden en waar nodig handhavend op te treden.

Voorts heb ik de exploitanten van alle Nederlandse burgerluchtvaartterreinen er per brief aan herinnerd dat zij krachtens de wet verantwoordelijk zijn voor de veiligheid en goede orde op hun terreinen en dat daar waar nodig door mij handhavend wordt opgetreden.

Tenslotte, de KLM heeft gevraagd om met betrekking tot brandweertoezicht de mogelijkheden na te gaan, of dit toezicht ook zou kunnen worden gedaan door bedrijfsmedewerkers die hiervoor speciaal zijn getraind en opgeleid. Binnenkort zal er een overleg plaatsvinden tussen de exploitant van het luchtvaartterrein Schiphol, brandweerautoriteiten en de divisie Luchtvaart.

De uitkomst van dit overleg zal gebruikt worden om een definitief standpunt in te nemen.

4

Voor zover bekend heeft de Technische Dienst van KLM in twee interne publicaties (van januari 2001 en april 2002) uitdrukkelijk aangegeven, dat meldingen van onveilige situaties geen persoonlijke gevolgen hebben voor de melder. Er zijn in die periode geen meldingen bij de Arbeidsinspectie binnengekomen die aanleiding geven tot nadere inspectie.

Met betrekking tot de vraag, of en op welke wijze de positie van klokkenluiders in bedrijven verbeterd moet worden verwijs ik naar de brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 17 april 2002, kenmerk AV/IR/2002/21316, aan uw Kamer. In deze brief is onder meer aangegeven, dat de Stichting van de Arbeid is gevraagd een gedragscode voor klokkenluiders vast te stellen. Zodra de Stichting van de Arbeid de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over bedoelde gedragscode heeft bericht wordt uw Kamer door hem hiervan op de hoogte gesteld.