

Veiligheid

Veiligheid is onze topprioriteit, en een veilige, gezonde (werk)omgeving op onze luchthavens is een verantwoordelijkheid van alle stakeholders. Samen met onze partners werken we aan het waarborgen van de veiligheid van de passagiers en andere bezoekers van Schiphol, en tegelijkertijd houden we de hoogste veiligheidsnormen op de werkplek aan. Als exploitant ziet Royal Schiphol Group toe op navolging van de regels.

De luchthavens binnen de groep hebben dagelijks te maken met uiteenlopende operationele risico's, waaronder runway incursions, vogelaanvaringen en brandveiligheid. Verschillende afdelingen en managementsystemen zijn actief betrokken bij het waarborgen en bewaken van de veiligheid. Het is hun taak ervoor te zorgen dat het veiligheidsdenken elke dag bovenaan staat bij alles wat wij doen. Dat geldt des te meer voor grote verbouwingen waarbij veel externe medewerkers betrokken zijn.

Proactieve veiligheidscultuur

Ons doel voor 2020 is Schiphol te ontwikkelen tot een High Reliability Organisation (HRO) met een proactieve veiligheidscultuur. In 2016 zijn we begonnen met het programma Schiphol for Safety (S4S). We meten onze voortgang aan de hand van de Health, Safety and Environment (HSE)-cultuurladder van Hudson.

In 2017 hebben we nulmetingen uitgevoerd in de hele organisatie voor de beoordeling van de interne veiligheid op het werk. Aan de hand van de resultaten nemen we maatregelen om een proactieve veiligheidscultuur te creëren. In de loop van 2018 zijn diverse initiatieven genomen waarmee we dit proces ondersteunen. Naast de jaarlijkse HRO Academy-conferentie in februari 2018 hebben we in het afgelopen jaar vijf bijeenkomsten van de Schiphol HRO Academy gehouden. Die evenementen bieden verschillende afdelingen de mogelijkheid om van elkaar en van andere organisaties te leren. Zo hebben we video's gemaakt over gedrag en hoe we veiligheid op Schiphol organiseren, en hebben we een tool ontwikkeld waarmee we afdelingen en medewerkers helpen de voortgang ten aanzien van proactief veiligheidsgedrag te meten. Verder hebben we constructief veiligheidsoverleg gehouden met de facilitair dienstverleners en beveiligingsbedrijven van de luchthaven.

Safety Walks

In 2018 hebben de directie en de leden van het kernteam zeven Safety Walks gelopen; in drie gevallen liepen er ook leden van de Raad van Commissarissen mee. Het doel van deze rondgangen is dat leidinggevend en medewerkers met elkaar in gesprek gaan over veiligheid en veiligheidsdilemma's. Door de Safety Walks krijgen leidinggevend en medewerkers inzicht in de kwesties waarmee medewerkers in de dagelijkse bedrijfsvoering worden geconfronteerd. Tijdens een Walk worden procedures en gedrag

tegen het licht gehouden. Daarnaast hielden verschillende managementteams het hele jaar door hun eigen Safety Walks, met onder meer een proactieve Safety & Security Walk, die was georganiseerd door de verschillende beveiligingsbedrijven die op Schiphol werken.

Integral Safety Management System (ISMS)

Onze veiligheidsprocessen worden beheerd en gecoördineerd door het Integral Safety Management System (ISMS), een samenwerking tussen Amsterdam Airport Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en brandstofleveranciers. Dit systeem is ingevoerd met inachtneming van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), die in 2017 een rapport over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol heeft uitgebracht. In 2018 is in het kader van ISMS een aantal belangrijke veiligheidsverbeteringen doorgevoerd, waaronder:

- een vaste verbinding met het brandstofsysteem bij de Delta- en Echo-buffer, waardoor het aantal bewegingen van tankwagens naar deze locaties wordt gereduceerd. Dit moet het risico op veiligheidsincidenten op de grond verminderen;
- extra baanmarkeringen rond de G- en H-pier naar taxibaan Bravo. Hierdoor kunnen narrowbody-toestellen elkaar veilig passeren bij het taxiën van en naar de G- en H-pier. Dit verkleint de complexiteit en vermindert de kans op veiligheidsincidenten op de grond;
- een eenduidige verkeersstroom van en naar het Kilo-platform op Schiphol-Oost. Dit omvat de invoering van eenrichtingsverkeer en een veiligere routing voor inkomend en uitgaand verkeer op het Kilo-platform, en elimineert de kans op runway incursions op de Schiphol-Oostbaan (baan 22).

Een andere veiligheidsmaatregel van de ISMS-partners is de ontwikkeling van de Roadmap Veiligheidsverbetering Schiphol, in het kader waarvan negen maatregelen in de periode 2019-2023 moeten worden doorgevoerd. Nog eens vijftien worden momenteel onderzocht. De Roadmap, te vinden op www.integralsafetyschiphol.com, is een werkdocument waarin de gemeenschappelijke doelstellingen van de partijen op elkaar worden afgestemd.

Veiligheid op en rond start- en landingsbanen

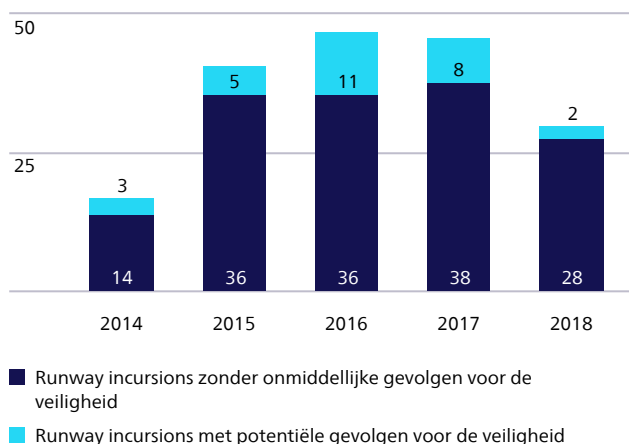
Het Runway Safety Team (RST) is een essentieel onderdeel van ISMS. Het bestaat uit een team van deskundigen en heeft als taak manieren vast te stellen om runway incursions op Schiphol te voorkomen. Een runway incursion is (volgens de definitie van de ICAO) een incident op een luchthaventerrein waarbij sprake is van ongeoorloofde aanwezigheid van een voertuig, persoon of vliegtuig binnen de begrenzingen van het afgebakende terrein dat bedoeld is voor het starten en landen van vliegtuigen. Het team volgt de ontwikkelingen voortdurend om locaties op de luchthaven in kaart te brengen waar de kans op runway incursions relatief groot is. Dit heeft geleid tot een aantal lopende studies en implementatieprojecten die zijn gericht op structurele

vermindering van het aantal runway incursions en de daarmee samenhangende risico's. Op Schiphol vonden in 2018 twee runway incursions plaats met potentiële gevolgen voor de veiligheid (2017: acht).

Een van deze incursions betrof een ernstig incident dat gezamenlijk onderzocht wordt door de Nederlandse luchtvaartsector (via ISMS) en de OVV. Op vrijdag 27 juli vond een runway incursion plaats op de Zwanenburgbaan. Een vliegtuig aan het begin van de startbaan kreeg toestemming om te starten, en tegelijkertijd kreeg een ander vliegtuig toestemming om vanaf een kruising verderop dezelfde baan op te rijden. De start van het eerste vliegtuig werd afgebroken en het tweede vliegtuig stopte op de baan kruising. Er vonden daarnaast nog 28 incidenten plaats die vielen binnen de definitie van runway incursion, maar zonder directe gevolgen voor de veiligheid.

Runway incursions op Schiphol ¹

(aantal per jaar)



¹ De aantallen in 2018 zijn gebaseerd op de derde uitgave van het European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPRI 3.0), die in 2018 is gepubliceerd.

Vogelaanvaringen

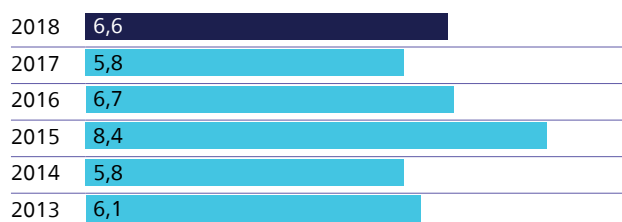
Vogels blijven een groot risico voor de luchtvaartveiligheid. Om dit risico te beheersen heeft Schiphol zogenoemde Bird Controllers die 24 uur per dag, 7 dagen per week actief zijn op het landingsterrein. De birdstrike rate op Amsterdam Airport Schiphol bedroeg in 2018 6,6 per 10.000 vliegtuigbewegingen (2017: 5,8). Gelukkig had geen enkele vogelaanvaring ernstige gevolgen. Vanwege het warme, droge weer in de lente, zomer en herfst van 2018 zijn de vogelpopulaties in de omgeving van de luchthaven de afgelopen maanden aanzienlijk toegenomen, waardoor de dalende trend van de afgelopen jaren in het aantal vogelaanvaringen tot stilstand is gekomen.

We hebben het vogeldetectiesysteem van Schiphol onlangs uitgebreid met drie extra radarstations. Met een totaal van vier stations, hebben we nu radardekking over de hele luchthaven én een deel van de aangrenzende terreinen. In mei 2018 zijn de

eerste resultaten van de radargegevens geanalyseerd. Aan de hand van de waardevolle inzichten die dit heeft opgeleverd, kon zowel de luchthaven als de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) concrete actie ondernemen met betrekking tot de verbouwde gewassen, om het risico van toekomstige aanvaringen te minimaliseren. Op grond van de aanbevelingen van de NRV is de luchthaven overgegaan op gras dat is besmet met endofyten die onverteerbaar zijn voor muizen en ganzen. Vanaf 2019 zullen akkerbouwers op grond die Schiphol in eigendom heeft deze maatregel eveneens inzetten en geen graan meer telen.

Vogelaanvaringen op Schiphol

(aantal per 10.000 vliegtuigbewegingen)



Brandveiligheid

Brand is een van de belangrijkste bedreigingen voor de veiligheid in de Schiphol-terminal. We voldoen volledig aan de wettelijke eisen voor brandveiligheid, maar beschouwen die als het absolute minimum. In 2018 hebben we een nieuwe benadering van de brandveiligheid ingevoerd, met als kerndoelstellingen het voorkomen van slachtoffers en van schade aan bedrijfsmiddelen en het waarborgen van de continuïteit van de bedrijfsvoering. Onderdeel hiervan is de oprichting van een speciaal Fire Safety Office (FSO) en de ontwikkeling van een integraal brandveiligheidsplan. Voorlopig richt het FSO zich primair op de brandveiligheid van bestaande en toekomstige terminalgebouwen, waaronder het Bemanningencentrum en Skyport. In de toekomst zal het FSO alle gebouwen op Schiphol voor zijn rekening nemen. Een belangrijk doel voor 2019 is het verbeteren van de samenwerking tussen het FSO, de brandweer van Schiphol, Schiphol Real Estate en andere betrokken afdelingen. Ook zullen we ons verder inspannen om zowel bezoekers als medewerkers van Schiphol nog meer bewust te maken van het belang van brandveiligheid.

Veiligheid op het werk

We werken er hard aan om het welzijn te waarborgen van de mensen die voor ons en bij ons werken en van hen die onze faciliteiten bezoeken. Om voor onze medewerkers een veilige en gezonde werkomgeving te kunnen blijven garanderen, inventariseert Schiphol periodiek de risico's op de werkplek.

We hanteren de Lost Time Injury Frequency (LTIF) bij het registreren van bedrijfsongevallen die arbeidsverzuim van eigen medewerkers tot gevolg hebben. Dit systeem meet het aantal bedrijfsongevallen per miljoen gewerkte uren. Hiermee maken we onze resultaten vergelijkbaar met andere bedrijven. Hoewel

het meten van verzuim essentieel is, benadrukken we dat elk ongeval er één te veel is.

In 2018 kwam Schiphol Nederland B.V. (exclusief brandweer) uit op een LTIF-cijfer van 0,3 (2017: 1,0). Het LTIF-cijfer voor de brandweer bedroeg 16,4 (2017: 25,7). Beide cijfers zijn lager dan de gestelde streeflimiet van respectievelijk 3 en 40. De afgelopen vijf jaar schommelt het absoluut aantal incidenten met letsel tussen 5 en 9, met een gemiddelde van 7,3 (2017: 4,8). Er hebben zich in 2018 geen bedrijfsongevallen met dodelijke afloop voorgedaan.

Veiligheid van reizigers en bezoekers

In 2018 hebben zich 246 incidenten met letsel voorgedaan bij reizigers en bezoekers in de terminal van Schiphol (2017: 229). Er zijn in 2018 geen dodelijke ongelukken geweest met passagiers of bezoekers. Waar nodig heeft onze eigen bedrijfshulpverlening deze incidenten op locatie afgehandeld. Schiphol ziet crowd management als een belangrijk controlemechanisme om risico's op letsel tijdens grote drukte in de terminal te voorkomen. Op specifieke hotspots binnen de terminal worden crowd-managementteams ingezet die verantwoordelijk zijn voor het begeleiden van de doorstroom van mensen. We letten ook goed op roltrappen en rolpaden, waar het risico op vallen groter is.

HSE-normen

Schiphol heeft in 2018 de verschillende HSE-normen per project of werkactiviteit geharmoniseerd en in één standaard geïntegreerd, de 'HSE-normen Schiphol'. Op deze manier willen we de veiligheid binnen onze bouw- en onderhoudswerkzaamheden verder verbeteren. Deze standaard, die begin 2019 wordt geïmplementeerd, biedt onze partners heldere, objectieve verwachtingen als het gaat om het garanderen van de veiligheid en bescherming van het milieu. Door de toename van de bouwactiviteiten op Schiphol in de komende jaren wordt het steeds belangrijker over een reeks samenhangende HSE-normen te beschikken.



Geluid van vliegtuigen heeft een grote impact op de leefkwaliteit voor omwonenden. Geluid staat daarom centraal in de milieuregelgeving voor Schiphol. Nu Schiphol het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen heeft bereikt, wordt dit onderwerp steeds gevoeliger. In 2018 zijn we onder dit maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen gebleven. De schaarse capaciteit in de lucht en de verschillende standpunten van stakeholders zijn bepalend voor de onderhandelingen over de verdere ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen na 2020. De intensieve brede maatschappelijke discussie die in 2017-2018 plaatsvond, wordt dit jaar voortgezet.

Nieuw Normen- en Handhavingstelsel

De Nederlandse overheid werkt aan de invoering van een Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). In dit stelsel zijn richtlijnen vastgelegd voor het zogenoemde preferent baangebruik op Schiphol, met het oog op minimalisering van de effecten van geluidsoverlast in de omgeving. Meer in het bijzonder krijgen de Polderbaan en de Kaagbaan de voorkeur boven de andere banen voor start- en landingsactiviteiten vanwege de grotere afstand tot de woongebieden rondom Schiphol.

Het NNHS is nog niet formeel van kracht, maar de sector bereidt zich al actief voor op de invoering. Alle vluchten in 2018 op Schiphol geschieden volgens het NNHS. De handhaving verliep echter volgens het oude systeem van zestig handhavingpunten rond de luchthaven. Het gevolg daarvan is dat op vier handhavingpunten de geluidsbelasting hoger was dan de grenswaarde uit het oude stelsel. Alle nachtelijke handhavingpunten bleven binnen de oude grenswaarde.

Schiphol rapporteert elk kwartaal over de toepassing van de regels van het NNHS. Twee elementen moeten nog verder worden uitgewerkt: de regels voor het gebruik van de vierde baan en die voor de beperking van het aantal nachtvluchten. Voordat het stelsel wettelijk wordt ingevoerd moet daarvoor een oplossing worden gevonden. Hierover zijn we in overleg met de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

In de aanloop naar de invoering van het NNHS zal ook de Inspectie Leefomgeving en Transport rekening houden met dit nieuwe stelsel. Als echter blijkt dat de overschrijdingen het gevolg zijn van het toepassen van de nieuwe normen, zal de inspectie geen maatregelen opleggen aan de sector. Omdat het nieuwe stelsel formeel nog niet van kracht is, hebben verschillende omwonenden te kennen gegeven bezorgd te zijn dat ze niet langer recht hebben op rechtsbescherming. Ze hebben verzocht hun rechten te behouden in overeenstemming met het vorige stelsel. De omwonenden hebben een rechtszaak aangespannen tegen de inspectie, maar hun zaak is afgewezen.

Voor de formele verankering van het NNHS is een nieuw Luchthavenverkeerbesluit vereist; dit is afhankelijk van de uitkomst van een milieueffectrapportage (MER). In november 2018 is een conceptversie van de MER gepresenteerd; de definitieve versie wordt in het eerste kwartaal van 2019 verwacht.

Aanpassing MER

Als onderdeel van de concept-MER heeft Schiphol de milieueffecten van het nieuwe stelsel onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat de ontwikkeling van de luchthaven naar 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020 past binnen de milieugrenzen van het Aldersakkoord. De effecten (berekend op basis van de huidige woongebieden) zijn in de concept-MER in kaart gebracht en bevatten een actuele berekening op basis van het nieuwe Europese rekenmodel (Doc29). Het nieuwe model vervangt het