



Rapport

Resultaten: Enquête Veiligheid Voorjaar '20

Commissie Veiligheid - KNVVvL afdeling Zweefvliegen



Document details

Titel	Rapport Resultaten: Enquête Veiligheid Voorjaar '20 Commissie Veiligheid - KNVvL afdeling Zweefvliegen
Auteur	Frank Schellenberg
Publicatie datum	18-09-2020
Versie	0.2
Vrijgave	Publiek / Intern / Vertrouwelijk

Revisies	Datum	Aanpassing	Door
0.2	18-09-2020	Extra grafieken	Frank Schellenberg
0.1	07-07-2020	Initieel document	Frank Schellenberg



Inhoud

Document details	2
Inhoud	3
Inleiding	4
Antwoorden Enquete: 0-meting	5
Antwoorden Enquete: Onderwerp “Melden”	11
Antwoorden Enquete: Quiz “Melden”	14



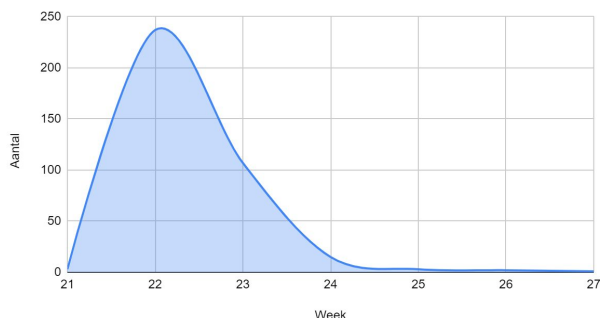
Inleiding

De Commissie Veiligheid is door het bestuur van de KNVvL afdeling Zeevliegen benoemd in het voorjaar van 2020.

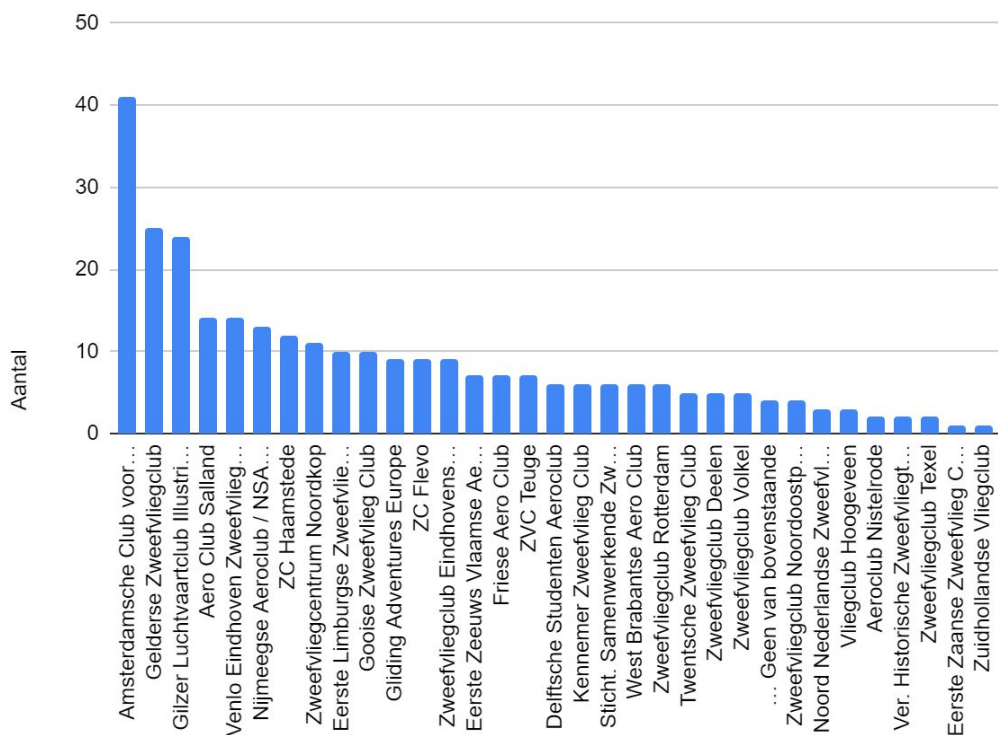
Doel van de enquête was enerzijds een nulmeting te doen - waar staan we nu rond het onderwerp veiligheid en anderzijds een peiling te doen waar we staan rond de kennis van het melden van veiligheidsgerelateerde zaken. Het eerste onderwerp waar de commissie mee aan de slag gaat.

In totaal 368 respondenten. Rond de 10% van het totaal aantal afdelings leden. Waarvan 289 hebben laten weten bij welke club ze vliegen.

Ontvangen antwoorden per week (totaal 368)



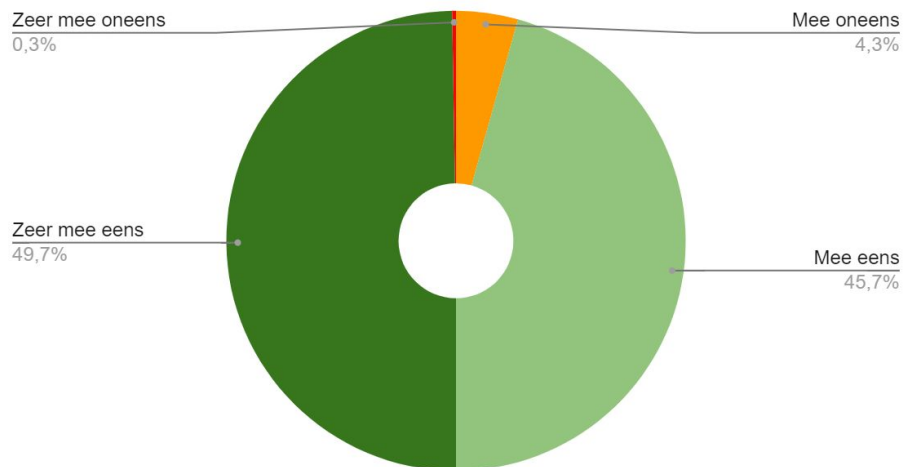
Respons per club (289 in totaal)



Een van de vragen die we veel kregen is waarom er geen optie was om neutraal te antwoorden. Reden hiertoe is simpel. Het voegt geen data toe waar we op kunnen sturen. Ben je licht negatief kan het blijkbaar beter, ben je licht positief zegt dat ook wat. We dwingen je daarmee te echt even na te denken of je iets positief of negatief ziet.

Antwoorden Enquete: 0-meting

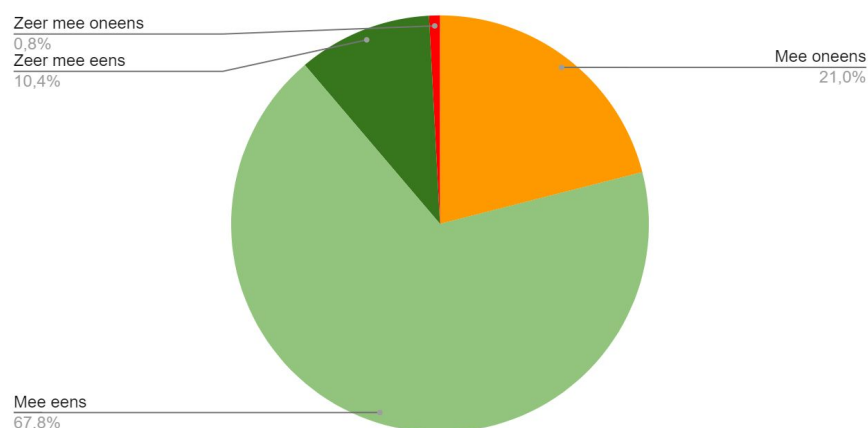
Ik voel me comfortabel bij mijn club om een veiligheidsmelding te doen?



Toelichting Commissie Veiligheid:

Goed te zien dat de meeste leden zich comfortabel een veiligheids gerelateerde melding te doen. 4,6% is dat echter niet. Van de respondenten die hun club had ingevuld springt hier geen club uit en is de spreiding groot. Gezien het kleine aantal zullen we proberen in contact te komen met deze respondenten om te bekijken waar het oncomfortabele gevoel vandaan komt en wat daarin te veranderen is.

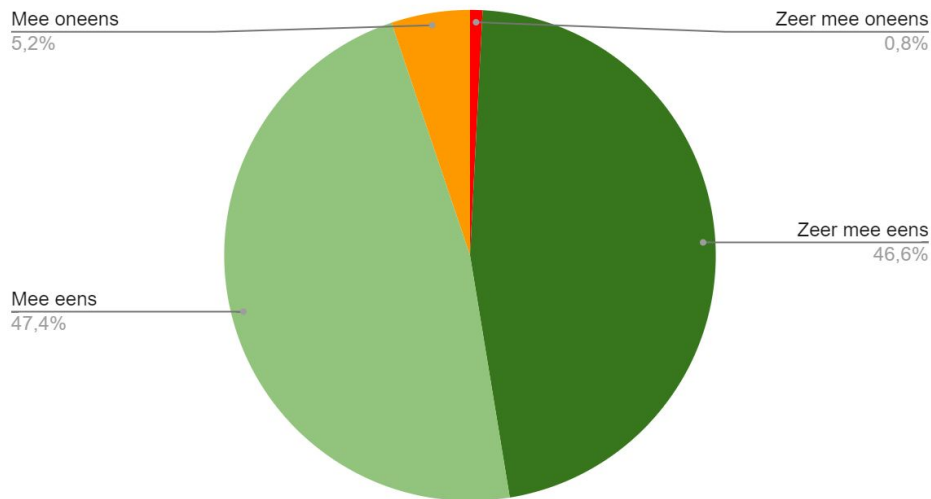
De veiligheid is afgelopen jaar bij mijn club toegenomen?



Toelichting Commissie Veiligheid:

Natuurlijk is het goed te zien dat bijna 90% vindt dat de veiligheid is toegenomen. Echter 1 op de 10 is een andere mening toegedaan. Ook hier is het voor ons nog belangrijk te begrijpen waarom men denkt dat de veiligheid is afgenomen.

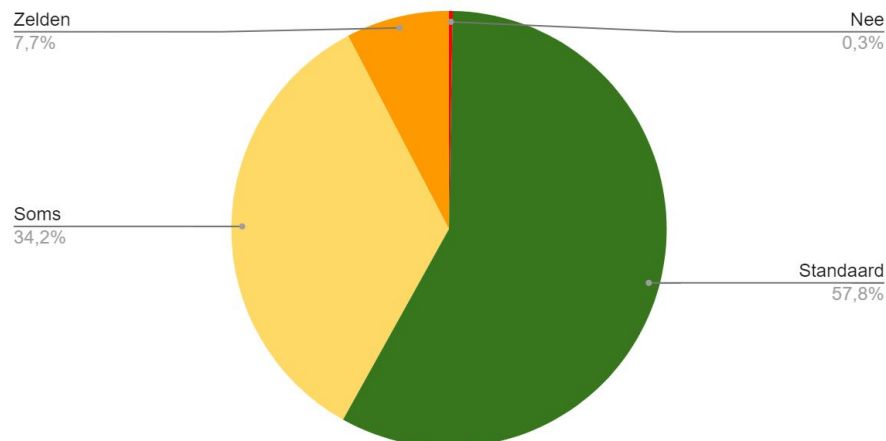
Mijn club gaat serieus om met veiligheid.



Toelichting Commissie Veiligheid:

Hier zijn we met 94% eens of zeer eens wel behoorlijk eengezins. Hieruit blijkt dat de wil er zeker is. Antwoorden op andere vragen in de enquête wijzen er wel op dat de "hoe" nog niet altijd duidelijk is. Prima aandachtspunt waar de CVZ wat mee kan.

Tijdens de dagelijkse briefing op mijn club is veiligheid een vast onderwerp.

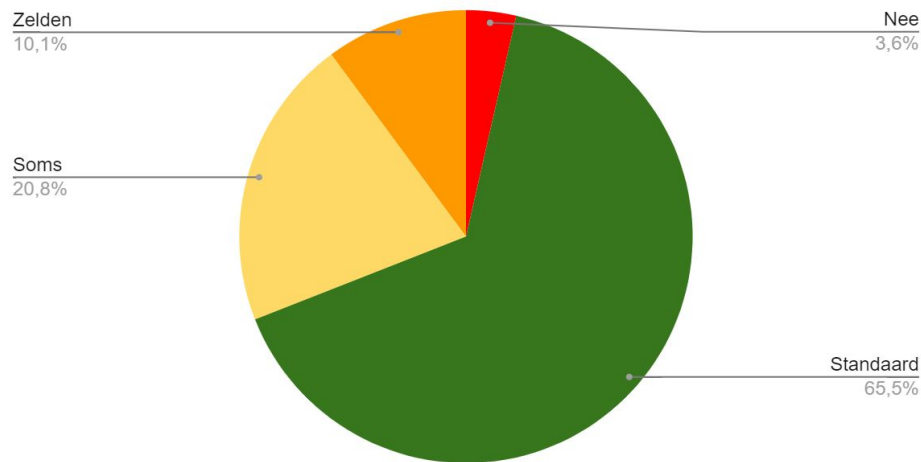


Toelichting Commissie Veiligheid:

Hartstikke goed dat bij bijna 60% dit de standaard is. Toch is de commissie van mening dat het de standaard zou moeten zijn op 100% van de vereniging. 2 minuten stilstaan aan het begin van een vliegday bij het thema veiligheid is al van onschatbare waarde. De commissie houdt zich aanbevolen voor korte themas. Zodat we deze gebundeld beschikbaar kunnen maken voor alle clubs. En je als leidinggevende op het veld voorafgaand aan de dag kort deze pagina kan bezoeken voor een onderwerp.



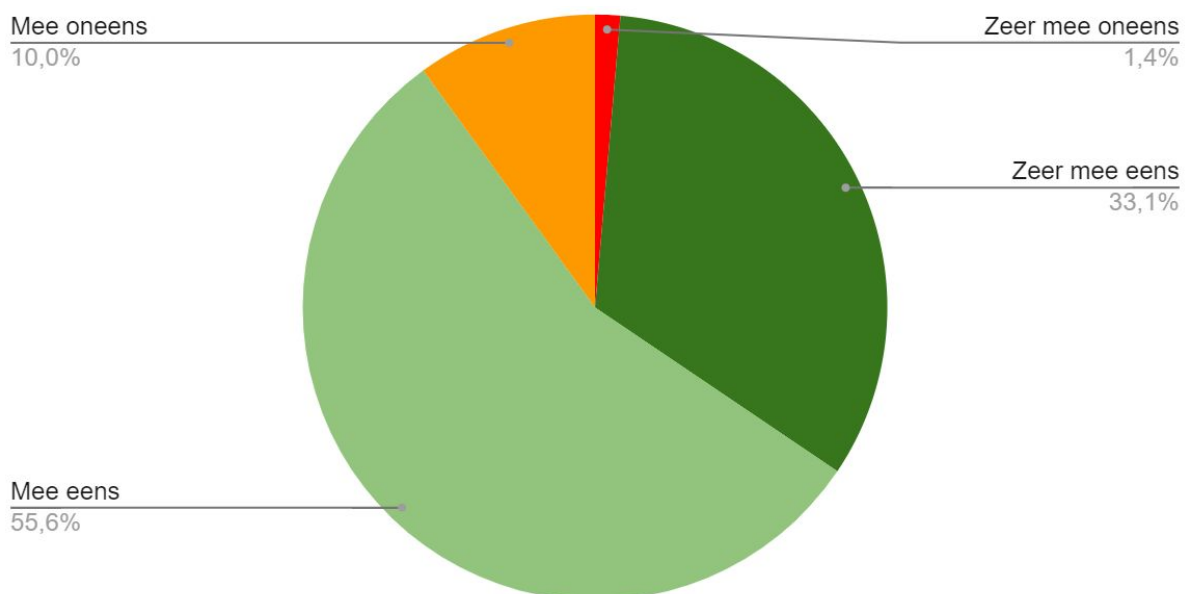
Er vindt terugkoppeling plaats naar alle leden van de club na een (ernstig) incident of ongeval.



Toelichting Commissie Veiligheid:

Bij het melden hoort terugkoppeling! Naar de melder, betrokkenen en naar de leden. Pas dan kan iedereen lering trekken. De CVZ zal meldingen anoniem en zoveel mogelijk in een vorm beschikbaar maken in de bibliotheek. Zodat iedereen in zweefvliegend Nederland er lering uit kan trekken. Bij grensoverschrijdende zaken zullen we zelfs proberen een Engelse vertaling te publiceren.

Ik word in mijn club voldoende gesteund wanneer ik een klacht heb over de veiligheid.

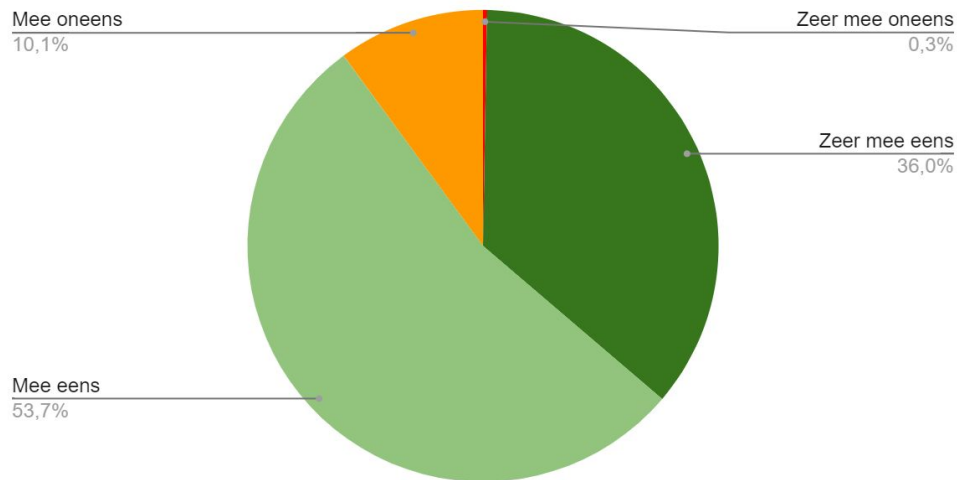


Toelichting Commissie Veiligheid:

Ook hier zien we weer een 1 op 10 die zich niet gesteund vindt. Een groep groot genoeg om extra aandacht te besteden aan de oorzaak.



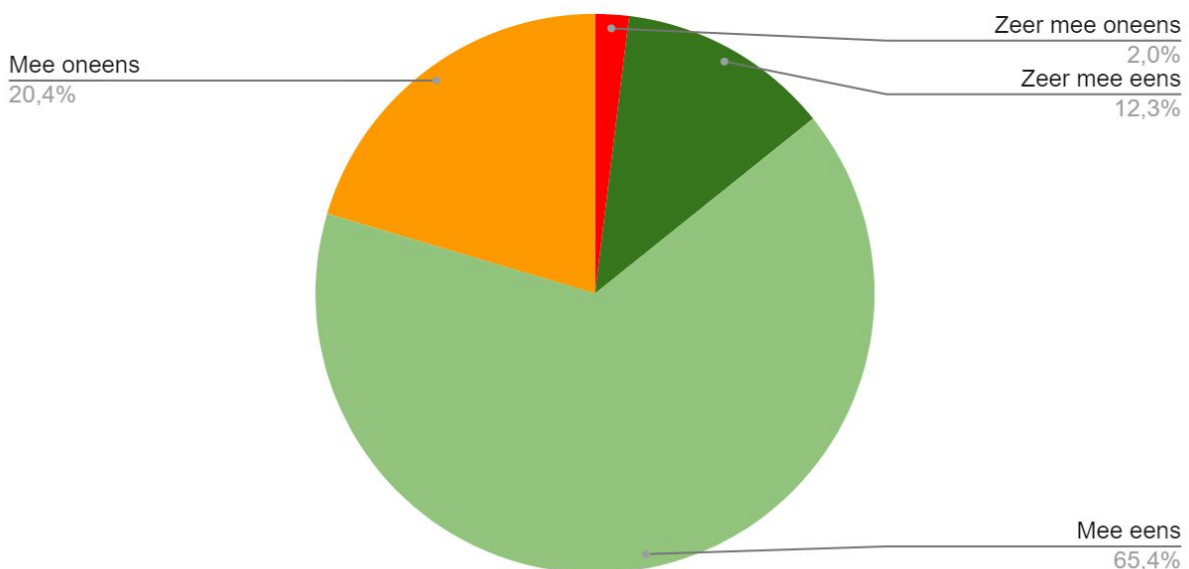
Er is in mijn club regelmatig aandacht voor de vliegveiligheid zoals bij ledenbijeenkomsten, mailing, sociale media, enz.



Toelichting Commissie Veiligheid:

Regelmatig is licht subjectief. Want een keer per jaar is dat ook. We willen samen met clubs kijken of we handen en voeten kunnen geven aan deze regelmaat. Zowel in de Nieuwsbrieven vanuit de KNVvL (afdeling) en de informatie die door clubs wordt verstrekt. Wil jij voor jou club iets rond veiligheid organiseren, de CVZ denkt graag mee. En heeft diverse contacten voor een interessante presentatie bij jou op de club! Vraag ernaar via veiligheid.zweefvliegen@knvvl.nl

Ik vind dat het onderwerp veiligheid het afgelopen jaar voldoende aandacht heeft gekregen vanuit de KNVvL afdeling zweefvliegen.

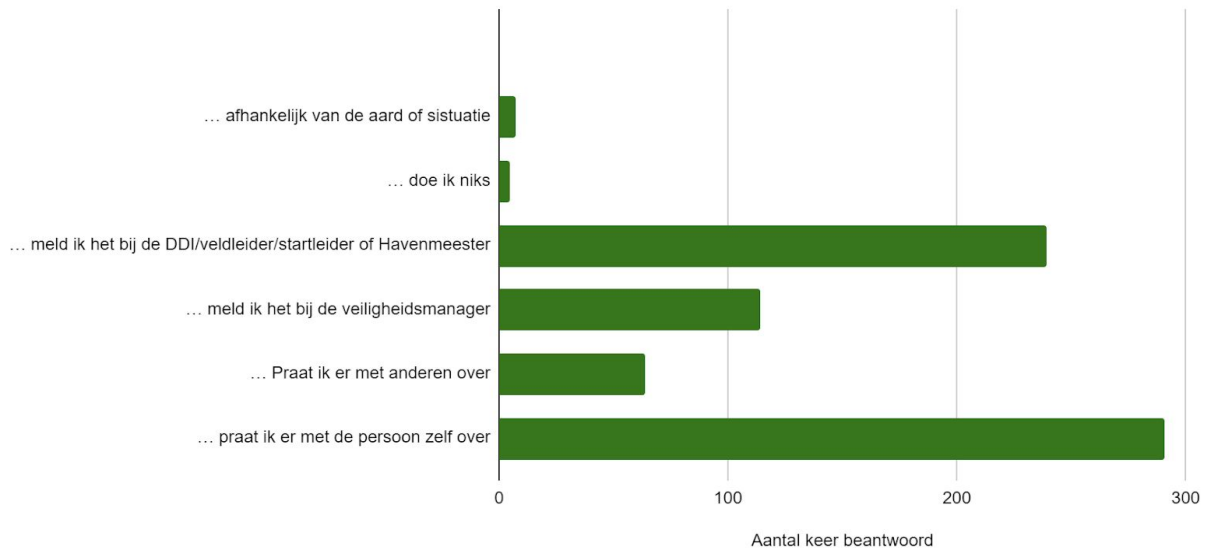


Toelichting Commissie Veiligheid:

Zie de toelichting bij het vorige onderwerp.



Indien ik iemand een vliegfout zie maken...



Toelichting Commissie Veiligheid:

Bij deze vraag was het mogelijk meerdere vragen aan te kruisen. Voor de commissie ging het er met name om te bekijken wat we normaal gesproken in dit soort situaties doen en wat het gewenste gedrag is in een Just Culture. Laten we beginnen te zeggen dat alleen “doe ik niks” niet het gewenste oplossing is. Er met andere over praten is in veel gevallen geen slechte insteek. Zeker als je wil toetsen wat je nu precies hebt waargenomen en of anderen daar hetzelfde over denken. Wel is het dan zo dat dat hand in hand hoort te gaan met “ik praat er met de persoon zelf over”. En idd gaven sommigen aan dat iets afhangt van de aard van de gemaakte fout. Of er opzet was of niet. Maar los van de opzet kan een grove fout reden zijn dit wel verder te melden richting een veiligheidsmanager, team of meld tool. Afhankelijk van wat gebruikelijk is binnen de vereniging.



Indien ik een vliegfout maak...



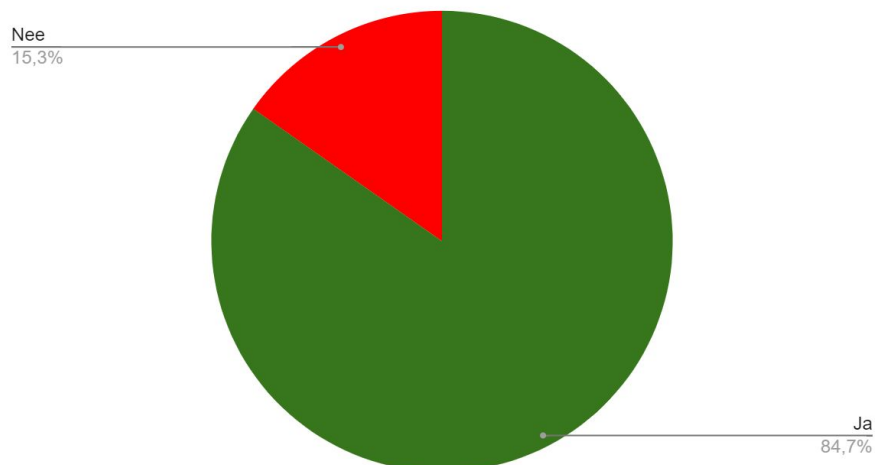
Toelichting Commissie Veiligheid:

In een veiligheidscultuur worden fouten gemaakt en wordt er over fouten gesproken. Ook hier bestond geen echt fout antwoord maar wou de commissie gevoel krijgen met de stand van zaken. Ben jezelf ervan bewust dat als jij een fout maakt en die zelf analyseert niemand er iets van kan leren. En dat misschien pas kan doen als deze persoon zelf de fout maakt. We willen dus graag dat er op een open manier over fouten wordt gepraat. Het uitdelen van "startverboden" is ook iets wat binnen een veiligheidscultuur kan passen. Maar alleen dan als iemand willens en wetens regels heeft gebroken. Opzet noemen we dat. Dan is straffen nog steeds op zijn plaats. Of een startverbod of vlieg beperking dan de beste straf valt in veel gevallen te bezien.

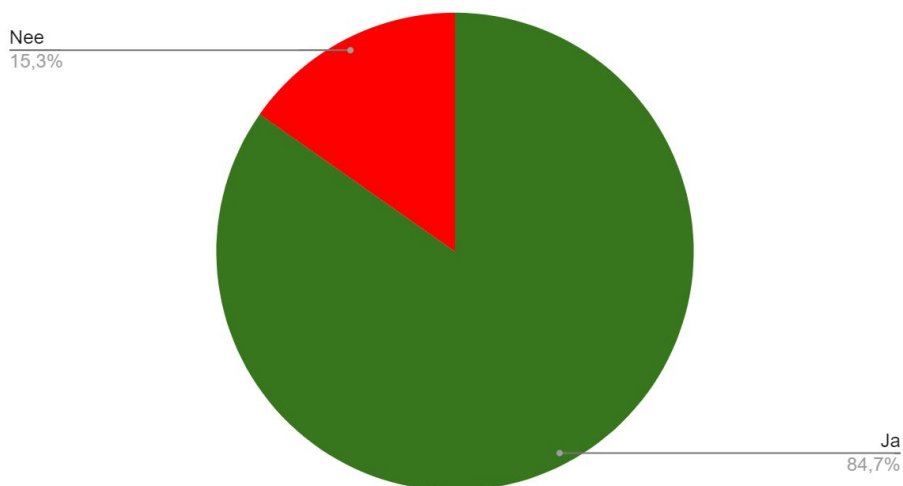


Antwoorden Enquete: Onderwerp “Melden”

Weet je WAT je MOET melden?

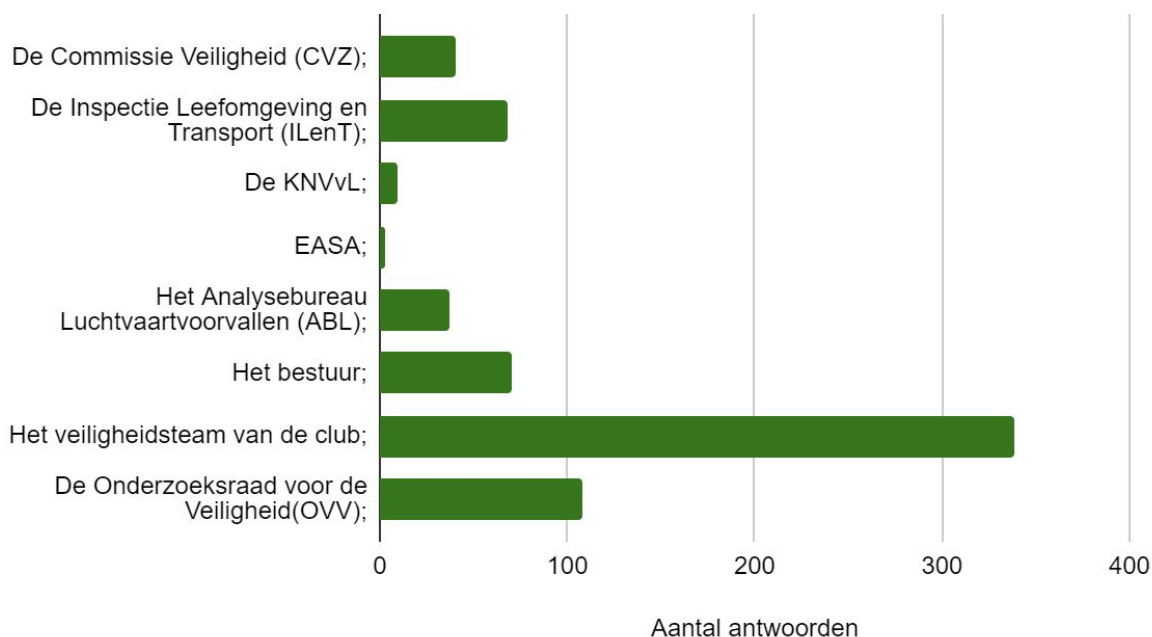


Weet je WAAR je een melding KAN doen en waar je MOET melden?





Bij wie behoor je een veiligheidsmelding te doen?



Toelichting Commissie Veiligheid:

Bij deze vraag was het weer mogelijk verschillende antwoorden op te geven. Hier staan wel verschillende foute antwoorden tussen. EASA meld je niks. Dit wordt door landelijke organen indien noodzakelijk gedaan. De KNVvL heeft net als clubbesturen* in eerste instantie niks met melden te maken. Alleen als het veiligheidssysteem niet werkt wordt wel verwacht dat een bestuur hier verandering in aanbrengt. De ILenT zelf doe je geen melding, dat doe je via het Analyse bureau luchtvaart, daarover later meer. De juiste antwoorden zijn:

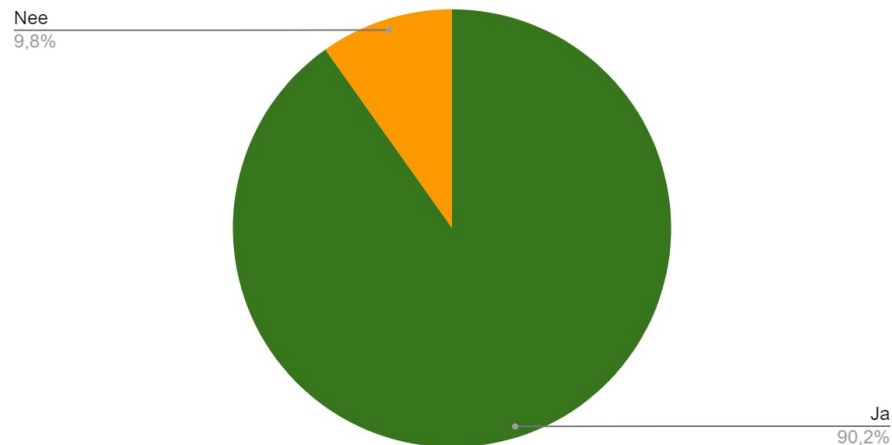
- OVV, ABL, Veiligheidsteam van de club (VMS), Commissie veiligheid.

In al deze organen zitten personen die geheimhoudingsverklaringen hebben afgelegd en je melding in vertrouwen dienen te behandelen. Afhankelijk van de aard van de melding dient het bij of via een bepaalde orgaan te worden gemeld. Ook hierover later meer.

**Clubbesturen zijn het bevoegde orgaan van de vereniging. En de vereniging is eigenaar van het toestel en zal dus melding moeten doen van een voorval of incident. In die zin zijn clubbesturen wel onderdeel van de loop. Toch wordt dit meestal gedelegeerd aan de Veiligheidsteams binnen een vereniging.*



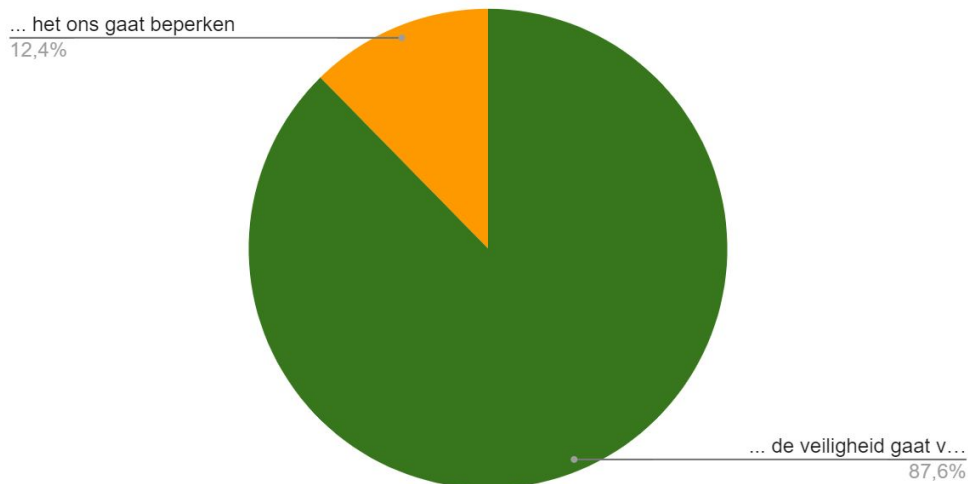
Zou je een niet verplichte veiligheidsmelding toch melden binnen de club?



Toelichting Commissie Veiligheid:

Wat een geweldig percentage JA! Hopelijk is dit niet het wenselijke antwoord geweest. Gezien het aantal meldingen dat echt bij ons doorkomt is dit nog niet het beeld dat de Commissie veiligheid heeft.

Naar mijn mening heeft een toename van het aantal veiligheidsmeldingen tot gevolg dat...



Toelichting Commissie Veiligheid:

In een veiligheidscultuur zou het melden van issues juist niet moeten leiden tot beperkingen. Dat een aanzienlijk deel dit denkt kan tot gevolg hebben dat door het niet melden dat tot gevolg heeft bij zaken die tijdens audits of op andere momenten aan het licht komen, juist kan worden gezorgd voor extra beperkingen. Het gaat om de open dialoog. Zaken met elkaar durven benoemen. Wordt daar adequaat op gestuurd, kun je het zelfs gaan hebben over minder beperkingen!



Antwoorden Enquete: Quiz “Melden”

Het melden van voorvallen in de luchtvaart heeft een doel. Welk doel is dit?

A. Het vaststellen van veiligheid en statistieken.	17	4,6%
B. Het vaststellen van schuld.	2	0,5%
C. Het vaststellen van aansprakelijkheid.	0	0,0%
D. Het verhogen van de veiligheid.	347	94,8%

Een ernstig luchtvaart incident MOET uiteindelijk gemeld worden bij?

A. De Safety manager van de club of het luchtvaartterrein.	42	11,5%
B. De Safety manager van de KNvVL	4	1,1%
C. Het AnalyseBureau Luchtvaartvoorvallen (ABL)	43	11,8%
D. De OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid)	276	75,6%

Wie moet een ernstig luchtvaart incident melden?

A. Eigenaar toestel, Eigenaar terrein, Havenmeester (of DDI, Startleider, Veldleider).	33	9,0%
B. Gezagvoerder, Eigenaar toestel, Havenmeester (of DDI, Startleider, Veldleider).	267	73,2%
C. Gezagvoerder, Technicus (AML), Havenmeester (of DDI, Startleider, Veldleider).	63	17,3%
D. Technicus (AML), Eigenaar toestel, Eigenaar terrein.	2	0,5%

Wat is verplicht om te melden aan de OVV?

1. Luchtvaartincidenten - 2. Ernstige luchtvaartincidenten - 3. Luchtvaartongevallen

A. 1 & 2	1	0,3%
B. 2 & 3.	219	60,2%
C. 3.	26	7,1%
D. Allemaal.	118	32,4%

Als je twijfelt of iets een incident of ernstig luchtvaartincident is, wat doe je dan?

A. Meldt het sowieso bij de OVV.	86	23,6%
B. Meldt het alleen bij de ABL.	5	1,4%
C. Laat de safetymanager van de club de melding afhandelen.	271	74,2%
D. Doe niks.	3	0,8%



Toelichting Commissie Veiligheid:

De meeste vragen zouden zo op je LAPL(S) / SPL theorie examen gevraagd kunnen worden. De slagingsdermpel is daar 75% of of hoger dat betekent dat we massaal zouden zijn gezakt als we als collectieve zweefvliegers op examen waren gegaan. Het melden zal komend jaar een thema blijven waaraan we EXTRA aandacht besteden. Zodat iedereen weet hoe en op welke manier er kan worden gemeld.

De laatste vraag is maar een antwoord echt fout en dat is niks doen. Iets dat men classificeert als een incident moet worden gemeld. Of bij het ABL of bij de OVV. Vaak echter zit hier het veiligheidssysteem van de club tussen. Echter dienen die het wel door te melden! Vergewis je daar van als je deze route kiest! Vraag het veiligheidsteam altijd om terugkoppeling. Komt die er niet dien dan zelf alsnog een melding in!

De OVV:

<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/report-incident>

Het ABL:

https://e-loket.ilent.nl/formulier/nl-NL/DefaultEnvironment/MLu_002.aspx/CB_Authenticatie/CB_Inleiding