

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

1036

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *berichten in de media die het rapport «Veiligheid Vliegverkeer Schiphol» van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) bevestigen* (ingezonden 5 januari 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 februari 2018).

Vraag 1

Kent de brandbrief van de luchtverkeersleiders?^{1 2}

Antwoord 1

Ja. Ik wil u ook graag verwijzen naar mijn reactie op de Kamervragen van het lid Amhaouch (CDA) die specifiek over deze brandbrief gaan.

Vraag 2

Het rapport «Veiligheid vliegverkeer Schiphol» van de OVV benoemt een aantal risico's voor de veiligheid van het vliegverkeer rondom Schiphol zoals de sterke toename in het aantal vliegbewegingen, het steeds vaker afwijken van procedures, het veelvoorkomend wisselen van baancombinaties en de enorme werkdruk bij luchtverkeersleiders; deelt u de constatering dat dit dezelfde problemen zijn die de luchtverkeersleiders in de brandbrief naar voren brengen?³ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

De brandbrief gaat mijns inziens met name over zaken als waardering, de inrichting en het functioneren van de organisatie en betrokkenheid van verkeersleiders bij ontwikkelingen. Ik beschouw dit primair als een interne aangelegenheid bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Het is belangrijk dat binnen LVNL open over de zorgen gesproken wordt en dat stappen gezet worden om in de brandbrief gesignaleerde knelpunten op te lossen. Het

¹ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2210/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol/publicatie#fasen>

² http://content1b.omroep.nl/urishieldv2/I27m35d9303513601f6a005a4d00d4000000.1c43e902190b20319ee0f0eb02d75a39/nos/docs/030118_luchtverkeersleiders.pdf

³ <https://nos.nl/artikel/2210347-brandbrief-luchtverkeersleiders-het-hangt-hier-van-amateurisme-aan-elkaar.html>

bestuur van LVNL is hier direct mee aan de slag gegaan nadat de signalen bekend werden. Ook wordt over onder meer de werkdruk gesproken. Dit ligt in het verlengde van de signalen van de OVV.

De implementatie van de aanbevelingen van de OVV door de sector gaat door conform de aanpak zoals opgenomen in de reactie van de sector⁴. Het verder verbeteren van de veiligheid is een speerpunt binnen alle geledingen van LVNL, en bij de andere sectorpartijen. Ook meer operationeel personeel behoort tot de topprioriteiten van LVNL. Ik heb uw Kamer eerder al geïnformeerd over het door LVNL opgezette programma «Voldoende Verkeersleiders»^{5 6 7}.

Vraag 3

Kunt u, nu de luchtverkeersleiders stellen dat het «niet de vraag is of het fout gaat maar wanneer», garanderen dat de veiligheidsrisico's voor vliegen boven Nederland en Schiphol in het bijzonder niet onnodig hoog zijn? Zo ja, hoe strookt dat met de huidige berichtgeving? Zo nee, waarom vindt u dat acceptabel?

Antwoord 3

LVNL en het Gilde van luchtverkeersleiders hebben aangegeven dat de veiligheid op Schiphol op dit moment niet in het geding is en er zijn ook geen signalen daartoe uit het toezicht door de ILT. Schiphol, LVNL en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de strenge regels die internationaal worden gesteld aan de veiligheid van de luchtvaart. Zij zijn gecertificeerd en hebben onder meer goed ontwikkelde veiligheidsmanagementsystemen, waarmee zij risico's analyseren en waar nodig maatregelen treffen om incidenten te voorkomen of te kunnen beheersen. Ook de OVV stelt in het rapport van april 2017 dat er geen signalen zijn dat de veiligheid onvoldoende is.

Vraag 4

In het OVV-rapport valt verder te lezen dat het risico van vogelaanvaringen als aandachtspunt is opgenomen in het State Safety Programme, maar hoe is dat te rijmen met het nieuws dat met de nieuwe vliegroutes rondom Lelystad de kans op vogelaanvaringen tien keer groter is en de gevaren bij een vogelaanvaring op die routes vele malen groter zijn?⁸

Antwoord 4

Het vogelaanvaring-risico is wereldwijd een belangrijk aandachtspunt voor de luchtvaart en luchthavens en zo ook in Nederland. Het is bekend, onder meer ook uit gegevens van de Koninklijke Luchtmacht, dat bijna 98% van alle vogelaanvaringen plaatsvinden beneden een hoogte van 3.000 voet (ca 1.000 meter). Kenmerkend voor het civiele commerciële luchtverkeer is dat slechts gedurende een korte periode en alleen in de directe omgeving van de luchthaven, onder een hoogte van 3.000 voet wordt gevlogen. Op grotere hoogte is het risico op vogelaanvaringen gering. Momenteel wordt er, zoals afgesproken, een nulmeting uitgevoerd op en rondom de luchthaven Lelystad. Hierin worden ook de gegevens van SOVON (Samenwerkende Organisaties Vogel Onderzoek Nederland) betrokken. Daarnaast zullen de vogelradargegevens van de Koninklijke Luchtmacht worden gebruikt voor een risicoanalyse met betrekking tot vogelaanvaringen met trekvogels op de tijdelijke aansluitroutes, van en naar de luchthaven Lelystad.

Vraag 5

Is het instellen van de voorgenomen nieuwe aanvliegroutes naar Lelystad niet in strijd met het State Safety Programme en met de stelling van de OVV dat de veiligheidsrisico's structureel verminderd moeten worden?

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 242, 11 oktober 2017

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 353, 26 september 2016

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 396, 14 september 2017

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 399, 27 september 2017

⁸ <https://www.ad.nl/binnenland/kans-op-birdstrikes-bij-lelystad-tien-keer-groter--a70810e0/>

Antwoord 5

De routes voor Lelystad worden zodanig ontworpen door LVNL en het Commando Luchtstrijdkrachten van Defensie (CLSK) dat ze veilig gevlogen kunnen worden. Veiligheid is een randvoorwaarde in het ontwerpproces, dit wordt gevalideerd door onder andere simulaties en validatie vluchten in de praktijk uit te voeren. De routes worden vervolgens getoetst op de wettelijke veiligheidseisen door de ILT en de Militaire Luchtvaartautoriteit, als regulier onderdeel van het proces van totstandkoming van vliegroutes.

Vraag 6

Waarom maakt de Luchtmacht wel gebruik van het vogeltrekwaarschuwingssysteem om vogelaanvaringen te voorkomen en de burgerluchtvaart nog niet?

Antwoord 6

Het vogeltrekwaarschuwingssysteem van de Koninklijke Luchtmacht is 25 jaar geleden specifiek ontwikkeld voor de militaire luchtvaart. Het waarschuwingssysteem maakt sinds vijf jaar gebruik van de twee weerradars van het KNMI. Op basis van de gegevens van deze radars geeft het systeem elke vijf minuten informatie over de vogeldichtheid in hoogtebanden van 200 m, tot een hoogte van 4.000 m. Deze informatie kan voor straaljagers en andere vaste (militaire) vleugeltoestellen leiden tot aanpassingen van de geplande missie, bijvoorbeeld door deze te verplaatsen in tijd, ruimte, hoogte of het niet uitvoeren van de missie.

Kenmerkend voor de burgerluchtvaart is dat er in korte tijd geklommen wordt naar een hoogte waar het gevaar voor vogelaanvaringen gering is (zie ook vraag 4). Ook voor de aansluitroutes van Lelystad Airport die op een hoogte liggen vanaf 1.800 m wordt verwacht dat dit aanvaringsgevaar gering is. Zoals bij de beantwoording van vraag 4 is aangegeven, zal er, om het aanvaringsrisico met trekvogels op deze aansluitroutes in beeld te brengen, aanvullend onderzoek worden uitgevoerd. Hiervoor zullen de opgeslagen gegevens van het vogeltrekwaarschuwingssysteem worden gebruikt. Op basis van dit onderzoek wordt bekeken of en zo ja welke maatregelen nodig zijn.

Vraag 7

Vindt u, met de OVV, dat de Alderstafel in het algemeen een belangrijke rol speelt in het bestuurlijke stelsel rond de Schiphol Group en daarmee met de luchtvaart in Nederland? Zo nee, wat is dan uw inschatting van de rol van de Alderstafel?

Antwoord 7

Met de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) per 1 januari 2015 zijn de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en de Alderstafel onder één dak gebracht. Hiermee is regionale consultatie en informatie-uitwisseling als ook advisering over inpassing van de luchthaven in zijn omgeving aan één tafel geconcentreerd en structureel gemaakt.

De rol van de Omgevingsraad Schiphol is omschreven in het wettelijk kader waarmee het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) verankerd wordt. In toekomstig artikel 8.35 lid 2 van de wet luchtvaart is opgenomen dat de ORS-partijen als gezamenlijk uitgangspunt hebben om door middel van overleg, consultatie en advies te zoeken naar de balans tussen het versterken van de netwerkqualiteit van de luchthaven, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven. In toekomstig artikel 8.35 lid 3 van de wet luchtvaart is opgenomen dat de ORS bij haar taakuitoefening het nationale luchthavenbeleid in acht neemt dat door de Minister over de luchthaven Schiphol is vastgelegd. Hiermee is de adviserende rol van de ORS vormgegeven.

Vraag 8

Deelt u de conclusie dat de Alderstafel Lelystad (Lelystad is onderdeel van de Schiphol Group) dus ook een belangrijke rol speelt?

Antwoord 8

De Alderstafel Lelystad heeft een belangrijke functie. Vanaf 2009 (verstrekking adviesopdracht en -aanpak) heeft de Tafel belangrijke adviezen verstrekt over de ontwikkelingsrichting van Lelystad Airport en vervolgens een werk- en uitvoeringsprogramma opgesteld. Op dit moment is de monitoring van de afspraken een belangrijke taak om tot een goede afronding te komen. Verder heeft iedere regionale luchthaven van nationale betekenis op basis van de wetgeving een Commissie Regionaal Overleg. Voor Lelystad Airport is de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad (CROL) in mei 2015 ingesteld naast de Alderstafel. Zodra Lelystad Airport opengesteld wordt voor groot commercieel verkeer neemt de CROL de werkzaamheden van de Alderstafel over en wordt deze opgeheven.

Vraag 9

Kent u de berichtgeving omtrent de nieuwjaarstoespraak van de heer Verbeek, commissaris van de Koning⁹ in Flevoland, deelnemer van de Alderstafel Lelystad?¹⁰

Antwoord 9

Ja. Ik merk daarbij overigens op dat de provincie Flevoland aan de Alderstafel Lelystad wordt vertegenwoordigd door de heer Lodders, gedeputeerde voor onder andere ruimte, mobiliteit en de luchthaven, en niet door de heer Verbeek.

Vraag 10

Kent u de uitspraak van de heer Verbeek « In 2018 worden de laatste voorbereidingen gedaan voor de opening – in april 2019 – van het vliegveld Lelystad. De gebruikelijke, bijna rituele rimpelingen bij onze buurprovincies zullen dit naar mijn mening niet uitstellen?»¹¹

Antwoord 10

Ja.

Vraag 11

Vindt u dat bovenstaande uitspraak van de heer Verbeek bijdragen in uw pogingen om «dat vertrouwen weer terug te winnen», zoals u bepleitte in het luchtvaartdebat van 19 december jl.?¹² Zo ja, op welke manier, zo nee, hoe beoordeelt u dan een dergelijke uitspraak?

Antwoord 11

De uitspraak van de heer Verbeek is voor zijn rekening. Ik zie geen aanleiding om daarop te reageren.

Vraag 12

Deelt u de mening dat de berichten van de afgelopen dagen van de Luchtverkeersleiders en de Vogelbescherming, passen in het beeld dat de veiligheid van het vliegverkeer boven Nederland en rondom Schiphol in het bijzonder niet langer gegarandeerd kan worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

De veiligheid van de operatie is niet in geding, zie daartoe de antwoorden op de vragen 3 en 5.

⁹ o.a. <https://www.destentor.nl/flevoland/verbeek-lely-zou-zich-verbazen-over-succes-van-flevoland-aaa8cbb1/?platform=hootsuite> en <https://www.rtvoost.nl/nieuws/283192/politiek-overijssel-vol-onbegrip-over-lelystad-uitspraken-commissaris-flevoland>

¹⁰ <http://www.alderstafellelystad.nl>

¹¹ <http://www.omroepflevoland.nl/nieuws/155337/flevoland-cvdk-protesten-vliegveld-bijna-rituele-rimpelingen>

¹² https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/detail?vj=2017-2018&nr=36&version=2

Vraag 13

Deelt u voorts de mening dat de berichten van de afgelopen dagen van de commissaris van de Koning Flevoland, passen in het beeld dat de besluitvorming rondom Lelystad een «gelopen race» is? Zo nee, hoe dragen zijn uitspraken dan bij aan het tegenbeeld dat u wil uitstralen?

Antwoord 13

Ik richt mij op een zorgvuldige en transparante besluitvorming over Lelystad Airport. Daarom wordt momenteel gewerkt aan een actualisatie van het MER, dat ik onafhankelijk zal laten toetsen door onder andere de commissie m.e.r., en voer ik de komende periode nog divers (bestuurlijk) overleg. Begin februari zal ik u, zoals ik eerder heb aangegeven, daarover nader informeren. De uitspraken van de heer Verbeek hebben daar geen invloed op.

Vraag 14

Kan worden geconcludeerd dat de nieuwe informatie over de werkwijze en werkdruk bij de luchtverkeersleiding en de tien keer grotere kans op vogelaanvaringen nieuwe aanwijzingen zijn dat de vliegveiligheidsrisico's onacceptabel hoog zijn?

Vraag 15

Deelt u de mening dat met deze nieuwe aanwijzingen, de conclusie van de OVV: «Er zijn geen aanwijzingen dat de luchthaven op dit moment onveilig is, maar partijen moeten de veiligheidsrisico's structureel verminderen» achterhaald is, omdat die aanwijzingen er nu wel zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14 en 15

De veiligheid van de operatie is niet in geding, zie daartoe de antwoorden op de vragen 3 en 5.

Vraag 16

Deelt u de mening dat gezien de onveilige situatie, de ontstane onrust en het verdwenen vertrouwen in de bestuurlijke besluitvorming alle plannen met betrekking tot de groei van de luchtvaart de ijskast in moeten totdat er orde op zaken is gesteld en de risico's voor mens en dier tot een absoluut minimum zijn teruggebracht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

Tot en met 2020 is er een plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol. De OVV constateert in het onderzoek dat er geen signalen zijn dat de veiligheid op Schiphol onvoldoende is. Het vraagstuk is wat de effecten voor het huidige stelsel zijn als Schiphol in de toekomst groeit boven de 500.000 vliegtuigbewegingen. Deze groei moet uiteraard veilig plaatsvinden. Daarom is inzicht nodig in de gevolgen voor de veiligheid. Als eerste stap wordt in mijn opdracht een analyse uitgevoerd naar de effecten van een beperkte groei binnen het huidige operationele concept op de veiligheid. Daarnaast zal de Omgevingsraad Schiphol (ORS) mij adviseren over deze toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Na deze advisering zal pas besloten worden over de verdere ontwikkeling van Schiphol.

Vraag 17

Deelt u de mening dat met een significante daling van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, naar bijvoorbeeld 300.000, zowel de klimaatdoelstellingen van Parijs, als de aanbevelingen uit het OVV-rapport veel beter te realiseren zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

De uitstoot van CO₂ wordt uiteraard minder als het aantal vliegbewegingen bijna halveert. De bijdrage van het internationale vliegverkeer wordt geregeld via internationale afspraken binnen ICAO. Daarnaast spant het kabinet zich ook in om verlaging van emissies te bevorderen. Daarbij wordt ingezet op financiële maatregelen, het bevorderen van nieuwe technologie en biofuels. De OVV heeft in hun rapport vermeld geen signalen te kennen dat het vliegverkeer op Schiphol onveilig is. Teruggaan naar bijvoorbeeld 300.000 vliegtuigbewegingen is omwille van veiligheid niet noodzakelijk.