

Vergaderjaar 2003–2004

23 552

Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving

26 959

Toekomst van de nationale luchthaven

Nr. 84

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 december 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 18 november 2003 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Van Geel van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, d.d. 4 november 2003, over standstill Schiphol (23 552, nr. 83);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, d.d. 4 november 2003, over Voortgangsrapportage project causale modellering (26 959, nr. 53).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Haverkamp** (CDA) herinnert eraan dat de staatssecretaris van VROM herhaaldelijk heeft verkondigd dat het amendement-Van Gijssel c.s. op de Wet Luchtvaart destijds verre van opportuun was, mede omdat de toepasbaarheid voor het groepsrisico van het statistisch-causaal model, met de standstill als voorwaarde, niet door onderzoek werd gestaafd. De heer Haverkamp vindt dat de Kamer zeker geen lichtzinnigheid kan worden verweten; de Handelingen geven blijk van de worstelingen over het groepsrisico van zowel regering als Kamer. Uit de Handelingen blijkt ook nergens dat de toenmalige bewindspersoon de aanneming van het amendement toentertijd expliciet ontried. Wanneer is dat volgens het kabinet wél gebeurd?

Volgens de staatssecretaris maakt een statistisch-causaal model het in de toekomst mogelijk om de kans op ongevallen te berekenen ten behoeve

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Haverkamp (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Geluk (VVD), Örgü (VVD), Dijsselbloem (PvdA), ondervoorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen

(SP), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijsen (PvdA) en Samsom (PvdA). Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Van den Brand (GroenLinks), Luchtenveld (VVD), Oplaat (VVD), Boelhouwer (PvdA), Schippers (VVD), Dubbelboer (PvdA), Algra (CDA),

Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Giskes (D66), Gerken (SP), Verbeet (PvdA), Bailemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA) en Wolfsen (PvdA).

van het groepsrisico. Tegen een dergelijk model zijn inmiddels echter ook de nodige bezwaren gerezen. Zo zou de Nederlandse positie met betrekking tot externe veiligheid uniek zijn. Kan alleen gebruik worden gemaakt van gegevens die afkomstig zijn van de Nederlandse luchtvaartsector zelf? De ontwikkeling van het model zal veel geld en tijd kosten, terwijl de mogelijke gebruiksdoelen onzeker zijn. Bovendien wordt gezegd dat causale modellering geen betrouwbare kwantificering kan opleveren, noch kan worden gebruikt voor het bepalen van een norm voor groepsrisico's. Uit reeds bestaande statistieken blijkt dat met een optimalisering van de interne veiligheid veel meer winst valt te behalen. Moeten de inspanningen in dat geval eigenlijk niet vooral worden gericht op de interne-veiligheidsketen? En hoe reageert de staatssecretaris op de weinig positieve berichten in de media over de inspectie?

De heer Haverkamp vindt dat gezond verstand volstaat voor de conclusie dat een statistisch-causaal model voor de externeveiligheidsrisico's op 1 januari 2005 onhaalbaar is. Hij steunt derhalve de alternatieve, gebiedsgerichte aanpak die de regering voorstaat. Wel stelt hij voor om hierbij ook de bestaande risicobronnen naast luchtvaart te betrekken. Dit impliceert dat het desbetreffende artikel uit de Wet Luchtvaart dient te worden verwijderd. Het risico moet wel hanteerbaar worden in het kader van de ruimtelijke planvorming. Hij vraagt het kabinet om een notitie hieromtrent.

De heer Haverkamp vindt het van belang dat er lering wordt getrokken uit het verleden. Het verleden leert bijvoorbeeld dat met aannames voorzichtig moet worden omgegaan, dat de communicatie naar alle betrokkenen helder dient te zijn en dat het aspect van de interne veiligheid niet mag worden vergeten in de discussie over externe veiligheid. Voor de verbetering van de communicatie zou het voorbeeld van de Franse luchthaven Orly kunnen worden gevolgd: verschillende zones voor geluid en veiligheid, waarvoor ook verschillende regels gelden. Om helderheid voor de bewoners te schepen, dient vanaf 2006 in het verkoop- of huurcontract van woningen te worden vermeld in welke zone de woning is gelegen.

De heer **De Krom** (VVD) vindt dat de jarenlange discussie over de groepsrisiconorm rond Schiphol louter verwarring heeft opgeleverd. VROM kondigt een alternatief beleid aan, VW gaat intussen door met de ontwikkeling van het statistisch-causaal model. Het is zeer onduidelijk hoe beide beleidssporen zich verhouden en hoe een en ander concreet zal worden uitgewerkt.

De heer De Krom memoreert dat uit de Handelingen blijkt dat de toenmalige ministers Netelenbos en Pronk ook sterkte twijfels hadden over de haalbaarheid van een statistisch-causaal model en over de praktische betekenis van een groepsrisiconorm. Desondanks nam een meerderheid van de Kamer, gesteund door minister Netelenbos, het amendement-Van Gijzel c.s. aan, inclusief de standstill van het groepsrisico. De huidige staatssecretaris van VROM verdient lof voor zijn uitgesproken scepsis over het koppelen van het standstill-beginsel aan het groepsrisico. Maar hoe kan de staatssecretaris van VW weten dat een statistisch-causaal model in 2005 onhaalbaar is, terwijl haar ministerie blijkens een antwoord op een van de Kamervragen de planning voor het project nog niet eens gereed heeft? Hoe dan ook, het blijft problematisch dat de bestaande wet niet kan worden uitgevoerd. Wat denkt het kabinet hieraan te doen?

Omdat minister Pronk al in het wetgevingsoverleg over de nieuwe luchtvaartwet op 8 oktober 2001 stelde dat het groepsrisico toeneemt, kan de Kamer nu nauwelijks verrast zijn dat een standstill voor groepsrisico ten opzichte van 1990 onhaalbaar is. Toch is alle berichtgeving over de ontwikkeling van het groepsrisico verre van eenduidig. Kan het kabinet enige helderheid scheppen?

De heer De Krom herinnert er met nadruk aan dat de overheid geen absolute veiligheid kan garanderen. Wel kan zij normen formuleren die beargu-

menteerde keuzes mogelijk maken. In deze optiek zijn normen dus verre van absoluut; zij zijn instrumenten voor het bestuur om risico's en overige kosten en baten in het ruimtelijke orderingsbeleid rationeel af te wegen. De heer De Krom is een groot voorstander van de ontwikkeling van een groepsrisiconorm, mits deze daadwerkelijk de veiligheid verhoogt en het bestuur een dergelijk bruikbaar beheersinstrument biedt. Doordat statistisch-causaal model en groepsrisico zeer moeilijk zijn te koppelen, waagt hij te betwijfelen of dit laatste wel haalbaar is. Het zou hem niet verbazen als de norm niet veel meer waard wordt dan het papier waarop hij staat, niet in de laatste plaats vanwege het grote aantal mogelijke variabelen. Omdat de norm moet worden gezien als een middel is tot een doel, moeten andere instrumenten zeker niet worden veronachtzaamd als daarmee een beter resultaat kan worden bereikt. De heer De Krom is, kortom, voorstander van de voortzetting van de ontwikkeling van een statistisch-causaal model, ook omdat het wellicht voor meer berekeningen bruikbaar kan blijken. De keuze van de staatssecretaris voor de formulering van een basisveiligheidsniveau en voor een gebiedsgerichte benadering vindt hij veelbelovend, al blijven de concrete inhoudelijke en chronologische invulling onduidelijk. Wanneer kan de Kamer een alternatief plan verwachten en hoe wordt de CROS hierbij betrokken? De heer De Krom moet concluderen dat Kamer en kabinet elkaar in een wurggreep lijken te hebben gehouden bij het groepsrisico voor de luchtvaart. Een rookgordijn van onderzoeken en rapporten kunnen slechts verhullen dat een groepsrisiconorm voor de luchtvaart weinig praktische waarde heeft. Het zou het kabinet sieren als het dit onomwonden erkende en met nieuw beleid zou komen.

De heer **Samsom** (PvdA) vindt het zeker geen slechte zaak dat de staatssecretaris een discussie over de norm in de verre van volmaakte Wet Luchtvaart heeft willen aanzwengelen. Wel valt hem te verwijten dat hij daarbij gebruik maakt van karikaturen. Hij hanteert verder een zwak alibi om onderuit een regeringsbelofte te komen, namelijk dat de kans op een ramp niet groter zou worden dan in 1990. Waarop baseert hij zijn expliciete stelling dat de Kamer willens en wetens een onuitvoerbaar amendement-Van Gijzel c.s. heeft aangenomen en daarmee de burgers «knollen voor citroenen» zou hebben verkocht? Er zijn geen aanwijzingen dat de regering destijds over die wijsheid beschikte. Men mag niet vergeten dat de Kamer met dit amendement het beleid juist heeft willen sturen, zodat wél aan de norm werd voldaan.

De staatssecretaris schetst slechts een karikatuur van het Schipholveiligheidsdossier. De gehanteerde bebouwingscijfers en vluchtaantallen, en de grafieken op grond daarvan, zijn grove overdrijvingen. Dit voedt het wantrouwen: is de staatssecretaris eigenlijk wel van zins om de normen voor het groepsrisico te halen? De heer Samsom nodigt de staatssecretaris met enige klem uit om, voor de verandering, wél eens met realistische, echt feitelijke cijfers en gegevens te rekenen en de resultaten daarvan kenbaar te maken. Daaruit zal volgens hem blijken dat de oorspronkelijke regeringsbelofte wel degelijk hout snijdt en een beter lot verdient dan deze gemakkelijke reflex van de staatssecretaris. De PvdA heeft zeker ook grote moeite met krimp- en sloopsценario's, maar wil niet de ogen sluiten voor de mogelijke consequenties van dure beloftes op het gebied van veiligheid en milieu.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vermoedt dat de dure regeringsbelofte gemakkelijk zal worden gebroken; kennelijk zijn de herinneringen aan de Bijlmerramp inmiddels bij velen vervaagd. De discussie over de veiligheidsrisico's rond Schiphol staat sowieso in de schaduw van die over de geluidshinder; ten onrechte, want voor omwonenden is veiligheid eveneens een grote zorg. Ook uit de externe literatuur kan worden geconcludeerd dat achtereenvolgende kabinetten de Kamer en het publiek niet

adequaat hebben geïnformeerd over de veiligheidskwesties rond Schiphol.

Met het amendement-Van Gijzel c.s. wilde de Kamer helderheid scheppen in een tot dat moment ondoorzichtig besluitvormingsproces. Ook wilde de Kamer een reële benadering van het groepsrisico introduceren, inclusief een hanteerbare en harde grens. Dit initiatief kreeg destijds de instemming van de regering. De regering meent nu evenwel dat de grens, i.c. de norm, niet kan worden waargemaakt en dat dit bij de aanneming van het amendement voorzienbaar was. Een dergelijke boude conclusie schreeuwt om een solide onderbouwing. Immers, de regering baseert zich hiervoor op een model waarvan zij zelf zegt dat het nog niet eens operationeel is. Een waardevolle belofte niet waarmaken op vermeend «gezond verstand» gaat veel te ver.

Verder vraagt de heer Duyvendak een toelichting van de staatssecretaris van VROM op diens opmerking dat alle betrokken partijen, «geen enkele uitgezonderd», destijds hadden kunnen weten dat het amendement-Van Gijzel op de Wet Luchtvaart niet zou kunnen worden waargemaakt. En de staatssecretaris van VW moet haar uitspraak maar eens toelichten dat er toentertijd sprake was van een «politieke deal». De fractie van GroenLinks kan volgens Duyvendak op geen van beide punten worden aangesproken, want die heeft destijds zeer bewust en onafhankelijk voor haar opstelling gekozen. Hij vindt eigenlijk dat het parlement excuses voor dergelijke verdachtmakingen verdient.

Tot slot vraagt de heer Duyvendak naar het oordeel van het kabinet over de juridische procedure die Milieudefensie is gestart vanwege het in gebreke blijven van de regering bij de uitvoering van de Wet Luchtvaart.

De heer **Hermans** (LPF) steunt de staatssecretaris van VROM in diens zoektocht naar een alternatieve oplossing voor het probleem van het groepsrisico. De destijds na de Bijlmerramp gekozen regelgeving heeft een model opgeleverd waarmee men in de praktijk niet blijkt te kunnen werken. Het groepsrisico is slechts een afgeleide, dus weinig zinnige maat voor veiligheid, die bovendien niet kan worden beïnvloed; het Nederlandse statistisch-causaal model is niet voor niets een anomalie in de mondiale luchtvaartwereld. Met een normale externe-veiligheidsnorm, een som van individuele risico's en een daaraan verbonden gebiedsgerichte aanpak valt naar verwachting echter wel goed te werken. De heer Hermans steunt daarom het streven van de staatssecretaris om de Wet Luchtvaart op dit punt te wijzigen.

Mevrouw **Gerken** (SP) vindt dat niet de vraag centraal staat of moet staan of de kans op een ongeval rond Schiphol groter is dan in 1990, maar de vraag of het aantal getroffen personen daarbij groter zal zijn dan bij de Bijlmerramp. Is het kabinet het daarmee eens? Zo ja, hoeveel getroffen personen vindt het kabinet dan nog toelaatbaar?

Vanzelfsprekend kan de overheid geen risicovrije samenleving garanderen. Mevrouw Gerken vindt het echter wel een overheidstaak om risico's zo veel mogelijk te beperken. Ziet het kabinet mogelijkheden om het aantal slachtoffers bij een ramp rond Schiphol zo veel mogelijk te beperken? Kennelijk niet; het vreest verregaande economische gevolgen. Mevrouw Gerken zou zelf ook graag een dergelijke afweging maken, maar acht zich daartoe niet goed in staat omdat zij niet eens kan beschikken over de daarvoor benodigde basisinformatie, mede omdat de staatssecretaris van VW herhaaldelijk heeft geweigerd om serieus in te gaan op elementaire vragen hieromtrent. Mevrouw Gerken vraagt daarom nogmaals of het kabinet eindelijk écht alle relevante feiten eens helder op tafel wil leggen: wat is nu de werkelijke directe en indirecte economische meerwaarde van Schiphol? wat zijn de precieze economische gevolgen van groei en krimp van de luchthaven? en op welke manier is een eventuele krimp economisch het meest verantwoord?

Totdat de werkelijk relevante gegevens beschikbaar zijn, moet alles in het werk worden gesteld om, zoals in de wet is beloofd aan de bewoners, de veiligheidsrisico's te minimaliseren. Mevrouw Gerkens vindt dat geen van beide staatssecretarissen echt veel creativiteit toont bij het zoeken naar oplossingen. En de opstelling van een letter of intent tussen de gemeente Amsterdam en Schiphol met betrekking tot externe veiligheid is ook al mislukt. Zijn er nu nog wel garanties mogelijk voor het dichtbevolkte gebied? Hoe verhoudt zich het aantal vliegtuigen over dichtbevolkt gebied tot het aantal over dunbevolkt gebied? Is het sluiten van één of enkele landingsbanen geen optie om het aantal te minimaliseren? Onlangs is de bouw van 1800 studentenwoningen in Amstelveen verboden omdat deze onder de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan zouden komen te liggen. Deze woningen zijn echter hard nodig. Wellicht kan de behoefte aan deze woningen worden verenigd met de doelstelling van het bouwverbod, en wel door de aanvliegroute over Buitenveldert op de Buitenveldertbaan niet meer toe te staan.

De activiteiten rond Schiphol hebben overigens grote invloed op het groepsrisico in de regio. Welke mogelijkheden laten zij nog voor andere risicosectoren, zoals de weg- en het spoorvervoer? En wat betekent de komst van een helikopterhaven voor de veiligheid in de regio?

Mevrouw Gerkens vindt een verslechtering van de externe veiligheid in alle gevallen de slechtst mogelijke ontwikkeling. De SP steunt het kabinet dus niet in dezen; zij verwacht dat de normen in 2005 niet slechter zullen zijn dan in 1990.

Het antwoord van de bewindslieden

De **staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** benadrukt dat hij de problematiek in dit dossier slechts concreet heeft willen benoemen en haar daarmee voor het eerst sinds tijden daadwerkelijk bespreekbaar heeft willen maken; het benoemen van problemen is immers de eerste voorwaarde voor oplossingen. Op een enkel punt heeft hij zijn verhaal omwille van de discussie wellicht gechoerd. Concrete voorstellen voor oplossingsrichtingen heeft hij ook aangedragen. Het verbaast hem dat een deel van de Kamer kennelijk prefereert om een werkelijk en feitelijk debat over handhaafbaar risicobeleid rond Schiphol uit de weg te gaan en liever de boodschapper van slecht nieuws bekritiseert. Hoe dan ook, het bereiken van de standstill 1990 vindt de staatssecretaris gewoonweg een onrealistische wens – tenzij men bereid is om het aantal vluchten op Schiphol drastisch terug te brengen, maar dat vindt vrijwel niemand een echt serieuze optie. Hij blijft van mening dat de gevolgen van de bepaling van de standstill 1990 die uiteindelijk in de wet zijn beland, nu pas echt zijn te overzien; hij weet zeker dat deze destijds door menigeen niet zo zijn bedoeld, laat staan dat ze acceptabel zouden zijn geweest. Toentertijd is willens en wetens een politiek compromis, of zo men wil, een «deal» gesloten waarvan de effecten grotendeels onbekend waren.

Zoals gezegd bij de begrotingsbehandeling staat het risico voor individuele burgers, het plaatsgebonden risico, noch het totale risicogewicht als maatvoering ter discussie. In een notendop behelst de problematiek in dit dossier dat het risico voor bewoners van de regio rond Schiphol sinds 1990 niet of nauwelijks is toegenomen, en wel door endogene ontwikkelingen in de luchtvaart, zoals veiligere technieken, ondanks een groei van het aantal vluchten op de luchthaven. Omdat in de regio inmiddels meer bewoning is en er meer activiteiten plaatsvinden, zijn de gevolgen van calamiteiten nu wel groter dan destijds. Verder is het essentieel dat de huidige operationalisatie van het louter theoretische groepsrisicoconcept verbeteringen in de systematiek in de weg staat. Ook staat geen van de bestaande modellen een adequate sturing toe op het vlak van ruimtelijke ordening; daarvoor worden namelijk allerlei heterogene elementen te zeer

gemiddeld en op één hoop gegooid en is het betreffende gebied te groot, te amorf en te dynamisch. Een nieuw beleid rond extern groepsrisico zal veel meer gebiedsgericht moeten zijn en specifiekere moeten zijn toegesneden op de aanwezige problemen. De staatssecretaris toont zich bereid om, naast de reeds aangekondigde berekeningswijzen van het groepsrisico, ook een aantal andere berekeningswijze op hun merites te toetsen. Hij benadrukt echter nogmaals dat geen enkel model een zodanige sturing biedt dat de wettelijke standstill van 1990 wordt bereikt.

De staatssecretaris blijft erbij dat de Handelingen zeker geen uitsluitel geven over de intenties van de voorstanders van het amendement-Van Gijzel c.s., laat staan dat zij ondubbelzinnig duidelijk maken dat er in- of expliciet een sturingsinstrument voor vliegbewegingen werd beoogd.

Toentertijd is gekozen voor een avontuur met een nieuw model met onheldere effecten. De staatssecretaris vindt het nog steeds een zeer slechte zaak dat men op deze manier vormen van processturing, in casu een wens tot verkleining van het aantal vliegbewegingen, in de wet heeft willen onderbrengen, niet in de laatste plaats omdat daarvoor nog geen doorwrochte modellen beschikbaar waren; «een vlucht naar voren» vindt hij nog immer een geschikte typering voor deze handelwijze.

Er zijn volgens de staatssecretaris verschillende scenario's. Niets doen en de situatie laten zoals zij is, zal zonder twijfel resulteren in onbeheersbaarheid na 1 januari 2005 en is derhalve geen werkelijke optie. De staatssecretaris toont zich een groot voorstander van een nieuwe vorm van groepsrisicobeleid, met een operationalisatie van het groepsrisico-concept dat in grote lijnen analoog is aan de adviezen van de Raden voor VW en VROM. Het daaruit voortvloeiende model kan worden betrokken bij de in de wet voorziene evaluatie van het Schipholbesluit van eind 2005.

De Kamer kan te zijner tijd dus beoordelen of het zodanig ontwikkelde groepsrisicomodel zich goed verhoudt met andere veiligheidsparameters en alle opinies over de bescherming van de bewoners van de regio. Voor kabinet en Kamer levert dit weer mogelijkheden op voor sturing.

Een moderne benadering van het veiligheidsbeleid rond Schiphol moet voor de staatssecretaris in hoofdzaak voldoen aan een aantal duidelijke procedurele en inhoudelijke vereisten. Het huidige systeem is slecht hanteerbaar en is weinig transparant en betrouwbaar. In een nieuw systeem zou het mogelijk moeten zijn om in de RO-planvorming rekening te houden met veiligheid en groepsrisico. Een tweevoudige sturing van zowel luchthaven als ruimtelijke ordening wordt dus beoogd; dat laatste behoort nu niet tot de mogelijkheden. Verder zullen de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor het veiligheidsbeleid van alle actoren duidelijker moeten worden. In een nieuw systeem zullen tevens andere risicofactoren dan alleen luchtvaart een plaats moeten krijgen. Een compleet geactualiseerde dataset over woningbouw, populatie, effecten van de vijfde baan en dergelijke is hiervoor een absolute voorwaarde. Met een daadwerkelijk gedifferentieerde benadering zullen de echte probleemgebieden duidelijk kunnen worden gelokaliseerd en gerelateerd aan bevolkingsconcentraties. Met de lagere overheden zullen duidelijke afspraken moeten worden gemaakt over de bevoegdheidsverdeling. Het systeem zal aan alle betrokkenen ook prikkels moeten bieden om het aspect van externe veiligheid in de RO-planning op te nemen. Er zal ook een relatie moeten worden gelegd naar rampenbestrijding en hulpverlening, conform het advies van de Raden voor VW en VROM. De staatssecretaris verwacht dat binnen 6 maanden een geactualiseerde dataset, een plan van aanpak en de overige wensen van de Kamer moeten kunnen zijn gerealiseerd. Tegen die tijd zal dit aan de Kamer worden gezonden. De tijd daarna, tot de evaluatie, zal nodig zijn voor wetgeving en operationalisatie. Hij benadrukt dat het ook pas tegen die tijd mogelijk is om de omvang van Schiphol in de discussie te betrekken. De staatssecretaris zegt toe, een uitwerking van deze schets op hoofdlijnen op korte termijn per brief aan de Kamer te zenden.

Aan de communicatie naar omwonenden zal veel aandacht worden besteed. Op dit moment is een interdepartementaal project gaande om voor de bewoners de risico's in hun leefomgeving inzichtelijk te maken. Het is nog onhelder of dergelijke informatieverstrekking juridisch verplicht kan worden gesteld. De Kamer zal hierover op korte termijn worden ingelicht. De mogelijkheid van koppeling aan RO-beleid van een statistisch-causaal model vindt de staatssecretaris nog steeds een groot obstakel.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** onderkent de sterke correlatie tussen interne en externe veiligheid. Het kabinet wil doorgaan met de opstelling van een statistisch-causaal model, wil zijn sturing richten op de belangrijkste oorzaken van de veiligheidsproblematiek en het groepsrisicobeleid verder uitwerken, onder andere met behulp van de gebiedsgerichte benadering. Op het terrein van de bronveiligheid, i.c. de interne veiligheid, valt inderdaad de grootste risicoreductie te behalen. De overheid hanteert hierbij certificering als voornaamste sturingselement. De maximalisatie van externe veiligheid wordt nagestreefd door het stellen van eisen en beperkingen aan de gebieden rondom de start- en landingsbanen. Het in potentie grote voordeel van het statistisch-causaal model, althans in vergelijking met het oude statistische model, is dat met het statistisch-causaal model ook voorspellingen over risico's mogelijk zijn. Het probleem bij het opstellen ervan is evenwel de extrapolatie van het kleine aantal vliegtuigongelukken, ook mondiaal, in het verleden, naar de Nederlandse omstandigheden, i.c. het betreffende gebied rond Schiphol. Tevens is RO-planning op basis van het huidige statistische model geen goede optie vanwege de autonome endogene, bijvoorbeeld technische, positieve ontwikkelingen in de luchtvaart. Het is ongewenst om de ontwikkeling van het gebied te frustreren op basis van extrapolatie van verouderde gegevens en omstandigheden. In het inferentieel georiënteerde statistisch-causaal model kunnen tevens meer relevante elementen worden opgenomen, zoals de externe veiligheid. Overigens staat het buiten kijf dat een vergroting van de interne veiligheid de meeste perspectieven biedt op een reductie van de ongevalskans, dus het aantal ongevallen gedeeld door het aantal vliegbewegingen. Het statistisch-causaal model was in eerste instantie bedoeld als sturingselement om de interne veiligheid te verbeteren, maar met het opnemen van de standstill van 1990 werd een nieuw element toegevoegd.

De staatssecretaris zegt toe, de Kamer op korte termijn een aantal wijzigingsvoorstellen te zenden met betrekking tot de Wet Luchtvaart. Schiphol zorgt voor 50 000 directe en 125 000 indirecte banen. Ongetwijfeld zullen groei of krimp van de luchthaven hun invloed op deze aantallen doen gelden. De gebiedsgerichte benadering die beide Raden voorstaan zal een economische component bevatten. De opstelling van het nieuwe statistisch-causaal model wordt aanbesteed. Vanwege de complicaties heeft de demofase tot nu toe geduurd. De demo(s) is (zijn) al gereed en inmiddels naar de Kamer gestuurd. De planning en aanbesteding van een vervolgonderzoek causaal model zijn over een halfjaar klaar en worden dan naar de Kamer gestuurd. De volledige operationalisatie zal naar verwachting zo'n vier jaar in beslag nemen, maar de definitieve planning is pas na aanbesteding duidelijk. De discussie over een apart groepsrisicobeleid is pas aan de orde na de evaluatie.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Hoopen

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Buijs

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers