

Vergaderjaar 1999–2000

25 874

Ongeval Transavia-toestel

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 november 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 26 oktober 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over haar volgende brieven:

- van 3 februari 1998 inzake ongeval Transaviatoestel (25 874, nr. 1);
- van 29 september 1998 inzake Transaviaongeval (VW-98-722);
- van 21 december 1998 inzake verzoek Van Gijzel veiligheids-situatie Schiphol betreft ongeval Transaviatoestel (25 874, nr. 2);
- van 15 januari 1999 inzake uitstel rapport van de Raad voor de luchtvaart betreffende het Transaviatoestel (25 874, nr. 3).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) betreurde het dat het rapport van de Raad voor de luchtvaart er nog niet is. In de brief van februari 1998 deelde de vorige minister mee dat de toedracht van het ongeval werd onderzocht, maar dat de uitkomst nog niet beschikbaar was. Dat is inmiddels bijna twee jaar geleden. De redenen van het uitstel vond hij op langere termijn niet evident. Is er wellicht sprake van onderbezetting of gebrek aan kennis bij de raad? Het was namelijk de bedoeling zo snel mogelijk lessen te trekken uit dit op zichzelf vrij overzichtelijke ongeval en om zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Dat kan nog steeds niet, maar ook de Kamer draagt verantwoordelijkheid voor de luchtvaartveiligheid op Schiphol. De Kamer heeft voorts om informatie gevraagd over het onderzoek naar het bijna-ongeval vorig jaar met de afgebroken start – volgens het systeem kon dat qua toewijzing niet gebeuren, maar het is toch gebeurd – en over het onderzoek naar de twee near misses, waarbij de KLM betrokken is geweest. Ook daarover is nog maar weinig bekend. Ligt daar een politieke discussie aan ten grondslag over geluidshinder versus meteomarge en economische groei? Of is het gewoon een zakelijke veiligheidsdiscussie in de aanloop naar het rapport? Hij was in ieder geval ontevreden over de huidige gang van zaken. Gaat de minister daar op korte termijn duidelijkheid in brengen?

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van Bommel (SP), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Crone (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Poppe (SP), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Dankers (CDA), Dijkzema (PvdA), Bos (PvdA).

De heer **Buijs** (CDA) was ook benieuwd waarom het rapport er nog steeds niet is. Een echte motivatie was hij nog niet tegengekomen. Langzaam maar zeker rijst de vraag, ook door de bijna-ongevallen, hoe het is gesteld met de veiligheid, want ook de Kamer draagt daar verantwoordelijkheid voor. Schiphol heeft een vertrouwelijk rapport opgesteld, maar dat had hij nog niet gezien. Uit het rapport van de gemeente Haarlemmermeer over de afwikkeling van de ramp blijkt dat er nogal wat is misgegaan. Zijn de aanbevelingen uit dit rapport inmiddels overgenomen in het bijgestelde rampenplan op Schiphol? Worden er regelmatig alarmoefeningen gehouden? Heeft de recente alarmoefening plaatsgevonden aan de hand van het aangepaste rampenplan? Hoe is die oefening verlopen? Zijn de rampenplannen op de andere Nederlandse vliegvelden ook al aangepast? Naar aanleiding van de informatie die de vorige minister de Kamer op 3 februari 1998 heeft verstrekt, vroeg de heer Buijs voorts naar de procedure rond de toewijzing van de landingsbaan. Het lijkt erop dat er bij dit ongeval, gelet op de windsnelheid, met uitschieters tot 45 knopen, een onjuiste baantoewijzing heeft plaatsgevonden. Op Schiphol wordt een vanuit het geluid meest gunstige baan toegewezen, op basis van het GPBS. Bij een bepaalde sterkte van de dwarswind kan echter een andere toewijzing plaatsvinden. De Vereniging van Nederlandse verkeersvliegers is van mening dat de vrijheid van baankeuze te beperkt is. De heer Buijs vond dat bij de toewijzing van een landingsbaan de veiligheid absolute voorrang moet hebben boven de eventueel te verwachten geluidsoverlast. Deelt de minister deze mening? Is zij eventueel bereid tot een herziening van het huidige systeem van baantoewijzing? Of accepteert zij de consequentie dat, als het GPBS geheel is opgebruikt, Schiphol wordt gemedend?

De heer **Niederer** (VVD) was not amused over de gang van zaken tot nu toe, maar hij beperkte zich tot datgene waartoe de minister bevoegd is, waarvoor zij verantwoordelijk is en waar zij dus op aan is te spreken. De Raad voor de transportveiligheid die dit onderzoek uitvoert, is autonoom, maar heeft de minister desondanks pogingen ondernomen de snelheid erin te houden? Hij voelde niets voor allerlei speculaties. Pas als het rapport er is, kan zinvol op basis van de feiten over het ongeval worden gesproken. In het algemeen vond hij dat er nooit en te nimmer vanwege het milieu, de geluidsoverlast, mag worden gesjoemeld met de veiligheid. De veiligheid van de bemanning en de passagiers gaat boven alles. Kan de minister bevestigen dat de gezagvoerder uiteindelijk het laatste woord heeft?

De heer **Van Walsem** (D66) was tegen sjoemelen en vóór veiligheid. Ook hij vond het heel jammer dat het rapport van de Raad voor de luchtvaart er nog steeds niet is. Uiteraard moet het onderzoek zorgvuldig plaatsvinden, maar twee jaar is wel heel lang. Een goed gesprek met de raad leek hem daarom op zijn plaats. Neemt de minister nog stappen om de komst van het rapport te versnellen.

Het antwoord van de minister

De **minister** begreep het ongeduld van de commissie, maar formeel heeft zij geen invloed op het doen en laten van de per 1 juli jl. ingestelde Raad voor de transportveiligheid, omdat die onafhankelijk is. Dat is bij wet geregeld. De Kamer kan bepaalde gevallen voor onderzoek voordragen, maar de raad beslist zelf of het daadwerkelijk tot een onderzoek komt. Het tijdpad van een onderzoek is ook niet te beïnvloeden, maar de raad is al enige keren gevraagd – zij had de voorzitter er zelfs persoonlijk op aangesproken – hoe het staat met het onderzoek naar het Transavia-ongeval. Meer kan zij niet doen, want zij beschikt daarvoor niet over wettelijke instrumenten. De Raad voor de luchtvaart, de voorganger van

de Raad voor de transportveiligheid, was ook min of meer autonoom. De huidige Raad voor de transportveiligheid is nog autonomer.

Een deel van de vertraging is veroorzaakt door de ombouw in 1999 van de Raad voor de luchtvaart naar de Raad voor de transportveiligheid. Voorts moest er nogal wat technisch onderzoek plaatsvinden. Dat heeft ook langer geduurd. Daar komt bij dat de Bijlmerenquête in 1999 ook de nodige tijd van de luchtvaartkamer, een onderdeel van de Raad voor de transportveiligheid, heeft opgeslokt. De minister had inmiddels de verzekering gekregen dat het rapport er vóór het eind van het jaar is, waarschijnlijk in november, uiterlijk in december. Het ongenoegen van de Kamer en het signaal in dit debat geven de raad hopelijk nog een duwtje in de goede richting. Het voordeel van het autonoom zijn van de raad is dat er geen sprake kan zijn van politieke beïnvloeding wat betreft het onderzoek en dus ook niet van een politieke discussie.

De minister vond het niet zinvol in te gaan op de vragen over de externe veiligheid en hoe om te gaan met zijwindlimieten. Enerzijds is het ministerie momenteel druk bezig met een nieuw normeringstelsel in het kader van de middellange- en langetermijnontwikkeling van Schiphol. Daarover neemt het kabinet op 17 december a.s. een besluit. De normering, de meteomarge en de verfijning van het handhavings- en sanctie-instrumentarium maken daar deel van uit. Voorts is er met de sector, dus met Schiphol, de luchtverkeersleiders en de luchtvaartmaatschappijen afgesproken dat deze in februari met een eigen visie komt op hoe er moet worden omgegaan met zaken als het banenstelsel en de wind. Op deze kwesties wordt volgend jaar uitgebreid terugkomen, gebaseerd op nadere rapportages. Transparantie en toetsing zijn daarbij van groot belang.

Veiligheid is de eerste prioriteit. Daar mag absoluut niet mee worden gesjoemeld, maar de veiligheid moet binnen de milieurandvoorwaarden worden afgewikkeld. Gebeurt dat niet, dan zit je met de handhaving van de normen. Men mag daarvan afwijken, maar als er te veel geluid wordt geproduceerd, dan volgt er altijd een sanctie. Daar mag geen onduidelijkheid over bestaan, want anders is het ondoenlijk de normen, gebaseerd op wet- en regelgeving, te handhaven. De gezagvoerder beslist te allen tijde, in goed overleg met de verkeerstoren, waar er uiteindelijk wordt geland, maar de milieunormen zijn en blijven hard. Wanneer er uit veiligheidsoverwegingen voor een andere baan wordt gekozen, dan wordt er dus naar de normen in het Gebruiksplan gekeken, want de handhaving daarvan is essentieel.

De vraag of een ongeval als dit zich niet meer kan voordoen, omdat er op basis van de meteomarge naar een andere baan kan worden uitgeweken, zonder dat de geluidsgrenzen worden overschreden, is niet in algemene termen te beantwoorden. Het afgelopen jaar hebben ongeveer 10 000 woningen te maken gehad met geluidsoverlast. Dat wil zeggen dat die marge er wel degelijk is. Gelet op de geprognoseerde groei van 20 000 vliegtuigbewegingen per jaar is het echter afwachten hoe dit zich ontwikkelt binnen het huidige systeem. De minister ging ervan uit dat men verstandig blijft opereren, ook via de slots, en dat men ervoor zorgt dat zich aan het eind van het jaar geen problemen voordoen, zodat er banen moeten worden gesloten.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Gijzel** (PvdA) steunde de heldere lijn van de minister. De luchtvaartsector mag zelf de benodigde ruimte creëren, via de toewijzing van slots, maar als er om veiligheidsredenen een andere baan wordt toegewezen, dan mogen de geluidsgrenzen niet worden overschreden. De meteomarge moet voldoende zijn om, ook nog aan het eind van het jaar, op een adequate manier te kunnen vliegen. Als men wat betreft de economische capaciteit echter tot het maximum wil gaan, waardoor er

geen ruimte meer is voor een andere baan, dan moet daar een sanctie tegenover staan. Dit mag echter nooit ten koste van de veiligheid gaan. Het antwoord van de minister over waarom het rapport er nog niet ligt, vond de heer Van Gijzel onvoldoende. De Bijlmerramp heeft er wellicht een beetje mee te maken, maar in geen enkele brief staat dat die ramp een grote belasting is geweest. De Raad voor de luchtvaart had gewoon zijn werk moeten doen. Hij bleef benieuwd naar de echte redenen waarom dat niet is gebeurd. Als de wet inhoudt dat de Kamer geen verantwoordelijkheid meer draagt voor datgene wat er in Nederland plaatsvindt op het gebied van ongevalonderzoek in de luchtvaart, dan is dat te nauw, want de Kamer is als medewetgever ook verantwoordelijk voor de veiligheid. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijke raad, maar Kamer en minister zijn gehouden na te gaan of de uitvoering daarvan adequaat plaatsvindt. Als dat niet het geval is, dan is er iets mis. Dan moet er worden ingegrepen, want de raad is geen ivoren toren. Communicatie met het veld en de politiek door de raad is essentieel.

De heer **Buijs** (CDA) vroeg zich af of het feit dat het rapport er nog niet is met iets anders te maken heeft. Het antwoord van de minister is te gemakkelijk, want de politiek draagt nu eenmaal een bepaalde verantwoordelijkheid voor de algemene veiligheid.

De heer **Niederer** (VVD) vond het vreemd dat, als je om veiligheidsredenen op een andere baan moet landen, omdat het anders mis gaat, je met een sanctie wordt geconfronteerd als je de geluidszonering hebt overschreden. Deze uitwerking van de wetgeving terzake is nooit de bedoeling van zijn fractie geweest. Een beroep op de noodtoestand kan dan best wel succesvol zijn.

De heer **Van Walsem** (D66) ging ervan uit dat het feit dat de sector in februari met een rapport komt over de veiligheid en zaken als de zijwind en het banenstelsel er niet toe leidt dat het debat over het ongeval met het Transaviatoestel wederom wordt uitgesteld.

De **minister** vond dat er moet worden opgepast voor het op basis van één incident trekken van voorbarige conclusies wat betreft de Raad voor de transportveiligheid. Een relatie op dat punt met de Raad voor de luchtvaart is er ook niet, want daar lag een ander wettelijk regime aan ten grondslag. Voorts is er deels sprake van andere bemensing. De wet, op grond waarvan deze raad is ingesteld en die de Kamer heeft gesteund, wordt na drie jaar geëvalueerd. Dan kan er worden bekeken of een eventuele wijziging zinvol is. Het is niet verstandig om nu al te interveniëren, want de wet is juist gemaakt met het oog op het aanbrengen van de nodige afstand tot de politiek. Daar is bewust voor gekozen, ook naar aanleiding van de ervaringen met de Bijlmerramp. Toen zijn er door politieke sturing veel onduidelijkheden ontstaan. Daarom is destijds bewust gekozen voor een onafhankelijke raad. Er is geen sprake van onderbezetting van de raad. Naar aanleiding van een onafhankelijk onderzoek naar de bemensing is de bezetting zelfs uitgebreid. De raad bepaalt echter zelf, ook bij andere incidenten, of hij al of niet iets doet. De formele posities zijn wat dat betreft heel duidelijk. De eindverantwoordelijkheid voor de luchtvaartveiligheid ligt bij de minister. Het vertrouwelijke rapport van de luchthaven Schiphol heeft ter inzage gelegen voor de vaste commissie. Staatssecretaris G.M. de Vries houdt zich bezig met het strak aantrekken van de riemen wat betreft de rampenplannen. De uitkomst van de oefening van gisteren wordt de leden schriftelijk toegestuurd. De Kamer beslist met de regering over het milieubeleid in het land. Met het oog op de veiligheid kan er een andere baan worden toegewezen, maar dan moeten de consequenties daarvan

wel worden geaccepteerd. Het leek de minister goed om op die kwestie terug te komen bij het debat over de handhaafbare normen.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers