

Vergaderjaar 2019–2020

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 379

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 februari 2020

Sinds het verschijnen van de tweede voortgangsrapportage over veiligheid op Schiphol is zowel door het ministerie als door de sector verder gewerkt aan de implementatie van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) uit het rapport *Veiligheid vliegverkeer Schiphol*¹. Op 13 december 2018² en 10 juli 2019³ heeft u de vorige voortgangsrapportages ontvangen. Zoals ik heb toegezegd blijf ik uw Kamer halfjaarlijks informeren. Bijgevoegd treft u de derde voortgangsrapportage aan⁴. In deze rapportage ga ik in op nieuwe ontwikkelingen sinds de vorige rapportage. Tevens behandel ik in de voortgangsrapportage hoe ik moties van de leden Remco Dijkstra⁵ en Laçin c.s.⁶ uitvoer.

Schiphol kan alleen groeien als dat ook aantoonbaar veilig kan. De basis hiervoor ligt in het systeem van (internationale) wet- en regelgeving, vergunningverlening, luchtvaartoperatie door gecertificeerde partijen die maatregelen nemen om risico's te beheersen, toezicht en handhaving en onafhankelijk onderzoek bij ongevallen en incidenten. De sector is verantwoordelijk voor de operationele veiligheid, de ILT verleent vergunningen en houdt toezicht op de operatie. De regelgeving wordt bovendien continu aangepast aan de laatste inzichten over luchtvaartveiligheid.

De sector heeft in aanvulling op de geldende regelgeving het Integral Safety Management System (ISMS) en de *roadmap safety improvement*⁷

¹ www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol

² Kamerstuk 29 665, nr. 351

³ Kamerstuk 29 665, nr. 373

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 266

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 324

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 347

ontwikkeld. De roadmap wordt periodiek geactualiseerd.⁸ Vanuit het ministerie is ingezet op het versterken van de regierol die hoort bij de eindverantwoordelijkheid die ik heb voor de veiligheid op Schiphol. De invulling van deze rol krijgt steeds meer vorm met de ontwikkeling van de Staat van Schiphol en de systeemmonitor luchtvaartveiligheid.

Tot slot

Veiligheid speelt een belangrijke rol in de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol. Het is dus belangrijk om voortdurend veiligheid op één te zetten. Met het hierboven beschreven veiligheidssysteem waarborg ik dat de veiligheid op en rond Schiphol structureel in beeld is, dat direct kan worden bijgestuurd als daar aanleiding voor is en dat voorafgaand aan cruciale besluiten over de ontwikkeling van Schiphol de gevolgen voor de veiligheid in de volle breedte zijn beoordeeld. Het veiligheidssysteem is een dynamisch systeem waaraan telkens verbeteringen worden doorgevoerd. Zo blijft het ministerie de komende tijd voortvarend aan de slag met het verder uitwerken en benutten van de instrumenten die in sterke mate bijdragen aan de verdere verbetering van het veiligheidssysteem, zoals de systeemmonitor luchtvaartveiligheid en de Staat van Schiphol. Hiermee werk ik toe naar de verdere invulling van een aantal belangrijke aanbevelingen die de OVV heeft gedaan. In deze voortgangsrapportage informeer ik uw Kamer over de stappen die in de afgelopen periode weer zijn gezet in de ontwikkeling van deze en andere instrumenten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁸ www.integralsafetyschiphol.nl

Voortgangsrapportage OVV-aanbevelingen veiligheid Schiphol

In deze voortgangsrapportage is de stand van zaken weergegeven van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV in het rapport *Veiligheid vliegverkeer Schiphol*. Net als in de voorgaande twee voortgangsrapportages wordt de voortgang beschreven op de volgende aanbevelingen en onderwerpen:

1. Reductie van veiligheidsrisico's door de sector (aanbeveling 1 t/m 3);
2. Samenwerking aan veiligheid binnen de sector (aanbeveling 4 t/m 6);
3. Eindverantwoordelijkheid Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (aanbeveling 7 en 8).

In reactie op de aanbevelingen van de OVV heeft de ILT in 2018 de eerste Staat van Schiphol (hierna: de Staat) ontwikkeld en gepubliceerd. Met deze voortgangsrapportage bied ik u de tweede Staat aan, die tegelijkertijd gepubliceerd wordt op de website van de ILT⁹. De ILT beschrijft daarin de ontwikkelingen van Schiphol in de afgelopen 5 jaar op de thema's «Veilig vliegen», «Veilig en gezond leven» en «Veilig en gezond werken». Daarnaast bied ik u de handhavingsrapportage Schiphol over het gehele gebruiksjaar 2019 aan¹⁰, welke voortaan samengevoegd zal worden met de Staat tot één overzichtelijk rapport¹¹.

De Staat geeft vanuit verschillende perspectieven en de diverse taakvelden van de ILT inzicht in de veiligheid op en rond Schiphol. Uit deze informatie leidt de ILT af dat de veiligheid niet verslechtert. Partijen op Schiphol werken meer dan voorheen samen, wat leidt tot beter zicht op de veiligheidsrisico's. Vanuit de risicogestuurde benadering is de ILT gestart met de uitvoering van diepgaandere thema-inspecties op de veiligheid op de grond. Naast informatie over veiligheid bevat de Staat van Schiphol ook informatie over de leefomgeving rond Schiphol. Hierbij kijkt de ILT naar de naleving van wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid, geluid en uitstoot van schadelijke stoffen. De Staat laat zien dat de geluidsbelasting ten opzichte van 5 jaar geleden lokaal toeneemt door toenemende drukte op de zogenoemde secundaire banen; dit leidt tot de overschrijding van enkele handhavingspunten. De overschrijding van deze handhavingspunten is te verklaren doordat partijen in de Omgevingsraad Schiphol in 2013 en vervolgens in 2015 met elkaar overeen zijn gekomen dat gevlogen wordt volgens de regels van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). Het NNHS heeft tot doel het verkeer op Schiphol zo af te handelen dat dit de minste hinder voor de omgeving oplevert. Het NNHS is nog niet juridisch verankerd, daarom toetst de ILT hier nog niet aan. Met de wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB-1) wordt gezorgd voor zorgvuldige juridische verankering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) met een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol.

Daarnaast wordt in de Staat weergegeven dat de luchtvaart na het wegverkeer de grootste bijdrage levert aan de lokale luchtverontreiniging in de omgeving van Schiphol. De uitstoot van schadelijke stoffen groeit de afgelopen 5 jaar mee met het aantal vliegtuigbewegingen en stabiliseert met het (bijna) bereiken van het beoogde maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer op Schiphol. De door Schiphol uitgevoerde evaluatie van de gebruiksprognose 2018 laat zien dat Schiphol binnen de afgesproken grenzen voor gelijkwaardigheid blijft voor zowel emissies, geluid als externe veiligheid.

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

1. Reductie veiligheidsrisico's door de sector

Aanbeveling 1 tot en met 3

1. Ontwikkel een nieuw toekomstbestendig operationeel concept voor de afhandeling van vliegverkeer op Schiphol, waardoor huidige en toekomstige veiligheidsrisico's worden verminderd. Denk daarbij aan onderstaande maatregelen:
 - a. zorg voor vermindering van het aantal wisselingen van baancombinatie;
 - b. reduceer de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven.
2. Verminder huidige en toekomstige veiligheidsrisico's door onder andere onderstaande maatregelen:
 - a. minimaliseer het aantal kruisingen van actieve start- en landingsbanen;
 - b. monitor en evalueer de afwijkingen van procedures en standaarden door verkeersleiders;
 - c. beoordeel de risico's van een stapeling van veiligheidsrisico's en bijbehorende mitigerende maatregelen;
 - d. verminder structureel het aantal runway incursions.
3. Onderzoek vooraf en integraal wat de effecten van groei van het vliegverkeer zijn op de veiligheid en neem maatregelen om die effecten structureel te beheersen.

Aanbevelingen 1 tot en met 3 hebben betrekking op de inspanningen van de sectorpartijen op de veiligheid op Schiphol. Hieronder licht ik een aantal ontwikkelingen toe die de afgelopen periode hebben plaatsgevonden en die bijdragen aan het verminderen van de risico's die samenhangen met de genoemde aanbevelingen.

Het afgelopen half jaar is door de sector stapsgewijs verder gewerkt aan de vernieuwing van het operationele concept van de afhandeling van het verkeer op Schiphol. Een deel van de maatregelen uit de roadmap die bijdragen aan het vernieuwen van het operationeel concept, zit in de onderzoeksfase of in de realisatiefase. Naast de vorderingen die daarin worden gemaakt, zijn sinds de vorige voortgangsrapportage verschillende maatregelen geïmplementeerd.

Ten eerste is een herinrichting van de werkplekken in de verkeerstoren op Schiphol afgerond door LVNL. Daardoor werken luchtverkeersleiders op de werkpositie die hen het beste zicht biedt op hun controlegebied. Dit vermindert de kans op veiligheidsincidenten in de lucht en op de grond.

Het afgelopen jaar is op verschillende manieren extra aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's in het grondproces. Onder het grondproces worden onder andere het in- en uitladen van bagage, schoonmaken en bijtanken van het vliegtuig en het achteruitduwen van het vliegtuig voor vertrek (pushback) verstaan. De betrokken partijen op Schiphol hebben enkele maatregelen geïmplementeerd die gericht zijn op het grondpersoneel op de luchthaven. Zo is een standaardprocedure geïmplementeerd waardoor het werk van grondafhandelaren voorspelbaar verloopt, in het bijzonder in situaties met slecht weer. Ook is afgelopen zomer een campagne gestart die gericht is op betere naleving van de regels en voorschriften door het grondpersoneel. Tot slot hebben pushbackchauffeurs sinds kort de mogelijkheid om de standaardprocedure voor pushback eenvoudig online te raadplegen. De genoemde maatregelen hebben tot doel om de kans op veiligheidsincidenten op de grond waaronder dus ook specifiek tijdens pushbackmanoeuvres te verkleinen. Uit de eerste thema-inspecties van de ILT blijkt dat dit proces in de praktijk extra aandacht nodig heeft, om die reden geeft de ILT in 2020 vervolg aan

deze inspecties. Een weergave van de observaties en de signalen vindt u terug in de Staat van Schiphol, die is bijgevoegd bij deze brief¹².

Schiphol is een luchthaven met een relatief groot aantal baancombinatiewisselingen in vergelijking met andere luchthavens, zo stelde de OVV in haar rapport. Een van de aanbevelingen in dat rapport was om dat aantal te verminderen. In de vorige voortgangsrapportage heb ik u al uitgebreid geïnformeerd over de vorderingen op het gebied van het reduceren van de risico's van baancombinatiewisselingen en het terugdringen van met name baanwisselingen kort voor landing of vertrek.

Afgelopen zomer heb ik een onafhankelijke review laten uitvoeren op de maatregelen en onderliggende analyses van de sector die samenhangen met baancombinatiewisselingen en het voldoen aan de vierde baanregel. DFS Aviation Services, de adviestak van de Duitse luchtverkeersleiding, heeft deze review uitgevoerd en komt tot de conclusie dat de risico's juist en volledig zijn geanalyseerd en met de voorgestelde maatregelen adequaat worden beheerst. Aanvullend doet DFS enkele aanbevelingen, die door sectorpartijen worden omarmd en worden meegenomen en betrokken in de monitoring en vervolgstappen op de maatregelen. Het eindrapport van DFS vindt u als bijlage bij deze voortgangsrapportage¹³. Een rapport dat LVNL voorafgaand aan deze review op mijn verzoek heeft opgesteld en dat onderdeel was van de review vindt u ook bijgesloten¹⁴. Daarmee komt ik tegemoet aan het verzoek uit de motie van het lid Remco Dijkstra¹⁵ om voorafgaand aan de besluitvorming over de groei van Schiphol expliciet aandacht te besteden aan de veiligheidsrisico's die mogelijk voortkomen uit de afspraken over baanwisselingen uit het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel.

Een belangrijk resultaat in het kader van de infrastructuur is de uitbreiding van het Uniform platform van vijf naar negen opstelplaatsen. Dit platform, gelegen aan de oostkant van de Zwanenburgbaan, reduceert het aantal baankruisingen en vermindert daarmee het risico op runway incursions. Doordat er meer toestellen (tijdelijk) plaats kunnen nemen op het Uniform platform worden bovendien de gates ontlast en moet de kans op veiligheidsincidenten op de grond dalen. Omdat op het platform tevens onderhoud aan de toestellen kan plaatsvinden, hoeven toestellen minder vaak de Aalsmeerbaan over te steken. De verdere uitbreiding van het Uniform platform van negen naar twaalf plaatsen is voorzien voor de eerste helft van 2020.

2. Samenwerking aan veiligheid binnen de sector

Aanbeveling 4 tot en met 6

4. Stel een gezamenlijke visie op voor de veiligheid van Schiphol waarin expliciet te realiseren veiligheidsdoelen met bijbehorende termijnen zijn opgenomen.
5. Zorg voor een Integraal Veiligheidsmanagementsysteem (IVMS) waaraan alle partijen in het VpS zich committeren, met in ieder geval de volgende onderdelen:
 - a. gezamenlijke aanpak van veiligheidsrisico's met betrekking tot relaties en interacties tussen de afzonderlijke partijen (interfaces);

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 266

- b. gezamenlijke incidentonderzoeken en proactieve veiligheidsanalyses.
6. Zorg ervoor dat het Veiligheidsplatform Schiphol een formele status krijgt met doorzettingsmacht waarbinnen operationele en strategische beslissingen over veiligheid op Schiphol kunnen worden genomen.

In de vorige voortgangsrapportage heb ik u geïnformeerd over de eerste externe evaluatie van het Integral Safety Management System (ISMS) die de sector in de eerste helft van 2019 heeft laten uitvoeren door het bureau Baines Simmons. Volgens Baines Simmons is het ISMS «in operatie»¹⁶. Ook is er al een aantal onderdelen die in de categorie «effectief» scoren. Dit biedt veel perspectief voor de verdere ontwikkeling van het ISMS. De sectorpartijen hebben aangegeven verder toe te werken naar een ISMS dat op alle onderdelen effectief scoort. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van een *dashboard*, waarin op termijn risico's gezamenlijk binnen het ISMS zullen worden gemonitord. Deze evaluatie van ISMS vindt jaarlijks plaats. Dit najaar zal de tweede externe evaluatie van het ISMS plaatsvinden. Over de uitkomsten hiervan zal ik u informeren in een volgende voortgangsrapportage. Vanuit het toezicht op het ISMS is het beeld van de ILT in de Staat van Schiphol dat organisaties meer dan voorheen samenwerken. Dit leidt tot beter zicht op de risico's op de raakvlakken tussen de organisaties en moet daarmee leiden tot een betere veiligheid. De ILT stelt vast dat de maatregelen in opzet risico's verminderen. De beoordeling van de effectiviteit van de maatregelen door de ILT volgt na een evaluatie van de maatregelen door het ISMS.

De afgelopen tijd is door de partijen in het ISMS hard gewerkt aan het opstellen van een strategische veiligheidsvisie. In deze visie is aandacht voor de rol van veiligheid in de besluitvorming en gaan partijen in op de ambities ten aanzien van veiligheid. De visie is recent voorgelegd aan het ministerie, conform de aanbeveling van de OVV (7g) en de afspraak hierover in het *convenant veiligheidsverbetering Schiphol*. Op basis van de reactie van het ministerie maken de sectorpartijen een definitieve visie, die dit voorjaar formeel zal worden vastgesteld. In de volgende voortgangsrapportage zal ik u nader informeren over de inhoud.

Na een ongeval in februari 2019 waarbij twee toestellen elkaar raakten tijdens de pushback hebben de betrokken partijen in het ISMS een gezamenlijk onderzoek uitgevoerd. Voorheen voerden betrokken partijen uitsluitend een eigen onderzoek uit naar incidenten. Dit gezamenlijke onderzoek is dan ook een voorbeeld van hoe partijen beter met elkaar samenwerken op het gebied van veiligheid op Schiphol. De belangrijkste uitkomst van het onderzoek is dat een gezamenlijke aanpak nodig is om de risico's die zich voordoen bij pushbacks te verkleinen. Om dat uit te voeren is een specifieke taskforce in het leven geroepen die zich richt op maatregelen die op korte termijn kunnen worden ingevoerd. Zo is afgesproken dat binnenkort centraal bepaald wordt waar indien nodig extra manoeuvreerruimte bij pushbacks geboden kan worden. De ILT heeft in 2019 een thema-inspectie pushback gedaan. De resultaten zijn aan de betrokken partijen gemeld om de uitvoering van de maatregelen te verbeteren. In de Staat van Schiphol zijn 6 signalen genoemd naar aanleiding van de thema-inspectie.

¹⁶ De evaluatie is uitgevoerd volgens de EASA Management System Assessment Tool (MSAT), die onderscheid maakt tussen de classificaties aanwezig, toepasbaar, in operatie en effectief.

3. Eindverantwoordelijkheid Ministerie I&W

Aanbeveling 7 en 8

7. Vul de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol nader in door onder andere:
 - a. het opstellen van een helder controleerbaar criterium voor de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol, en het formuleren van een transparante werkwijze van hoe veiligheid als randvoorwaarde wordt ingevuld;
 - b. de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol in zijn geheel in kaart te brengen;
 - c. bij cruciale besluiten over (de groei van) Schiphol de gevolgen voor veiligheid in de volle breedte te beoordelen;
 - d. handhaafbare normen en doelen voor veiligheid op en rond de luchthaven vast te stellen en deze te gebruiken om de veiligheid permanent te verbeteren;
 - e. veiligheidsaspecten van het vliegverkeer actief te monitoren en regelmatig trendanalyses uit te voeren;
 - f. de effectiviteit van het toezicht op het vliegverkeer op en rond Schiphol te vergroten door meer menskracht en middelen in te zetten, door te investeren in de inhoudelijke kennis van toezichthouders, door meer inhoudelijke inspecties te laten plaatsvinden en door het functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen te verbeteren;
 - g. de gezamenlijke strategische veiligheidsvisie van de LVNL, Schiphol Group en de luchtvaartmaatschappijen te bewaken en zo nodig bij te sturen;
 - h. de organisatie en het functioneren van het Veiligheidsplatform Schiphol te bewaken en zo nodig bij te sturen;
 - i. het externe veiligheidsbeleid ten behoeve van de omwonenden effectiever vorm te geven, onder meer door een heldere en handhaafbare normering voor risico voor omwonenden en bedrijven op te nemen.
8. Leg periodiek openbaar verantwoording af over de rol van eindverantwoordelijke voor veiligheid op Schiphol.

Naar aanleiding van de aanbeveling van de OVV aan het ministerie om de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid op en rond Schiphol nader in te vullen, zijn diverse acties uitgevoerd of in gang gezet. De uitgevoerde acties leiden ertoe dat het ministerie steeds beter uitvoering kan geven aan zijn regierol op de veiligheid op Schiphol. In de vorige voortgangsrapportages bent u hierover geïnformeerd. Mede op basis hiervan werk ik mijn eindverantwoordelijkheid ten aanzien van veiligheid verder uit in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020–2024 (als opvolger van het *State Safety Programme 2015–2019*). Het programma beschrijft hoe de veiligheid van de burgerluchtvaart binnen Nederland is geborgd in samenhang tussen beleid, toezicht en de luchtvaartorganisaties. Met dit programma geef ik invulling aan de motie Laçin¹⁷ over het inzetten op het voorkomen veiligheidsrisico's en het informeren van de Kamer daarover. Het programma verkeert in de afrondende fase en zal binnenkort aan uw Kamer worden toegezonden.

Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid

Veiligheid ontstaat niet vanzelf. Een hoog veiligheidsniveau vraagt om een georkestreerde inspanning, nationaal en internationaal, van veel partijen. Nationaal is veiligheid het gezamenlijke product van overheid en

¹⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 324

industrie. Ik heb de *Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid* ontwikkeld als instrument om het functioneren van het veiligheidssysteem te monitoren. Deze monitor geeft aan de hand van een geselecteerd aantal indicatoren inzicht in het functioneren van belangrijke regels, processen en activiteiten die tot doel hebben de veiligheid tot stand te brengen. Het Nederlandse veiligheidssysteem is gebaseerd op de ICAO-systematiek. De veiligheid is optimaal als alle onderdelen van het luchtvaartveiligheidssysteem (regelgeving en kaders, toelating en toezicht, inrichting operatie en reflectie) goed functioneren.

Het bijgevoegde rapport beschrijft de opzet van de *Systeemmonitor luchtvaartveiligheid* bestaande uit 18 indicatoren¹⁸. In 2020 wordt voor de eerste keer de informatie verzameld en beoordeeld voor deze indicatoren. Na afronding van de rapportage zal ik uw Kamer informeren. Het is mijn inzet om u met deze monitor jaarlijks inzicht te geven in het functioneren van het veiligheidssysteem. Dit inzicht zal ook aanknopingspunten bieden in welke punten verbetering behoeven. De focus ligt in eerste instantie op de luchthaven Schiphol. De komende jaren ontwikkel ik de systeemmonitor door om het veiligheidssysteem in beeld te brengen van de hele Nederlandse luchtvaart.

Waardering van de roadmap

De waardering van de ILT van de *roadmap safety improvement* is tevens opgenomen in de Staat. De ILT zal op deze manier jaarlijks blijven rapporteren over de opzet, uitvoering en voortgang van de roadmap. In haar beoordeling constateert de ILT dat de organisaties in het ISMS meer dan voorheen samenwerken. Dit leidt tot beter zicht op de risico's en moet daarmee leiden tot een betere veiligheid. Van de tien maatregelen die in 2019 zijn uitgevoerd, stelt de ILT vast dat er negen in opzet bijdragen aan verbetering van de veiligheid. Een oordeel over de laatste maatregel volgt later dit jaar. Het ISMS zal de maatregelen in 2020 evalueren, de ILT beoordeelt op haar beurt deze maatregelen en de gemeten effectiviteit.

Vergroten effectiviteit toezicht

Ten aanzien van het vergroten van de effectiviteit van het toezicht kan ik u meerdere ontwikkelingen melden. Het Toezichtsprogramma Veilig en Duurzaam Schiphol is inmiddels in volledige uitvoering, waarin alle ILT taken in relatie met Schiphol zijn gebundeld en het toezicht risicogestuurd wordt ingezet met het oog op het maatschappelijk effect. Dat betekent dat de ILT niet alleen kijkt of sectorpartijen voldoen aan wet- en regelgeving, maar ze ook trends en onderwerpen signaleert waar geen norm voor is. De scope richt zich niet alleen op veiligheid, maar ook op duurzaamheids-onderwerpen rond de luchthaven.

Om dit alles goed te doen is kennis en capaciteit nodig. Om die reden heeft de ILT in 2018 tijdelijk 4 extra fte aangetrokken, waarvan 2 voor het versterken van het toezicht en 2 ten behoeve van het versterken van het ABL. Dit jaar zal geëvalueerd worden of en zo ja welke inzet verder wenselijk is. Ook zal een deel van de extra toegekende middelen worden ingezet ter intensivering van de diverse prioritaire programma's binnen de ILT, waaronder programma Schiphol. De ILT investeert daarnaast in kennis, kunde en vaardigheden van toezichthouders vanwege de kwalificatie voor de uitvoering van toezichttaken op het gebied van de luchtvaart in het algemeen en voor de uitvoering van luchtvaartactiviteiten op en rondom Schiphol in het bijzonder.

¹⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) heeft een belangrijke informatiefunctie binnen de luchtvaart en verzorgt trendanalyses op meldingen van voorvallen. Er zijn reeds diverse maatregelen ter versterking van het ABL ingezet, waar het tegelijkertijd een doorlopend proces is om het ABL verder te ontwikkelen. Er zijn verbeteringen in gang gezet op het gebied van personele capaciteit, datakwaliteit, analyses en de versterking van de samenwerking met de sector. Het afgelopen jaar heeft het ABL een aantal informatieproducten gepubliceerd om meer inzicht te geven in de meldingen van voorvallen. Dit zal dit jaar uitgebreid worden met een interactief dashboard van de meldingen van voorvallen die het ABL ontvangt. Op deze manier wordt de kennis en de analyses van het ABL ingezet om uw Kamer en de maatschappij te informeren over bijvoorbeeld de toegenomen veiligheidsrisico's door drones.

Veiligheid van omwonenden

In de vorige voortgangsrapportages heb ik u geïnformeerd over het traject dat met de betrokken gemeenten en provincies is gestart om de motiveringsplicht in het LIB Schiphol effectief in te vullen. Dit traject is afgerond en er is een praktisch stappenplan vastgesteld dat door gemeenten kan worden gebruikt. In het stappenplan is tevens praktijkcasuïstiek opgenomen die als voorbeeld kan dienen bij de motivering. Aanvankelijk was het de bedoeling om in het stappenplan tevens een richtsnoer op te nemen voor het toepassen van het criterium voor het maximaal aantal werknemers per hectare voor nieuwe bedrijven en kantoren in het LIB. Hierover ben ik nog in overleg met de betrokken overheden. Het stappenplan is ontwikkeld onder leiding van RoyalHaskoningDHV in samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeenten en provincies in de omgeving van Schiphol. U kunt het stappenplan vinden in de bijlage bij deze voortgangsrapportage¹⁹.

In de vorige voortgangsrapportages heb ik uw Kamer geïnformeerd over de aanbevelingen die To70 heeft gedaan voor mogelijke versterking van het externe veiligheidsbeleid rondom Schiphol. Hieronder informeer ik u over de ontwikkelingen sindsdien. Ik maak hierbij zoals ook de vorige keren weer onderscheid tussen aanbevelingen die gericht zijn op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

a. Plaatsgebonden risico

To70 heeft aanbevolen om periodiek de ligging van de risicocontouren rond Schiphol te monitoren en hierbij de ontwikkeling in de ongevalskans te betrekken. Mede op basis hiervan heb ik het NLR gevraagd om de ongevalskansen te actualiseren die worden gebruikt voor het berekenen van externe veiligheidsrisico's en het bepalen van de risicocontouren²⁰. De ongevalskansen waren voor het laatst geactualiseerd in 2013. Deze set gegevens was gedateerd en minder goed representatief voor het huidige hogere veiligheidsniveau van Schiphol. Analyse van de resultaten laat zien dat de geactualiseerde ongevalskansen voor alle onderzochte ongevalstypen kleiner zijn geworden. De ongevalskans is met gemiddeld 26 procent gedaald. Een belangrijke verklaring hiervoor is de autonome verbetering van luchtvaartveiligheid. De geactualiseerde ongevalskansen zullen vanaf nu worden gebruikt in de berekeningen, ook bijvoorbeeld in de berekeningen die in het kader van de milieueffectrapportages (MER) voor Schiphol worden gemaakt.

¹⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

²⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

To70 beveelt ook aan om in samenspraak met de sector na te gaan of het operationeel haalbaar is om in de situatie dat een minder geluidpreferente baan wordt ingezet als hoofd start- of landingsbaan (vanwege veel dwars- en/of staartwind op de geluidpreferente banen), eerder de piloot de optie te geven om een tweede baan te gebruiken als de situatie dit toelaat. To70 verwijst daarbij vooral naar de situatie waarbij de Buitenveldertbaan als hoofdbaan wordt ingezet, omdat het gebruik van de Buitenveldertbaan aan de oostzijde, gelet op de hoge woondichtheid, in belangrijke mate bijdraagt aan het groepsrisico. In de eerste voortgangsrapportage heb ik u al geïnformeerd over dat goed onderzocht zal moeten worden wat de gevolgen voor de vliegveiligheid zijn als deze mogelijkheid vaker zou worden geboden. De veiligste landing is immers een landing waarbij de dwars- en/of staartwind zo laag mogelijk is. Ik heb aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gevraagd om hier een nadere analyse op te maken, die u kunt vinden in de bijlage bij deze voortgangsrapportage²¹. LVNL concludeert daarin dat de operatie al zodanig is ingericht dat wordt voldaan aan de geldende regels, waarbij geoptimaliseerd wordt op veiligheid, efficiency en geluid. LVNL biedt daarnaast met een aanvullende en getoetste procedure (flow exclusion) de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen die hiervoor een Service Level Agreement met LVNL hebben om te landen op de secundaire landingsbaan. LVNL concludeert dat er op dit moment geen aanleiding is om de procedures aan te passen.

b. Groepsrisico

Adecs Airinfra heeft de opdracht gekregen om in kaart te brengen wat de ontwikkelingen zijn in het groepsrisico bij vlootontwikkeling, operationele wijzigingen, ruimtelijke ontwikkelingen en groei. De onderzoekers hebben voor een ruim gebied rondom Schiphol (LIB 5) de veranderingen in het groepsrisico in beeld gebracht. Daarbij is gekeken wat de bijdrage van de ontwikkeling van de luchtvaart en van de ruimtelijke ontwikkeling aan het groepsrisico sinds 2005 zijn en wordt vooruitgekeken naar de komende jaren. Dit onderzoek is afgerond en kunt u vinden in de bijlage bij deze rapportage²². In het rapport wordt de dalende trend in de ongevalskansen van de laatste jaren beschreven. De dalende ongevalskansen hebben een positief effect op het groepsrisico. Het toegenomen aantal vliegtuigbewegingen en de toegenomen bevolkingsdichtheid hebben een negatief effect op het groepsrisico. Ook in de Staat geeft de ILT aan dat door toename van woningen en accommodaties meer mensen worden blootgesteld aan het externe veiligheidsrisico. De combinatie van de dalende ongevalskansen, het toegenomen aantal vliegtuigbewegingen en de toegenomen bevolkingsdichtheid leiden tot een vergelijkbaar groepsrisico op dit moment als in 2005. De analyse laat zien dat het groepsrisico in de komende jaren verder verbetert en naar verwachting mogelijk tien tot twintig procent lager wordt.

De onderzoekers van Adecs AirInfra onderstrepen in het rapport het belang van maatregelen om de zelfredzaamheid van omwonenden te vergroten, omdat het bevorderen hiervan de overlevingskans kort na een vliegtuigramp vergroot. Het eerder genoemde stappenplan ten aanzien van de motiveringsplicht biedt hiervoor handvatten voor het bevoegd gezag, zoals het aanleggen van vluchtroutes en het ontwikkelen van een plan voor crisiscommunicatie.

²¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

²² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl