

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief Standpunten op aanbevelingen OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol d.d. 11 oktober 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 242).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Remco Dijkstra

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
(Eind)verantwoordelijkheid voor veiligheid	4
Integraal veiligheidsmanagement	6
Monitoren, analyseren en rapporteren van de integrale veiligheid	6
Veiligheidsanalyse bij cruciale besluiten	7
Veiligheid omwonenden en bedrijven	7
Overig	9

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de standpunten over de aanbevelingen in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) Veiligheid inzake vliegverkeer Schiphol. Zij hebben daarover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief (met bijlagen) van 11 oktober jl. van de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake het OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de eerste en daaropvolgende uitgebreide kabinetsreactie op het OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol. Deze leden spreken hun waardering uit voor het werk dat de OVV heeft verzet om te komen tot dit waardevolle rapport. Deze leden zijn geschokt over de conclusies die de OVV trekt en hebben over de kabinetsreactie een aantal nadere vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het rapport van de OVV, de brief van het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS), de brief van het kabinet en de reacties van de koepels van piloten en omwonenden.

De leden van de SP-fractie vinden dit schriftelijk overleg Standpunten op aanbevelingen OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol onnodig, aangezien al maanden een debat op de planning staat. Het is hoog tijd dat dit debat met de Minister wordt gevoerd om heldere antwoorden te krijgen en om door te pakken. Toch maken deze leden gebruik van de mogelijkheid een aantal vragen te stellen.

De leden van de PvdD-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de voormalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de aanbevelingen van de OVV over de veiligheid op luchthaven Schiphol.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief van de voormalige Staatssecretaris van 11 oktober 2017 over een structureel overleg met de sectorpartijen. Wat wordt verstaan onder structureel en wie zijn exact de betrokken sectorpartijen? Tevens lezen deze leden dat de gemaakte afspraken in een convenant vastgelegd worden. Wat is de waarde van het convenant? Klopt het dat Nederland met de huidige samenwerking op

Schiphol tussen de sectorpartijen (luchthaven, luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars) voorloopt in de wereld?

De leden van de CDA-fractie willen vooropstellen dat de veiligheid van het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol van zeer groot belang is voor passagiers, omwonenden en alle mensen die er werken. Dit verdient onbetwist zeer hoge prioriteit. Deze leden willen daarom vooropstellen dat zij verbaasd zijn, en ook verontwaardigd, dat de OVV nu toch met een serie aanbevelingen is gekomen die de volgende vragen opwerpen: hoe lang heeft de geschetste onveilige periode geduurd en waarom is er niet eerder aan de bel getrokken? Deze leden menen dat de kernvraag bij nalevingsproblemen ten aanzien van veiligheidsvoorschriften steeds is of het tekort ligt aan de volledigheid en juistheid van de voorschriften of aan het gedrag van de naleving.

Deze leden delen de conclusie van de voormalige Staatssecretaris dat de sectorpartijen een duidelijke eigen verantwoordelijkheid hebben, individueel en gezamenlijk. Graag zien zij nader onderbouwd hoe de Minister de verantwoordelijkheden van het ministerie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet. Deze leden vragen welke aanbevelingen op korte termijn (quick wins), middellange termijn en de lange termijn geïmplementeerd zullen worden. Hoe zullen de op middellange en lange termijn geïmplementeerde aanbevelingen in de tussentijd gemiti-geerd worden om de veiligheid te vergroten?

De leden van de D66-fractie constateren dat de voormalige Staatssecretaris in haar reactie richting de OVV haar standpunten kenbaar heeft gemaakt ten aanzien van de aanbevelingen in het rapport die het ministerie betreffen. Daarmee kijkt het kabinet vooruit, wat uiteraard van grote waarde is. Deze leden hechten echter evenzeer waarde aan reflectie (inclusief terugkijken). Volgens deze leden is daarom, naast een reactie op de aanbevelingen voor de toekomst, ook een reactie gewenst op de bevindingen, constatering en de daaruit voortvloeiende afzonderlijke conclusies die de OVV trekt op basis van de onderzochte praktijk. Deze leden vragen daarom of de Minister de Kamer eveneens van een uitgebreide reactie kan voorzien op de afzonderlijke hoofdconclusies zoals deze door de OVV zijn opgetekend op pagina 138, 139 en 140 van het rapport.

De leden van de GroenLinks-fractie concluderen dat alle partijen veiligheid de belangrijkste voorwaarde vinden voor de luchtvaart. Dit uitgangspunt leidt helaas niet tot door iedereen gedragen aanbevelingen. Het is wat deze leden betreft uiteindelijk aan de Kamer om te bepalen hoe de toekomst van de Nederlandse luchtvaart eruit ziet.

Deze leden zijn geschrokken van de conclusies van de OVV dat de huidige manier van werken op Schiphol niet veilig genoeg is. Dat moet natuurlijk wel. Als het niet veilig kan, dan kan het gewoon niet. Voor deze leden zijn er twee harde grenzen waarbinnen Schiphol moet opereren: het moet veilig en het moet binnen de afgesproken normen voor milieu en overlast. Volgens deze leden zijn achteraf gezien veel keuzes rond de aanleg en voortdurende groei van Schiphol een historische fout. Als we nu opnieuw een nationale luchthaven zouden ontwerpen, zou die er heel anders uitzien. Niet midden in het drukste deel van het land, geen landingsbanen kriskras door elkaar en uitgelijnd tussen snelwegen en woonwijken. Het gevolg van het huidige banenstelsel is dat miljoenen mensen overlast ervaren, het luchtruim onnodig vol en ingewikkeld is ingericht en dat er erg veel kruisend verkeer op de grond plaats moet vinden. Dat kan tot nu toe allemaal nog n t, met veel begeleiding en aansturing. Een versimpeling zal de veiligheid ten goede komen.

Maar wat deze leden betreft kan een versimpeling in de lucht niet ten koste gaan van de leefbaarheid op de grond. Het ontvlechten van de

verkeersstromen in de lucht en het permanent openen van een 2+2-stelsel om zo meer vluchten te accommoderen is niet het antwoord. Daarmee vergroten we de capaciteit in de lucht maar niet op de grond en de overlast neemt toe. Dat is wat deze leden betreft geen optie.

De leden van de PvdD-fractie merken op dat het wereldwijde vliegverkeer in toenemende mate negatieve impact heeft op belangrijke aspecten van het dagelijks leven, niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Naast de effecten ervan op het klimaat, het milieu, de natuur en de gezondheid van de mens, komt door de «menscentrale» focus op economische groei op korte termijn de veiligheid op en rondom Schiphol in het geding. Om nog maar te zwijgen over de problematiek op deze punten die de aanverwante uitbreiding van Lelystad Airport met zich meebrengt. De Minister beoogt in ieder geval uitbreiding van Schiphol, nog voordat het luchtruim is heringericht. Zij gaat daarbij voorbij aan de conclusies van de OVV, namelijk dat verdere groei van Schiphol niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. Omwonenden en werknemers maken zich daar terecht zorgen over, maar mogen wat de voormalige Staatssecretaris betreft niet meer klagen (vgl. NOS.nl, 18 oktober 2017, «Nieuwe bewoners mogen niet klagen over geluidsoverlast Schiphol»).

(Eind)verantwoordelijkheid voor veiligheid

De leden van de VVD-fractie lezen dat een directeur-generaal (dg) eindverantwoordelijk is. Hoe moeten zij de eindverantwoordelijkheid en doorzettingsmacht van een dg beoordelen? Waarom was deze er nog niet eerder? Wat betekent deze doorzettingsmacht in de praktijk en wanneer zal deze worden toegepast? Als wet- en regelgeving over veiligheid internationaal tot stand komen, in hoeverre sluiten wij ons hier dan bij aan?

Deze leden lezen dat de veiligheid niet in het geding is, maar dat dit niet vanzelfsprekend is. In hoeverre wordt de veiligheid nu negatief beïnvloed door regels met betrekking tot het milieu, het voorkomen van geluidsoverlast of voorrang voor vogels waardoor vliegtuigen extra handelingen moeten verrichten?

Deze leden lezen dat er extra capaciteit beschikbaar komt voor het toezicht door de ILT. Hoeveel capaciteit betreft dit? Waarop is de inzet van extra capaciteit gebaseerd?

De leden van de CDA-fractie menen dat bij de veiligheid rond Schiphol twee vragen centraal staan: voldoen de gestelde regels en worden de regels nageleefd? Nu de voormalige Staatssecretaris schrijft dat de naleving van de regelgeving in Nederland hoog is, lijkt vooral de vraag aan de orde of die regels wel toereikend, actueel en toepasbaar zijn. Deze leden zien graag een reactie op deze veronderstelling.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister uitbreider in te gaan op de (eind)verantwoordelijkheid van het ministerie voor de veiligheid op en rond Schiphol en de in de kabinetsreactie aangekondigde ingrepen in de governancestructuur binnen het ministerie. Zijn de daar voorgestelde ingrepen inmiddels doorgevoerd? Welke garanties worden daarbij ingebouwd om ervoor te zorgen dat een proactieve houding van het ministerie geborgd is en, zoals de OVV schrijft, het bij uitstek aan het ministerie (als vertegenwoordiger van de Staat) is om als eindverantwoordelijke de sectorpartijen daadwerkelijk bij de les te houden? Wat gaat het ministerie nu precies anders doen in zijn houding, opstelling en handelen om deze rol daadwerkelijk te pakken, zodat de Staat niet langer te beperkt de eindverantwoordelijkheid neemt voor de integrale veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol, zoals de OVV concludeert?

Deze leden vragen de Minister een nadere appreciatie te geven van de reactie van de sector op de daaraan gerichte aanbevelingen, en daarbij in te gaan op de afzonderlijke stappen die de sector zet en/of voornemens is te zetten, bijvoorbeeld ten aanzien van taxibanen en/of nieuwe technische hulpmiddelen. Deze leden hechten belang aan een uitgebreidere reactie op dit punt, in het kader van de eindverantwoordelijkheid die de Minister draagt voor de veiligheid op en rond Schiphol. Daarnaast vragen deze leden de Minister nader in te gaan op de precieze mogelijkheden die zij ziet om gezamenlijk met de sector extra stappen te zetten om de veiligheid ook bij verdere groei te blijven borgen. Welke stappen heeft zij inmiddels gezet of is zij voornemens te zetten samen met de sector? Hoe kijkt zij daarbij naar de input van andere stakeholders, zoals omwonenden?

Deze leden hebben de voormalig Staatssecretaris in het verleden veelvuldig gewezen op aanhoudende signalen dat er spanning bestaat tussen de taken en verantwoordelijkheden van de ILT en de middelen die de ILT daarvoor beschikbaar heeft. Inmiddels is over dit onderwerp door de ILT zelf een meerjarenplan/Koers ILT 2021 uitgebracht. Deze leden vragen de Minister in te gaan op de vraag hoe deze spanning zich verhoudt tot de conclusie van de OVV dat de vakinhoudelijke kennis en capaciteit van de ILT onvoldoende zijn om effectief toezicht te houden op de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol. Dit gezien het feit dat uit de kabinetsreactie valt op te maken dat de ILT nog meer taken en bevoegdheden krijgt dan voorheen en/of er een intensivering van de werkzaamheden wordt verwacht van de ILT. Dat is op zichzelf een goede zaak, maar de succesvolle uitvoering daarvan blijft volgens deze leden in hoge mate afhangen van de beschikbaarheid van voldoende middelen. Deze leden vragen de Minister daarom om in detail (incl. bedragen en fte's) te specificeren hoe de ILT is dan wel wordt versterkt om haar taken en bevoegdheden op het gebied van vliegveiligheid adequaat in te vullen. Deze leden vragen de Minister in aanvulling op de bovenstaande vraag afzonderlijk en eveneens in detail in te gaan op de verdere ontwikkeling van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de ILT, daar de OVV ook daarover een afzonderlijke en zorgwekkende conclusie trekt, namelijk dat het bureau onvoldoende functioneert als terugkoppelingsmechanisme voor beleid en toezicht en als instrument om proactief risico's in kaart te brengen.

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich zorgen over de veiligheid, maar zijn vooral ook geschrokken van het gebrek aan regie van de overheid. Dit is een groot en structureel probleem. Schiphol als bedrijf en zijn klanten worden kennelijk geacht om zelf verantwoordelijk te zijn voor zowel de commerciële opdracht als de randvoorwaarden van veiligheid en milieu, terwijl die regelmatig op gespannen voet met elkaar staan. Het is juist een taak van de overheid om hier niet alleen de voorwaarden voor te bepalen, maar ook te handhaven dat alles goed verloopt. Schiphol «schipholt» niet alleen de omwonenden, maar ook de overheid. Het Rijk is duidelijk niet de baas en dat kan niet. De Minister moet de regie terugpakken. Dat vraagt om veel bemoeienis, maar ook om eigen expertise op alle relevante dossiers. De recente berichten over het gebrek aan kennis en mankracht op het ministerie bevestigen de vrees van deze leden dat hier jarenlang te weinig aandacht voor was. Het besluit van de voormalige Staatssecretaris om opnieuw een dg aan te stellen helpt hopelijk om hier verandering in te brengen.

De leden van de SP-fractie constateren dat er jarenlang is bezuinigd op de ILT en dat de voormalige Staatssecretaris in haar reactie stelt dat er extra capaciteit beschikbaar komt voor het toezicht, bovenop de huidige capaciteit en inzet van de ILT. Om hoeveel extra fte gaat het bij deze extra capaciteit, is de extra capaciteit structureel en hoe wordt deze extra

capaciteit gefinancierd? Geeft de Minister hiermee toe dat er te veel bezuinigd is op de ILT en dat dit gevolgen heeft gehad op de handhaving en toezicht in de praktijk?

De leden van de PvdD-fractie merken op dat het ontzettend belangrijk is dat alle aanbevelingen uit het rapport van de OVV volledig worden opgevolgd, ook omdat de overheid haar regierol totaal heeft verwaarloosd. Zij hoort altijd klachten over uitbreiding aan, maar reageert er pas op nadat is uitgebreid. En dan is het al te laat. In dat licht zijn deze leden ontevreden over de brief van de voormalige Staatssecretaris en de defensieve houding van de sectorpartijen ten aanzien van het OVV-rapport. Hoe zal de Minister waarborgen dat dit nu niet gebeuren zal? De voormalige Staatssecretaris, alsook de sector, heeft het over het blijven borgen van de veiligheid, waarmee zij de indruk wekt dat er niet zo veel aan de hand is. Erkent de Minister dat er ongelukken hebben plaatsgevonden op Schiphol waaruit blijkt dat de veiligheid op en rondom de luchthaven niet vanzelfsprekend is en dat grotere ongelukken dan tot op heden zijn voorgevallen op de loer liggen? Is zij bereid om de OVV te verzoeken een oordeel te geven over de reactie van de voormalige Staatssecretaris en de sector op de aanbevelingen?

Integraal veiligheidsmanagement

De leden van de VVD-fractie merken op dat de risico's bij integraal veiligheidsmanagement nog integraal moeten worden onderzocht. Zij vragen om welke risico's het hier gaat. Betreft het hier alleen de vliegveiligheid of zijn deze risico's ook breder, bijvoorbeeld het voorkomen van een terroristische aanslag? Hoe wordt er rekening gehouden met gevaren die voortkomen uit de externe veiligheid en niet direct betrekking hebben op de vliegtuigen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de sectorpartijen zijn gestart met het doorontwikkelen van de huidige samenwerking tot een gezamenlijk en integraal «safety managementsysteem» (ISMS). Graag vernemen zij wanneer dat begonnen is, wat de tijdplanning is en wat het beoogde einddoel is.

De leden van de D66-fractie lezen dat de voormalig Staatssecretaris direct aan de slag is gegaan met de implementatie van de aanbevelingen. Zij zijn benieuwd naar de stand van zaken met betrekking tot de doorontwikkeling van een gezamenlijk ISMS. Zijn de afspraken over de ontwikkeling daarvan inmiddels in een convenant vastgelegd? Zo ja, wat is de strekking van dat convenant? Zo nee, waarom niet en op welke termijn gaat dit gebeuren? Welke maatregelen zijn dan wel worden er concreet genomen en op welke termijn, zo vragen deze leden.

Monitoren, analyseren en rapporteren van de integrale veiligheid

De leden van de VVD-fractie lezen dat met de monitor van de ILT de staat van de veiligheid wordt bekeken. Is dit alleen achteraf of kan hier ook preventief, en dus vooraf, naar gekeken worden?

De leden van de CDA-fractie zien dat thans diverse maatregelen genomen worden naar aanleiding van het rapport van de OVV. Zij trekken daaruit de conclusie dat sprake was van onzorgvuldig handelen en/of gebrek aan gevoel voor urgentie bij dit veiligheidsdossier, althans, dat de aandacht voor veiligheid is geërodeerd. Deelt de Minister die conclusie?

Veiligheidsanalyse bij cruciale besluiten

De leden van de VVD-fractie merken op dat de voormalige Staatssecretaris opdracht heeft gegeven aan het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) om een analyse uit te voeren naar de veiligheidseffecten van een beperkte groei van het aantal vliegbewegingen boven de 500.000 na 2020. Tot hoeveel bewegingen gaat deze analyse? Zijn er verschillen tussen een analyse van bijvoorbeeld 500.000 tot 525.000 en een analyse van 500.000 tot 560.000 vliegbewegingen? Zo ja, welke verschillen?

De leden van de CDA-fractie zien dat met het oog op besluitvorming over verdere groei van Schiphol na 2020 aan het NLR de opdracht is gegeven om een analyse uit te voeren van de veiligheidseffecten van een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen boven de 500.000 na 2020. Deze leden vernemen graag wat exact onder «beperkte groei» moet worden verstaan.

De leden van de D66-fractie vragen of de analyse door het NLR van de veiligheidseffecten van een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen boven de 500.000 na 2020, alsook het onderzoek van bureau To70 naar de effectiviteit van het externe veiligheidsbeleid (er wordt al verwezen naar voorlopige resultaten) inmiddels zijn afgerond, daar de voormalige Staatssecretaris aankondigde dat beide onderzoeken dit najaar zouden zijn afgerond. Deze leden vragen of de Minister deze onderzoeken zo spoedig mogelijk naar de Kamer wil sturen, aangezien die naar de mening van deze leden essentieel zijn voor het debat dat de Kamer met de Minister wil voeren over het OVV-rapport en over de implicaties daarvan voor de verdere groei van Schiphol.

Veiligheid omwonenden en bedrijven

De leden van de VVD-fractie lezen in de position paper «Schiphol rapport: Risico's accepteren, mitigeren of elimineren?» van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) dat het OVV-rapport geen melding van eerdere opgevolgde aanbevelingen van de OVV zelf heeft voorgesteld. Waarom is dit het geval? Staat het beperken van het aantal dagelijkse baanwisselingen ook centraal in het beleid van de Minister om de veiligheid te vergroten? Is het niet vreemd dat op Schiphol vanwege geluidsproblematiek zo vaak (tot wel zestien keer per dag) gewisseld moet worden van baan? Welke extra risico's brengt dat met zich mee? Deze leden vragen de Minister hoe zij aankijkt tegen het eenvoudige 2+2-baangebruik voor een veiliger Schiphol. Wat zijn de mogelijkheden om meer eenvoud te creëren en hoe zou dit ook de luchtverkeersleiding kunnen ontlasten? Menig groot internationaal vliegveld is eenvoudiger van opzet dan Schiphol en kent minder beperkingen in verband met het tegengaan van hinder voor omwonenden. Indien vliegtuigen steeds minder geluidsoverlast veroorzaken, welke mogelijkheden zijn er dan voor de groei van Schiphol en een logischer baangebruik? Deze leden vragen in hoeverre er in de al geplande veranderde indeling van het luchtruim, rekening gehouden kan worden met meer eenvoud in de stijg- en landingsbanen. Waarom zit de VNV niet in het Veiligheidsplatform Schiphol? Hoe wordt voorkomen dat Schiphol specifieke kenmerken of maatwerk kent waar niet iedere vlieger zich mogelijk direct van bewust is? Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie-Visser (Kamerstuk 34 098, nr. 14) inzake het vierde baangebruik? Welke gevolgen heeft dit rapport voor de planning rondom die uitwerking, in samenhang met de visie rondom de groei na 2020?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wat de rol is van de betrokken gemeenten en van de Veiligheidsregio. Hoe zijn de taken en verantwoordelijkheden nu verdeeld tussen de burgemeesters van de nabijgelegen (grote) gemeenten?

Deze leden hebben de reactie van de VNV gelezen. Graag vernemen zij de visie van de Minister op deze reactie. Daarbij zien zij graag op de negen concrete verbeterpunten die de VNV in lijn met het OVV-rapport aandraagt, een passende reactie van de Minister.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de Minister aankijkt tegen de spanning die de OVV constateert tussen enerzijds de keuze om de groei van Schiphol in druk bevolkt gebied te faciliteren met zo min mogelijk geluidsoverlast en anderzijds de gevolgen daarvan in termen van hoge aantallen baanwisselingen, die de kans op fouten en ongevallen vergroten. Deelt de Minister de mening dat eventuele mitigerende maatregelen die nodig zijn naar aanleiding van lopende onderzoeken op dit punt ook de komende jaren kunnen worden uitgevoerd? Deze leden vragen voorts of de Minister voornemens is de suggestie van de voormalige Staatssecretaris over te nemen om in 2020 een tussentijdse evaluatie te laten plaatsvinden van de stappen die tot die periode zijn gezet, alvorens daadwerkelijk verdere groei boven de 500.000 vliegtuigbewegingen plaats zal vinden. Zo nee, waarom niet?

Deze leden vragen of de Minister net als de voormalige Staatssecretaris kiest voor voortzetting van het gelijkwaardigheids criterium inzake de veiligheid voor omwonenden en bedrijven. Zo nee, waarom niet? Kan de Minister – op basis van de nog met de Kamer te delen conclusies van het onderzoek op dit punt van To70 Aviation Consultants – haar standpunt nader onderbouwen door dit te spiegelen aan de tweede hoofdconclusie van de OVV inzake externe veiligheid voor omwonenden en bedrijven, en daarbij aangeven hoe zij voornemens is de tekortkomingen die de OVV daar constateert op te lossen? Hoe kijkt zij in dat verband aan tegen groepsrisico's?

Deze leden constateren dat het baangebruik op Schiphol door de conclusies van het OVV-rapport wederom volop ter discussie staat. Deze leden wijzen erop dat voorspelbare verkeersstromen in de lucht eveneens van groot belang zijn. Voorts vragen deze leden of en, zo ja, wat de herziening van het Nederlandse luchtruim op kan leveren om ook de vliegveiligheid op en rond Schiphol te verbeteren.

Deze leden vragen de Minister of zij voornemens is het gebruik van de op dit moment gebruikte ATC-veiligheidsnorm te heroverwegen. Deze leden vragen of daarvoor alternatieven of aanvullingen mogelijk zijn, zodat het brede spectrum aan operationele veiligheidsrisico's in de lucht én op de grond gezamenlijk gewogen kan worden en daarbinnen cumulatie kan worden meegenomen, op basis waarvan wellicht betere maatregelen te treffen zijn. Zo nee, waarom niet?

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft moet er eerst bestuurlijk schoon schip worden gemaakt, voordat er verder kan worden gepraat over de toekomst van de luchtvaart. Als het huidige banenstelsel van Schiphol en de routes eromheen onvoldoende veilig zijn, moet dat eerst worden opgelost. Dit ingewikkelde systeem nog ingewikkelder maken met het invlechten van vluchten van en naar Lelystad maakt alle bestaande problemen erger. Deze leden zijn er meer dan ooit van overtuigd dat we eerst het luchtruim moeten herindelen en de procedures in de lucht en op de grond dan moeten inrichten.

De leden van de SP-fractie merken op dat Schiphol een ingewikkelde structuur met betrekking tot baangebruik en -wisselingen kent. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) doet een duidelijke oproep tot

2+2-baangebruik. Deze leden vragen waarom deze oproep wordt genegeerd door het kabinet.

De leden van de PvdD-fractie merken op dat 15 november jl. is gebleken dat de opvatting over de veiligheid op Schiphol van ambtenaren en bestuurders niet meer had kunnen verschillen met de opvattingen van de mensen op de werkvloer. Pilotenvereniging VNV, die spreekt namens de mensen die de (on)veiligheid in levenden lijve ervaren, zegt ondubbelzinnig dat er veel te laks wordt omgegaan met de veiligheid op Schiphol (vgl. website De Telegraaf, 15 november 2017, «Schiphol laks met veiligheid»). Zij maken zich zorgen over de onvoorspelbaarheid van het complexe Schiphol. Wat zegt de sector? «De sector is van mening dat het huidige operationele concept veilig is en dat ook binnen het huidige operationele concept groei mogelijk is.» En: «De sector is van mening dat baankruisingen veilig uitgevoerd kunnen worden» (vgl. de brief van VpS). Alsof het nog niet gek genoeg is, pleit de sector dus voor nog meer van hetzelfde, eventueel met wat mitigerende maatregelen. Uitbreiden moet kunnen, maar concrete maatregelen blijven uit. Wat is de reactie van de Minister op deze noodkreet van de VNV en kan zij ingaan op haar aanbevelingen in de hierboven genoemde position paper? Is de Minister bereid om de aanbevelingen van de VNV geheel op te volgen? Kan zij aangeven welke concrete maatregelen volgens haar nodig zijn om uitbreiding op Schiphol toe te staan, nu de OVV heeft aangegeven dat dit met slechts enkele mitigerende maatregelen onmogelijk is? De VNV vraagt zich terecht af waarom de OVV eraan te pas heeft moeten komen om de veiligheid op Schiphol te onderzoeken. Deelt u de mening dat de ILT tandoeloo en laks is geweest in het toezicht op de veiligheid op Schiphol en dat zij na incidenten al eerder had moeten ingrijpen?

Overig

De leden van de SP-fractie merken op dat het kabinet het prestigeproject Lelystad Airport doordrukt en tot nu toe geen pas op de plaats heeft gemaakt. Dat terwijl ruim 700.000 bewoners van ons land getroffen worden door de lage aanvliegeroutes, tienduizenden bewoners een petitie hebben getekend om de laagvliegroutes te stoppen, de rust op natuurgebieden ernstig verstoord wordt en het milieu een harde klap krijgt. Ook is aangetoond door actiegroep HoogOverijssel dat de milieueffectrapportage Lelystad Airport vol fouten zit en een onjuist beeld schetst van de te verwachten overlast voor bewoners, milieu en natuur. Deze leden zijn van mening dat het uitbreiden van Lelystad Airport met laagvliegroutes ook de veiligheidsrisico's in de lucht vergroot. Deelt de Minister de mening dat het opnieuw uitvoeren van de hele milieueffectrapportage Lelystad Airport en een herindeling van het luchtruim noodzakelijk zijn om tot een realistisch beeld te komen over de veiligheid van het vliegverkeer in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Deze leden merken op dat het VpS in de «roadmap 500k» aanbevelingen doet die gerealiseerd moeten zijn bij 500.000 vliegbewegingen in 2020. Inmiddels weten we dat de 500.000 vliegbewegingen waarschijnlijk dit jaar al worden bereikt. Zijn de aanbevelingen van het VpS al geïmplementeerd? Zo nee, hoe kan de veiligheid dan gegarandeerd worden?

Deze leden merken op dat Schiphol de afgelopen jaren heeft gekozen voor ongebreidelde groei, wat ook consequenties heeft voor de veiligheid op de grond. Beveiligers trekken al langer aan de bel en voeren regelmatig actie door de toenemende werkdruk en de gevolgen voor de veiligheid van passagiers. Ook schiet de marechaussee tekort op de grond. Deze leden vragen welke maatregelen de Minister zal nemen om de werkdruk van beveiligers en marechaussees te verminderen en daarmee de veiligheid van passagiers op Schiphol te waarborgen.

II Reactie van de bewindspersoon