

Vergaderjaar 2018–2019

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 357**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 maart 2019

Het lid Paternotte heeft op 19 februari 2019 tijdens het mondelinge vragenuur het verzoek gedaan om voor het AO Vliegveiligheid van 3 april 2019 een brief te ontvangen over de aanpak van de evaluatie van de veiligheid op Schiphol (Handelingen II 2018/19, nr. 55, item 3). Ook heeft het lid Paternotte mij verzocht om informatie over de gesprekken die ik heb gevoerd naar aanleiding van het verslag van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Tenslotte is mij verzocht inzicht te geven in de planning van het besluitvormingsproces over de ontwikkeling van Schiphol en de stappen die ik hiertoe de komende maanden zal zetten. In deze brief ga ik in op deze verzoeken.

#### **Evaluatie veiligheid Schiphol**

In het luchtvaartbeleid staat veiligheid op één. Schiphol kan zich alleen ontwikkelen als dit aantoonbaar veilig kan. De veiligheid op en rondom Schiphol wordt continu gemonitord. Daarnaast laat ik naar aanleiding van het rapport «Veiligheid vliegverkeer Schiphol» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) aanvullende onderzoeken uitvoeren. Voor wat betreft de monitoring en evaluatie van de veiligheid op Schiphol, hanteer ik een driedelige aanpak:

1. Structurele monitoring en toezicht op basis van de (internationaal) geldende regelgeving;
2. Meer transparantie en openbare verantwoording over de ontwikkeling van de veiligheid op Schiphol;
3. Evaluatie van de veiligheidssituatie en de implementatie van de OVV-aanbevelingen voorafgaand aan een verdere ontwikkeling van Schiphol.

#### *Ad. 1 Structurele monitoring en toezicht*

De veiligheid van de luchtvaart wordt internationaal geborgd door middel van een systeem van wet- en regelgeving, vergunningverlening, lucht-

vaartoperatie 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, het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) heeft tot doel vroegtijdig lering te trekken uit voorvallen om de veiligheid verder te verbeteren; de OVV voert onafhankelijk onderzoek uit en ik ben eindverantwoordelijk voor het functioneren van het systeem. Vanuit die verantwoordelijkheid stel ik eens in de vijf jaar een nationaal luchtvaartveiligheidsprogramma op, waarin onder meer de verantwoordelijkheden en samenhang daartussen en doelen zijn uitgewerkt. Dit jaar stel ik het programma op voor de periode 2020 – 2024. Regelgeving wordt voornamelijk internationaal (ICAO) en Europees (EASA) ontwikkeld, en zowel ICAO als EASA voeren periodiek audits uit om te beoordelen of de regelgeving en het toezicht in de aangesloten landen op orde zijn. Dit systeem is de afgelopen decennia doorontwikkeld en functioneert goed, wat internationaal heeft geleid tot vergaande veiligheidsverbeteringen in de luchtvaartsector.

#### *Ad. 2 Meer transparantie en verantwoording*

Naar aanleiding van het OVV-rapport heeft de sector de «*Roadmap safety improvement Schiphol*» opgesteld. In deze *roadmap* zijn de maatregelen inzichtelijk gemaakt die de sector onderzoekt en neemt om de veiligheid op Schiphol te verbeteren. De *roadmap* wordt ieder half jaar geactualiseerd en is publiek toegankelijk via internet. De ILT werkt aan een toets van deze *roadmap*. De ILT heeft mede naar aanleiding van het OVV-rapport een eerste «Staat van Schiphol» opgesteld die onder andere inzicht geeft in de ontwikkeling van de operationele veiligheid op Schiphol. Deze «Staat van Schiphol» wordt de komende periode verder ontwikkeld en zal jaarlijks worden gepubliceerd. Verder werk ik aan de ontwikkeling van een monitor die mij meer inzicht moet geven in het functioneren van het veiligheidssysteem voor Schiphol, zoals onder punt 1 genoemd.

De combinatie van al deze trajecten, die verder gaan dan wat op grond van (inter)nationale regelgeving vereist is en toegepast wordt, zorgt structureel voor meer inzicht in de ontwikkeling van de veiligheid op en rond Schiphol, ook voor een breed publiek. Op basis daarvan kan ook tijdig worden bijgestuurd indien dat nodig blijkt te zijn. Ik zal uw Kamer over deze trajecten periodiek blijven informeren.

#### *Ad. 3 Evaluatie bij verdere ontwikkeling*

Ik heb uw Kamer eerder toegezegd een evaluatie te laten uitvoeren van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV. Deze evaluatie zal in 2020, tijdig voor de start van het gebruiksjaar 2021, worden afgerond. Aanvullend op deze evaluatie hecht ik eraan te onderzoeken of een verdere ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren aantoonbaar veilig kan plaatsvinden. Dit doe ik door het laten uitvoeren van een actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse die het NLR eerder heeft uitgevoerd, rekening houdend met de ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren en de maatregelen die de sector daadwerkelijk heeft genomen en neemt. Ik ben momenteel bezig met de opdrachtverlening voor de actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse, zodat deze op korte termijn kan starten. In samenhang daarmee laat ik ook zo snel mogelijk een onafhankelijke review uitvoeren op de maatregelen en onderliggende analyses van de sector over de veiligheid van baancombi-

natiewisselingen. Voor zover relevant betrek ik daarbij ook de maatregelen die de sector neemt om te voldoen aan de normen van de vierdebaanregel.

Met bovenstaande driedelige aanpak 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. Uiteraard zal ik de resultaten van alle uitgevoerde onderzoeken met uw Kamer delen zodra deze beschikbaar zijn. Tenslotte meld ik u dat de sector en de ILT de opdrachtverlening in gang hebben gezet voor een eerste onafhankelijke evaluatie van respectievelijk het integraal veiligheidsmanagementsysteem en het ABL.

## **Besluitvorming ontwikkeling Schiphol**

### *Vervolg op ORS-verslag en afronding MER*

Na het uitbrengen van het verslag van de voorzitter van de ORS heb ik in februari gesproken met de voorzitter van de ORS en is er met vertegenwoordigers van de verschillende delegaties binnen de ORS gesproken. Dit betreft de bewonersdelegatie, de sectordeliegatie, de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), de Natuur- en Milieufederatie en VNO-NCW. De delegaties hebben mij hun standpunten toegelicht, zoals deze ook bij het verslag van de voorzitter zijn gevoegd. Uit deze gesprekken blijkt dat er bij de delegaties een gedeeld beeld is over veel punten die zijn opgenomen in het verslag van de voorzitter, zoals de besproken punten over de beperking van geluidhinder en de verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol. Dit biedt aanknopingspunten voor verdere besluitvorming door het kabinet over de toekomst van Schiphol.

Ook heb ik geconstateerd dat het belangrijkste verschilpunt de vraag betreft of, wanneer en hoeveel groeirimte er voor Schiphol is na 2020. Daarnaast is er met Schiphol overleg gevoerd als initiatiefnemer van het Milieueffectrapport (MER). Ik heb Schiphol verzocht om eerst tot een spoedige maar ook zorgvuldige afronding van het MER voor 500.000 vliegtuigbewegingen te komen. Daarbij heb ik specifiek gevraagd naar een plan waarin door Schiphol wordt aangetoond dat veilig aan de normen van de vierdebaanregel kan worden voldaan, rekening houdend met de aangescherpte uitzonderingsgronden zoals opgenomen in bijlage 4 van het verslag van de voorzitter van de ORS. Ook heb ik in aansluiting op het verslag van de voorzitter van de ORS Schiphol gevraagd om aan te geven hoe zij met de bevindingen uit de Technical Challenge omgaan. Tevens heb ik Schiphol gevraagd om een vergelijking te maken in de MER tussen de gerealiseerde milieueffecten in 2017 en de in de MER geprognostiseerde milieueffecten bij 500.000 vliegtuigbewegingen en om meerdere scenario's voor de nacht te onderzoeken.

### *Wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol*

Op basis van het voorgaande werk ik parallel aan twee wijzigingen van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB). Een eerste wijziging dient te zorgen voor een snelle en zorgvuldige juridische verankering van het nieuwe normen- en handavingsstelsel (NNHS) met een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol. Het nieuwe normen en handavingsstelsel heeft tot doel het verkeer op Schiphol zo af te handelen dat dit de minste hinder voor de omgeving oplevert. Met de wettelijke verankering van het stelsel komt er een einde aan de huidige situatie waarin door de ILT anticiperend wordt gehandhaafd op het vliegen volgens de regels van het NNHS. Ik verwacht deze wijziging van het

LVB voor de verankering van het NNHS na het zomerreces in procedure te kunnen brengen.

Daarnaast werk ik parallel aan een wijziging van een LVB die het juridische kader moet bieden voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Ter voorbereiding daarop zal ik uw Kamer voor de zomer een reactie op het verslag van de voorzitter van de ORS sturen, inclusief een voorstel voor de manier waarop dit LVB wordt vormgegeven en de omgeving wordt betrokken. Nadat voor deze LVB-wijziging de daarbij passende MER-berekeningen van Schiphol gereed en beoordeeld zijn én de hierboven genoemde actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse gereed is, zal ik deze wijziging van het LVB voor de periode na 2020 in procedure brengen.

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