Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2023Z05847

Vragen van het lid **Eppink** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Ministerie vindt veiligheidsonderzoek naar krimp Schiphol niet nodig»* (ingezonden 3 april 2023).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Ministerie vindt veiligheidsonderzoek naar krimp Schiphol niet nodig»?[1]

Vraag 2
Klopt het dat u een integrale veiligheidsanalyse niet nodig acht, ondanks het duidelijke advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in haar rapport van 6 april 2017 om bij cruciale besluiten over Schiphol de gevolgen voor veiligheid in de volle breedte te beoordelen?[2]

Vraag 3
Hoe beoordeelt u de reactie van het ministerie in het Parool dat we slechts terugvallen op het oude systeem van handhaven, volgens geluidsmeetpunten en dat dit veilig kan omdat in coronatijd ook minder gevlogen is? Erkent u daarmee dat er geen specifiek onderzoek is gedaan naar de veiligheidsgevolgen van de concept-experimenteerregel Schiphol?

Vraag 4
Is in de praktijk ooit gevlogen onder het Luchtvaarbesluit 2008 (LVB 2008) i.c.m. strikt preferentieel baangebruik?

Vraag 5
In uw reactie onderbouwt u het besluit geen veiligheidsanalyse uit te voeren, omdat hier geen sprake zou zijn van een fundamenteel besluit, waarvoor een integraal veiligheidsonderzoek volgens de OVV nodig is. Waar concludeert de OVV volgens het ministerie dat alleen bij een «fundamenteel besluit» een integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd dient te worden? Kunt u toelichten

[1] Het Parool, 29 maart 2023, «Ministerie vindt veiligheidsonderzoek naar krimp Schiphol niet nodig», https://www.parool.nl/amsterdam/ministerie-vindt-veiligheidsonderzoek-naar-krimp-schiphol-niet-nodig~b13e34f3/.

[2] Onderzoeksraad voor Veiligheid, 6 april 2017, «Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol», https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol.

wat het terugvallen op LVB 2008 i.c.m. strikt preferentieel baangebruik betekent voor baanwisselcombinaties?

Vraag 6
Waarop berust uw reactie dat het niet gaat om een cruciale wijziging, maar om een volumevermindering van de vliegoperatie op Schiphol terwijl de combinatie van beide systemen niet eerder is toegepast en daarvoor ook een experimenteerregeling is ingediend?

Vraag 7
Erkent u dat alleen in de «Impactsanalyse verlaging activiteitenniveau Schiphol» (7 juni 2022)[3] de gevolgen van diverse scenario's voor de externe veiligheid zijn onderzocht, maar die scenario's fundamenteel verschillen van de experimenteerregeling Schiphol die nu ter consultatie is ingediend? En waarom voert u dan nu geen extern onderzoek uit naar de gevolgen voor de veiligheid voor het stopzetten van het anticiperend handhaven i.c.m. strikt preferentieel baangebruik?

Vraag 8
Is er bij spoor 1 (stopzetten van anticiperend handhaven) sprake van een combinatie van (elementen uit) twee systemen, namelijk dat vanuit LVB 2008 en het strikt preferentieel baangebruik uit het Nieuw Normen- en Handhaving-stelsel (NNHS)? Zo niet, wat dan wel?

Vraag 9
Ben u bekend met de observatie van de OVV uit 2017 dat het afgesproken stelsel van geluidpreferentieel baangebruik niet altijd leidt tot gebruik van de veiligste baancombinatie en dat beperking van geluidhinder in een aantal gevallen prioriteit heeft boven een hoger operationeel veiligheidsniveau? Bent u het met de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers eens dat de keuze van baangebruik primair moet worden ingegeven door veiligheid?

Vraag 10
Bent u het met de indiener eens dat het ministerie zonder een integrale veiligheidsanalyse feitelijk niet kan garanderen dat hier sprake is van eenzelfde of hoger niveau van externe veiligheid dan in de bestaande situatie?

Vraag 11
Klopt het dat ook bij verdere afname van vliegverkeer de verhoogde complexiteit kan blijven gelden, omdat het onmogelijk is om te voorspellen welke banen er in de toekomst gebruikt dienen te worden en daardoor het in een logische lijn der verwachting ligt dat de LVNL zal blijven kiezen voor frequentere wissels om geluidsruimte te houden voor de toekomst? Betekent dit dan ook niet dat een eenvoudige conclusie dat minder vliegbewegingen sowieso leiden tot hogere veiligheid onjuist is?

Vraag 12
Hoe beoordeelt u de eindconclusie van de Alderstafel (2013) over het NNHS dat: «een combinatie van beide stelsels, waarbij mogelijk gehandhaafd zou worden op grenswaarden in handhavingspunten naast het nieuwe stelsel (..), niet verenigbaar» zou zijn omdat dit leidt tot ongewenste effecten en interfereert met de sturingsprincipes, zoals die gelden voor strikt preferentieel baangebruik?[4] Klopt het dat de Alderstafel stelde dat er ook al vanaf een lager aantal vliegbewegingen dan 500.00 problemen zouden ontstaan, met name in de mate waarin de 4e baan gebruikt mag worden volgens het strikt preferentieel baangebruik?

---

[3] Strategy&, 7 juni 2022, «Impactanalyse verlaging activiteitenniveau Schiphol», https://open.overheid.nl/documenten/ronl-db1971850f7bd1e3b58ce7ccd2d8a12d78b32fb3/pdf.

[4] Alderstafel Schiphol, 8 oktober 2013, «Eindadvies Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen- en handhavingstelsel», https://omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/aldersadvies_2013_nnhs_definitief.pdf.

Vraag 13
Op welke wijze mitigeert de experimenteerregeling Schiphol volgens u deze bezwaren van de Alderstafel?

Vraag 14
Klopt het dat door de combinatie van de LVB uit 2008 en de wens het strikt preferentieel baangebruik te handhaven het aantal starts en landingen met minder gunstige weerscondities toenemen, omdat vliegtuigen in praktijk vaker met meer zij- en rugwind (binnen de grenzen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO)) zullen starten en landen?

Vraag 15
Klopt het dat ondanks de ICAO-uitzondering voor extreme weeromstandigheden, die ook in de experimenteerregeling is opgenomen, ook baangebruik door geluidsoverwegingen kan leiden tot meer rug- en zijwind bij starts en landingen en dat elke verhoging van zij- en rugwind een groter veiligheidsrisico met zich meebrengt?

Vraag 16
De wet luchtvaart stelt dat bij elke aanpassing aan het luchtvaartbesluit dit per saldo beter of gelijkwaardig dient te zijn ten aanzien van externe veiligheid. Kunt u dat garanderen? Zo ja, op basis van welk specifiek gericht onderzoek op de operationele situatie van de experimenteerregeling Schiphol kunt u dat concluderen?

Vraag 17
Heeft u een integrale veiligheidsanalyse voorzien voor spoor twee en/of spoor drie waarbij een nieuw normenstelsel wordt ontwikkeld? Zo niet, waarom niet?

Vraag 18
Wilt u deze antwoorden voor vaststelling van de experimenteerregeling Schiphol beantwoorden?