

■ Den Haag, 6 april 2017

Grenzen in zicht veilige afhandeling vliegverkeer Schiphol

Voordat kan worden besloten over groei van luchthaven Schiphol, moeten de risico's voor het vliegverkeer op en rond de luchthaven worden aangepakt. Het ontwerp van de luchthaven en het systeem voor de afhandeling van het vliegverkeer zijn zo complex, dat dit structurele problemen oplevert. De grenzen van een veilige afhandeling van het vliegverkeer komen in zicht. Dat concludeert de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol' dat vandaag is gepubliceerd. Er zijn geen aanwijzingen dat de luchthaven op dit moment onveilig is, maar partijen moeten de veiligheidsrisico's structureel verminderen. De Raad constateert dat verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. Er is een fundamentele discussie nodig over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden en beperkingen van groei van Schiphol. Hierbij moet de staat nadrukkelijker de eindverantwoordelijkheid nemen.

De maatschappelijke behoefte om te vliegen neemt steeds verder toe. Het aantal vluchten van en naar Schiphol groeit sneller dan verwacht: in 2016 waren dat er in totaal 479.000. Dit jaar mag Schiphol het afgesproken plafond van 500.000 vluchten benutten, ongeveer 4,5% meer dan in 2016. Bij een klein aantal vluchten gaat er tijdens de start of landing iets fout waarbij er kans is op een ongeval.

Lay-out en gebruik

Het ontwerp van Schiphol wijkt af van wat internationaal gebruikelijk is en kent een aantal kwetsbare punten, zoals start- en landingsbanen die elkaar in het verlengde kruisen. Dit vormt een risico wanneer een landend vliegtuig een doorstart moet maken en daarbij het vliegpad van een opstijgend toestel kruist. Ook moet op een aantal plekken banen worden overgestoken om van het platform in het oostelijk deel van de luchthaven naar de terminals te komen, dit creëert een risico op botsingen.

De luchtverkeersleiding is verantwoordelijk voor een veilige afhandeling van binnenkomende en uitgaande vluchten. De Raad ziet dat de druk op de luchtverkeersleiders hoog is, onder meer door een structureel tekort aan capaciteit. De ruimte in de verkeersstoren is maximaal bezet en de verkeersleiders wijken vaker af van standaarden en routines om het toenemende verkeer te kunnen afhandelen.

Schiphol wil een internationaal knooppunt zijn, waarbij passagiers makkelijk kunnen overstappen op een volgende vlucht. Om passagiers een zo gunstig mogelijke overstap te bieden, zijn de binnenkomende en uitgaande vluchten op elkaar afgestemd. Hierdoor ontstaan pieken van binnenkomend en vertrekkend vliegverkeer, wat complexer is dan een systeem waarbij vluchten gelijkmatig over de dag zijn verdeeld.

Contact

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad, Sara Vernooij op 06-23175701, Wim van der Weegen op 06-23464277 of op het algemene telefoonnummer: 070 333 70 00.

E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl, Twitter: [@onderzoeksraad](https://twitter.com/onderzoeksraad)

Geluidhinder en veiligheid

Doordat Schiphol in drukbevolkt gebied ligt, hebben omwonenden geluidhinder. Om de hinder te beperken, wordt gevlogen op strikt voorgeschreven baancombinaties die gedurende de dag meerdere keren wisselen. Deze wisselingen, gemiddeld 18 per dag waarvan circa 90% om geluidhinder te beperken, maken het afhandelen van het vliegverkeer complex en vergroten de kans op fouten en ongevallen. Om risico's van de lay-out en het gebruik te beperken, worden verschillende maatregelen getroffen; deze brengen echter weer nieuwe risico's met zich.

In de Omgevingsraad Schiphol onderhandelen sectorpartijen, de overheid en omwonenden over het gebruik en de toekomst van de luchthaven. Deze onderhandelingen gaan met name over de verdere ontwikkeling van de luchthaven en het beperken van geluidhinder. Veiligheid speelt hierbij impliciet een rol als randvoorwaarde; waarbij de partijen ervan uitgaan dat dit afdoende is geregeld. Maar of dit ook werkelijk zo is en hoe dit wordt vastgesteld, wordt niet expliciet gemaakt.

Eindverantwoordelijkheid

Het ontbreekt op Schiphol aan een partij die de verantwoordelijkheid neemt voor de integrale veiligheid van het vliegverkeer op en rond de luchthaven. De Onderzoeksraad is van mening dat de staat eindverantwoordelijk is. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt zich echter meer op als procesmanager en heeft de verantwoordelijkheid voor veiligheid grotendeels bij de sectorpartijen gelegd. Het ontbreekt het ministerie aan een integraal beeld van de veiligheid op en rond de luchthaven en het ministerie stuurt niet op inhoud, noch op resultaat. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft te weinig kennis en middelen om effectief toezicht te houden op de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol. De sectorpartijen, waaronder luchthaven Schiphol, KLM als grootste maatschappij en de luchtverkeersleiding, slagen er niet in de veiligheid integraal en gezamenlijk te borgen. De samenwerking in het 'Veiligheidsplatform Schiphol' is vrijblijvend, reactief en vindt voornamelijk plaats op operationeel niveau en niet op strategisch niveau.

Aanbevelingen

De Raad beveelt de betrokken partijen aan om de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol structureel te verbeteren. De complexiteit van de lay-out en vluchtafhandeling moet worden gereduceerd, bijvoorbeeld door het aantal wisselingen van baancombinaties te verminderen, de infrastructuur te vereenvoudigen en de noodzaak om banen te kruisen terug te brengen. Partijen moeten de effecten van eventuele toekomstige groei op veiligheid vooraf in kaart brengen en maatregelen nemen om die te structureel te beheersen. De sectorpartijen moeten een gezamenlijke visie op veiligheid ontwikkelen, waarin expliciete doelen zijn opgenomen en dit nader uitwerken in een veiligheidsmanagementsysteem. Het is hierbij essentieel dat het 'Veiligheidsplatform Schiphol' een formele status krijgt, waarbinnen zowel operationele als strategische beslissingen worden genomen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu moet invulling geven aan de rol van eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer. Hierbij moet het ministerie onder meer aandacht besteden aan het opstellen van heldere en controleerbare criteria op het gebied van veiligheid, een betere informatiepositie verkrijgen en bij cruciale besluiten over (de groei van) Schiphol de gevolgen voor veiligheid in de volle breedte beoordelen. Verder moet er meer capaciteit beschikbaar komen voor de Inspectie Leefomgeving en Transport om de effectiviteit van het toezicht te vergroten.

Een besluit over verdere groei van luchthaven Schiphol kan pas worden genomen als de maatregelen zijn getroffen en de veiligheidsrisico's structureel zijn verminderd.

Contact

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad, Sara Vernooij op 06-23175701, Wim van der Weegen op 06-23464277 of op het algemene telefoonnummer: 070 333 70 00.

E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl, Twitter: [@onderzoeksraad](https://twitter.com/onderzoeksraad)