

Persbericht

Principiële discussie toekomst Schiphol onvermijdelijk

Onderzoeksraad voor Veiligheid

Een principiële discussie over de toekomst van luchthaven Schiphol is vanwege de veiligheid onvermijdelijk. Dat schrijft de Onderzoeksraad voor Veiligheid vandaag naar aanleiding van de reacties die de Raad heeft ontvangen op zijn aanbevelingen uit het rapport Veiligheid Vliegverkeer Schiphol, dat in april 2017 werd gepubliceerd. Daarin concludeert de Raad dat de grenzen in zicht komen van de hoeveelheid vliegverkeer die op Schiphol veilig afgehandeld kan worden.

Op Schiphol is een patroon zichtbaar dat de betrokken partijen eerst nieuwe veiligheidsrisico's accepteren en vervolgens maatregelen nemen om de negatieve gevolgen voor de veiligheid te beperken. Die aanpak moet doorbroken worden. Veiligheid speelt naar het oordeel van de Onderzoeksraad in het huidige debat over de groei van Schiphol een ondergeschikte rol, waardoor het belang van veiligheid onvoldoende wordt afgewogen tegen de andere belangen die met de luchthaven zijn gemoeid.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Veiligheids platform Schiphol (VpS) grijpen het rapport juist aan om te benadrukken dat de Onderzoeksraad geen signalen heeft dat de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol op het moment van onderzoek onvoldoende was. Daarmee gaan zij voorbij aan de conclusie dat de grenzen in zicht komen van wat op Schiphol veilig afgehandeld kan worden als gevolg van de snelle groei en de grote complexiteit van de infrastructuur en het vliegverkeer. Deze eenzijdige nadruk van de sector en het ministerie op een 'veilig' Schiphol doet geen recht aan de door de Onderzoeksraad in het rapport beschreven zorgen over veiligheid.

Getalsmatige discussie

Na decennia van groei, steeds weer nieuwe maatregelen nemen voor nieuwe risico's en maximaal benutten van marges, is het debat over de grootste luchthaven van Nederland vooral een getalsmatige discussie geworden. Zo is het huidige plafond van 500.000 vluchten inmiddels een veel aangehaald referentiepunt. In dit plafond zijn de zogeheten 'technische vluchten' en de 'general aviation' echter niet opgenomen. Dit betreft duizenden vluchten op jaarbasis, die eveneens op de luchthaven worden afgehandeld en meewegen in de veiligheid van de omgeving.

Dat de risico's reëel en actueel zijn, blijkt uit de recente voorvallen die de Onderzoeksraad in onderzoek heeft genomen en waarbij de in het onderzoeksrapport uit 2017 geconstateerde bevindingen wederom een rol spelen.