



Haarlem

Gemeente Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan
Mevrouw Sikkema, namens de fractie GroenLinks Haarlem

Datum 28 februari 2012
Ons kenmerk VVH/2011/599120
Contactpersoon GE Sterken
Doorkiesnummer 023-0235113837
E-mail gesterken@haarlem.nl
Onderwerp beantwoording vragen ex art. 38 vliegverkeer boven Haarlem en Spaarndam

Geachte mevrouw Sikkema,

Op 19 december heeft u vragen gesteld ex artikel 38 het vliegverkeer boven Haarlem en Spaarndam. Met deze brief geven wij antwoord op uw vragen. Hieronder is uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt. Voor een compleet beeld van de context voegen wij uw brief bij deze antwoordbrief.

Naar aanleiding van de door GroenLinks geuite zorgen over het vliegverkeer boven Haarlem en Spaarndam.

Algemene vragen

- 1. Vindt u de balans tussen groei van de luchtvaart op Schiphol, met de daarbij horende economische belangen, nog in verhouding staan tot de kwaliteiten van en de veiligheid binnen de leefomgeving in onze stad?*

Antwoord college: De economische groei van Schiphol is een onontkoombare ontwikkeling in het kader van economische progressie, ook Haarlem profiteert hiervan. Deze groei is wel gebonden aan duidelijke milieugrenzen. De toegenomen concentratie aan vluchten zorgt inderdaad voor een verhoogd risico op onveiligheid. Om deze risico's te verminderen worden wel steeds meer inspanningen verricht. Binnen de Veiligheidsregio Kennemerland wordt voldoende aandacht geschonken om tot een verantwoorde balans tussen een groeiende luchtvaart en een veilige leefomgeving te komen. In de jaren 2006 tot en met 2011 waren er tussen de 46.000 en 48.000 vliegbewegingen per jaar. Kijkend naar het aantal alarmeringen betekent dit dat bij 0,002 % vluchten uit voorzorg is gealarmeerd. Zie ook het antwoord op vraag 3.



2. *Welke invloed kunt u daarop uitvoeren en in hoeverre doet u dat momenteel?*

Antwoord college: Vanuit Haarlem heeft wethouder Van Doorn zitting in de bestuurlijke regiegroep Schiphol, waarin de betrokken provinciale en gemeentelijke besturen zijn vertegenwoordigd en waarbij de veiligheid van het vliegverkeer op de agenda staat. Tevens is wethouder van Doorn plaatsvervangend lid (voor de burgemeester van Haarlemmerliede & Spaarnwoude) van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen. Met als doel om hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. Tenslotte maakt de burgemeester van Haarlemmermeer, tevens vice-voorzitter van de Veiligheidsregio Kennemerland onderdeel uit van het bestuurlijk overleg veiligheid Schiphol, waarin hij overlegt met de partners op Schiphol over veiligheid in brede zin.

Met betrekking tot incidenten

3. *Welke incidenten hebben zich de laatste vijf jaar voorgedaan rondom Schiphol? Graag datum, aard van het incident en wijze van afwikkeling.*

Antwoord college: Rond de luchthaven Schiphol wordt de zogenaamde VOS (Vliegtuig Ongeval Schiphol) alarmering gehanteerd. De VOS-alarmering is in 7 categorieën ingedeeld. VOS 1 betekent een voorzorgslanding en komt tientallen keren per jaar voor. Gebeurt al als er een veiligheidslampje niet brandt. Juist omdat de veiligheidseisen zo streng zijn wordt deze melding vaak afgegeven. VOS 2-4 is een maydaycall vanuit het vliegtuig, waarna een noodlanding volgt en is dus mogelijk ernstiger. Bij deze alarmering worden zowel de hulpverleners van Schiphol als de hulpverleners van de Veiligheidsregio in paraatheid gebracht. Bij een voorzorgslanding krijgen de piloten de instructie om gebruik te maken van de bestaande vliegroutes met de daarbij behorende vlieghoogten. Hier wordt zeer zelden van afgeweken. VOS 5 tot en met 7 betreffen daadwerkelijke vliegtuigincidenten. De opgenomen gegevens hebben we ontvangen van Amsterdam Airport Schiphol. Informatie over de genomen route wordt niet standaard bij de gegevens over het aantal incidenten bewaard. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de VOS 2 tot en met VOS 7 meldingen:



Datum	kwalificatie	Toestel	Beschrijving
28 augustus 2007	VOS 3	Airbus A320	De Airbus 320 was op weg van Malaga naar Helsinki. Naar aanleiding van problemen met een van de motoren werd een voorzorgslanding gemaakt.
9 november 2007	VOS 3	Boeing 737	Piloot gaf aan dat er problemen waren met de bediening van de flaps. Toestel is normaal geland op baan 36R.
24 maart 2008	VOS 3	Boeing 747 vracht	Vrachtvliegtuig keerde terug met brandindicatie voor een specifieke locatie van het vrachtdak. Toestel is normaal geland op baan 27. Daarna geen brand ontdekt. Oorzaak brandindicatie onbekend.
19 april 2008	VOS 3	Boeing 737	Betrof rookontwikkeling in cabine voor toestel dat taxiënd was. Hydraulische olie is op hete delen terechtgekomen en heeft daardoor vermoedelijk rook veroorzaakt.
29 mei 2008	VOS 2	Airbus A320	Brandlucht in vliegtuig. Melding werd gedaan toen toestel in de landing zat voor baan 36R zat. Toestel is normaal geland. Er is binnen wat rook geweest in de keuken en cabine.
11 juni 2008	VOS 3	Boeing 747	De Boeing 747 vertrok vanaf Schiphol naar Denver, maar keerde terug naar Schiphol met een brandindicatie in één van de motoren. Toestel is normaal geland.
31 juli 2008	VOS 2	Boeing 737	May Day Call naar aanleiding van waarschuwing 'unsafe left main gear'. Op de grond bleek dat het landingsgestel -in tegenstelling tot de waarschuwing- veilig was. Toestel normaal geland op baan 18C.
25 februari 2009	VOS 6	Boeing 737 (poldercrash)	De Boeing 737 crashte voor baan 18R. Voor meer info zie OVV-rapport.
26 februari 2009	VOS 2	Embraer	De Embraer was onderweg van Parijs naar Bremen. Plotseling kwamen alle zuurstofmaskers uit het plafond. Uit voorzorg werd op Schiphol een noodlanding gemaakt.
7 juli 2009	VOS 2	BO105 (heli)	May Day Call van een politie- helikopter naar aanleiding van waarschuwing lamp van het rotortoerental. Geland op Baan 04-22, helispot.
06 juni 2010	VOS 4	Boeing 737 (Royal Air Maroc)	Landing van een Boeing 737 na vogelaanvaring tijdens de start op baan 18L. Toestel geland op baan 18R. Voor meer info zie OVV-rapport.
24 maart 2011	VOS 4	A330	Tijdens de vlucht was er een indicatie van een lekke c.q. leeglopende band aan de buitenzijde van linker hoofdlandingsgestel. Het toestel is normaal geland op baan 06.
21 september 2011	VOS 2	Zakenvlieg- tuig	Vliegtuig had probleem met een van de motoren. Piloot gaf noodsignaal af. Toestel



16 oktober 2011	VOS 3	Fokker 70	is normaal geland. Piloot verwachtte problemen neuswiel en gaf 'Pan Pan call' af. Toestel is normaal geland op baan 18R. Geen lekke band(en), noch verhoogde temperatuur hoofdlandingsgestel geconstateerd.
-----------------	-------	-----------	--

4. *Op welke manier was daarbij sprake van een verhoogd risico voor Haarlem en/of Spaarndam?*

Antwoord college: Bij de noodlanding van het Air Maroc toestel in juni 2010 was er voor Haarlem sprake van een verhoogd risico vanwege de hoogte waarmee het toestel over de bebouwde kom van Haarlem vloog (tussen de 115 en 145 meter). De gevlogen route lag binnen één kilometer van een ongeveer 145 meter hoge toren gelegen aan de rand van Haarlem. Tijdens de vlucht hebben de verkeersleiders de bemanning ondersteund door het geven van koersadviezen voor de landing. Daarbij is geen informatie verstrekt over de aanwezigheid van hoge obstakels, omdat deze niet op het radarscherm van verkeersleiders worden gepresenteerd. Doordat de hoge obstakels niet op de radarschermen van de verkeersleiding zichtbaar zijn, wordt het risico op een botsing met een hoog obstakel vergroot als vliegtuigen in nood koersadviezen krijgen beneden de minimale obstakelvrije hoogte voor verkeersbegeleiding. Zie ook het antwoord op vraag 12 inzake het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over hoge obstakels.

5. *Op welke manier en op welk tijdstip is het college (met name de burgemeester, ook gezien zijn rol als voorzitter VRK) daarover geïnformeerd?*

Antwoord college: Het college van Haarlem wordt over de VOS meldingen over het algemeen niet geïnformeerd, aangezien dit alarmeringen zijn, die uit voorzorg genomen worden. Bij een daadwerkelijke calamiteit wordt de burgemeester van de getroffen gemeente uiteraard zo spoedig mogelijk in kennis gesteld. Overigens vinden voorzorgslandingen en noodlandingen doorgaans binnen enkele minuten na aankondiging plaats. Op dat moment is bovendien niet meteen duidelijk boven welke gemeenten een vliegtuig vliegt.

6. *Bent u van oordeel dat u in alle gevallen zo snel mogelijk (en tijdig) bent geïnformeerd? Wanneer u dat niet vindt, graag een toelichting.*

Antwoord college: Bij een noodlanding wordt preventief opgeschaald in de veiligheidsregio. Tot nu toe was er geen automatisme om tijdens of zo spoedig mogelijk na afschaling de burgemeester te informeren. In het geval van de noodlanding van Royal Air Maroc kan achteraf worden vastgesteld dat –gezien de maatschappelijke onrust die ontstaan was– de burgemeester geïnformeerd had moeten worden. Zie verder het antwoord op vraag 10.



7. *Wat vindt u van het aantal incidenten bij Schiphol de laatste jaren? Verontrust u dit aantal of bent u van oordeel dat dit onvermijdelijk is? Hierbij verzoeken wij u niet alleen te verwijzen naar de groei van de luchtvaart.*

Antwoord college: Zie antwoord vraag 1

8. *Dragen de procedures op Schiphol in geval van een incident en met de huidige technische mogelijkheden naar uw mening optimaal bij aan het garanderen van de veiligheid van de bevolking van Haarlem en Spaarndam. Zo ja, overtuigen Schiphol en het kabinet u hiervan? Zo neen, wat mankeert eraan en wat doet u daar aan?*

Antwoord college: Alle bedrijven die zich op Schiphol met het vliegverkeer bezighouden, maken deel uit van één gezamenlijk veiligheidsoverleg: Veiligheidsplatform Schiphol. Deze veiligheidsmanagementorganisatie zorgt ervoor dat de kwaliteit wordt bewaakt en verbeteringen 'Schipholbreed' worden ingevoerd. Het doel van het Veiligheidsplatform is ervoor te zorgen dat alle partijen die betrokken zijn bij het vliegverkeer er alles aan doen om incidenten te voorkomen en de veiligheid op Schiphol te waarborgen. Daarnaast draagt de eerder genoemde Vliegtuig Ongeval Schiphol procedure bij aan het garanderen van de veiligheid van de bevolking van Haarlem en Spaarndam door de strenge regelgeving die deze wijze van alarmeren met zich brengt.

De procedures op Schiphol in geval van een (dreiging van) incident staan opgetekend in het Crisisbestrijdingsplan Schiphol. Een crisisbestrijdingsplan beschrijft de procedures op detailniveau bij calamiteiten of incidenten bij een specifiek soort ramp of locatie (in dit geval Schiphol). Dit crisisbestrijdingsplan wordt opgesteld in samenwerking met de veiligheidspartners en Schiphol onder aansturing van een bestuurlijke stuurgroep. Jaarlijks wordt op meerdere momenten het crisisbestrijdingsplan beoefend door alle partijen. Het bestaan van heldere procedures op Schiphol in geval van een incident en het veelvuldig beoefenen ervan draagt bij aan de veiligheid van de bevolking van Haarlem en Spaarndam. Tevens is het voor de piloten een verplichting op regelmatige basis de standaard operationele procedures zoals beschreven in de 'operations manuels' van de luchtvaartmaatschappijen te beoefenen.



Specifiek met betrekking tot Royal Air Maroc

9. *Wanneer is het college (en specifiek de burgemeester, ook in zijn rol als voorzitter VRK) geïnformeerd over de moeilijkheden waarin het toestel van Royal Air Maroc verkeerde?*

Antwoord college: de burgemeester van Haarlem is op het moment dat het vliegtuig boven Haarlem in de problemen raakte niet geïnformeerd over de situatie. Voor het volledige beeld: de onveilige situatie boven Haarlem duurde slechts enkele minuten. De burgemeester is in eerste instantie door de media op de hoogte gebracht tijdens het VNG congres, waar hij op dat moment aanwezig was.

10. *Bent u van oordeel dat u tijdig bent geïnformeerd en uw betrokkenheid na het incident voldoende was?*

Antwoord college: De procedure, zoals die in de Veiligheidsregio Kennemerland is afgesproken, was tijdens de noodlanding van het toestel van Royal Air Maroc als volgt. Op het moment dat het vliegtuig meldde hinder te ondervinden vanwege de vogels in de motor, is door Schiphol een VOS 4 alarmering gegeven (zie ook het antwoord op vraag 3). Dit betekent dat de hulpverleningsdiensten zijn gealarmeerd en op weg zijn gegaan naar Schiphol. In deze casus was het zo, dat het toestel van Air Maroc reeds geland was, voordat de hulpverleningsdiensten Schiphol bereikt hadden. Hierop zijn de hulpverleningsdiensten weer omgekeerd en naar hun basis teruggegaan. Schiphol heeft via Twitter bekend gemaakt dat het vliegtuig veilig geland was. Uit de evaluatie van deze noodlanding is naar voren gekomen dat het voor de overheid (de gemeenten waar het vliegtuig overheen is gevlogen) van belang is ook naar de eigen burgers te communiceren om maatschappelijke onrust te voorkomen. De evaluatie heeft daarom geresulteerd in goede afspraken om de communicatie richting burgers van de betrokken gemeenten op tijd en adequaat te laten plaatsvinden.

11. *Bent u (als voorzitter van de VRK of als burgemeester van Haarlem) gehoord met betrekking tot de totstandkoming van het rapport over het incident? Wat is hierover uw mening?*

Antwoord college: De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft zich bij het onderzoek gericht op de oorzaak van het incident en de afhandeling van de noodlanding. Hierbij is de burgemeester van Haarlem, danwel de voorzitter van de Veiligheidsregio Kennemerland niet betrokken geweest. De verantwoordelijkheid van de burgemeester van Haarlem en de voorzitter van de Veiligheidsregio ligt bij de crisisbeheersing, wat geen onderdeel uitmaakte van het onderzoek. De burgemeester heeft de conceptrapportage wel ingezien.



Haarlem

7

12. *Wie bepaalt welke gebouwen als 'hoog' worden beschouwd? Wie levert deze informatie? En wat kan de rol van de gemeente hierin zijn?*

Antwoord college: In het rapport Noodlanding na vogelaanvaring, Den Haag, november 2011 beveelt de Onderzoeksraad voor Veiligheid de Luchtverkeersleiding Nederland en de minister van Infrastructuur en Milieu er voor te zorgen dat vliegtuigen in nood, die onder de obstakelvrije hoogte voor verkeersbegeleiding vliegen, geïnformeerd worden over hoge obstakels in het plaatselijke luchtverkeersbegeleidingsgebied van Schiphol. Bij de inventarisatie van zulke gebouwen wordt gebruik gemaakt van de gemeentelijke administratie.

Erop vertrouwend u voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders.

de loco-secretaris,

J. Scholten

de loco-burgemeester,

J. Nieuwenburg



Geacht College van B&W Haarlem,

De GroenLinks-fractie verzoekt u om schriftelijke beantwoording van onderstaande vragen, conform artikel 38 Reglement van Orde.

GEMEENTE HAARLEM	
Zaak nr.: 2011/599120	Doc. nr.:
Afd.: VUH/WHR	Kopie:
Reg. datum: 19 DEC 2011	
Ardoen. datum: 06/03/2012	Ghtv. bew. JA
Behandelaar:	Parasol afgegaan

insiding

We uiten onze zorgen over het vliegverkeer over Haarlem en Spaarndam. Inmiddels is verschillende keren laag over onze stad heen gevlogen en als dat mis gaat heeft het grote gevolgen in een dichtbevolkte stad als Haarlem. Met Turkish Airlines is het mis gegaan, gelukkig buiten bebouwd gebied, maar met de Bijlmerramp in ons achterhoofd weten we allemaal dat dergelijke incidenten voorstelbaar zijn. De moeilijkheden van Royal Air Maroc versterkt dit gevoel alieen maar. Dit vliegtuig vloog erg laag over een aantal gemeenten, waaronder Haarlem en dat heeft (terecht) geleid tot veel ongeruste reacties van omwonenden.

GroenLinks heeft een aantal vragen n.a.v. bovenstaande en het onderzoek dat is uitgevoerd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar het incident met Royal Air Maroc.

Algemene vragen

1. Vinft u de balans tussen groei van de luchtvaart op Schiphol, met de daarbij horende economische belangen, nog in verhouding staan tot de kwaliteit van en de veiligheid binnen de leefomgeving in onze stad?
2. Welke invloed kunt u daarop uitvoeren en in hoeverre doet u dat momenteel?

Mbt incidenten

Wij begrijpen dat bij incidenten wordt afgeweken van gewone vliegroutes.

3. Welke incidenten hebben zich de laatste vijf jaar voorgedaan rondom Schiphol? Graag datum, aard van het incident en wijze van afwikkeling.
4. Op welke manier was daarbij een verhoogd risico voor Haarlem en/of Spaarndam?
5. Op welke manier en op welk tijdstip is het college (m.n. de burgemeester, ook gezien zijn rol als voorzitter VRK) daarover geïnformeerd?
6. Bent u van oordeel dat u in alle gevallen zo snel mogelijk (en tijdig) bent geïnformeerd? Wanneer u dat u niet vindt, graag een toelichting.
7. Wat vindt u van het aantal incidenten met vliegtuigen bij Schiphol de laatste jaren? Verontrust u dit aantal of bent u van oordeel dat dit onvermijdelijk is? Hierbij verzoeken wij u niet alleen te verwijzen naar de groei van de luchtvaart.
8. Dragen de procedures op Schiphol in geval van een incident en met de huidige technische mogelijkheden naar uw mening optimaal bij aan het garanderen van de veiligheid van de bevolking van Haarlem en Spaarndam? Zo ja, hoe overtuigen Schiphol en het kabinet u hiervan? Zo neen, wat mankeert eraan en wat doet u daar aan?

Specifiek mbt Royal Air Maroc

9. Wanneer is het college (en specifiek de burgemeester, ook in zijn rol als voorzitter VRK) geïnformeerd over de moeilijkheden waarin het toestel van Royal Air Maroc verkeerde?
10. Bent u van oordeel dat u tijdig bent geïnformeerd en uw betrokkenheid na het incident voldoende was?
11. Bent u (als voorzitter van de VRK of als burgemeester van Haarlem) gehoord met betrekking tot de totstandkoming van het rapport over het incident? Wat is hierover uw mening?

De luchtverkeersleiders weten niet waar zich hoge obstakels bevinden, zoals hoge torens. Het risico is volgens de Onderzoeksraad onaanvaardbaar: ook al is de kans klein dat een vliegtuig botst met hoge gebouwen, de potentiële gevolgen zijn volgens de Onderzoeksraad enorm. Dus moeten de vliegtuigen geïnformeerd worden over hoge obstakels in het plaatselijk luchverkeersgebied van Schiphol.

12. Wie bepaalt welke gebouwen als 'hoog' worden beschouwd? Wie levert deze informatie? En wat kan de rol van de gemeente hierin zijn?

Uw antwoorden op bovenstaande vragen zien wij met belangstelling tegemoet.

Namens de fractie GroenLinks Haarlem

Cora Yfke Sikkema