

LUCHTVERKEERSLEIDING NEDERLAND LEVENSGEVAARLIJK EN ONBETROUWBAAR

Levensgevaarlijke fout Schiphol luidt het artikel van Paul Eldering in de Telegraaf van afgelopen vrijdag. Ondertitel: **Vliegtuigen van gesloten baan vertrokken.** Dat is alarmerend, maar niks nieuws voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Twee jaar geleden op 12 juli publiceerde ik al in NRC mijn advertentie **LVNL veroorzaakte bijna een dubbele KLM-vliegramp.** Kort daarvoor was mij bekend geworden dat op 10 februari 2010 een KLM Boeing 737 opgestegen was vanaf een taxibaan parallel aan de startbaan. Een fout van de piloot. Hoe dan ook een fout van de LVNL, die toestemming voor de start heeft gegeven terwijl het toestel zich niet op de startbaan maar op de taxibaan bevond. Daarbij de piloot zelfs tot spoed gemaand heeft een KLM jumbo (aantal passagiers onbekend) te passeren die ook op het punt stond om te starten, dus een extra risico.

Telegraaf 22-06-2012

Vliegtuigen van gesloten baan vertrokken Levensgevaarlijke fout Schiphol

door Paul Eldering
SCHIPHOL, vrijdag
De luchtverkeersleiding en Schiphol hebben een levensgevaarlijke situatie laten ontstaan. Een niet vrijgevoerd voor opstijgende v door menselijke fout

Dat gebeurde afgelopen zaterdagavond op de taxi- baan, zo is nu bekend geworden. Gedurende twee minuten maakten diverse vlieg- gereedschappen start met toestellen van de verkeersbaan, terwijl de luchtverkeersleiding niet had vrijgegeven. Daardoor hadden ernstige ongelukken kunnen ontstaan, bijvoorbeeld in- send vliegverkeer. In- sigen, opdat de ge-

Telegraaf 23-08-2011

Bijna-luchtramp Schiphol werd jaren verzwegen

Van onze correspondent

SCHIPHOL, dinsdag
Schiphol is op 6 december 2007 ontsnapt aan een luchtramp toen twee passagiersvliegtuigen elkaar in de lucht maar rakelings misten. Door een blunder van de luchtverkeersleiding ontstond een levensgevaarlijke situatie, waarbij een vliegramp slechts op het nipertje kon worden voorkomen.

Het incident, dat desastreus gevolgen had kunnen hebben, bleef jarenlang in de doofpot. Luchtverkeersleiding Nederland stelt dat inmiddels de procedures zijn verscherpt, waardoor een dergelijk incident nu sneller wordt opgemerkt.

Hij het betreffende incident

landde een Airbus 320 van Air France, met aan boord zes bemanningsleden en 86 passagiers, vanuit het noorden op de Zwanenburgbaan. Tegelijk steeg een Boeing 737 van KLM met 195 mensen aan boord op vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting. Normaliter is een dergelijk scenario geen probleem, ware het niet dat de Airbus vanwege de

Levensgevaarlijke situatie na blunder verkeersleiding

rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die concludeert dat de verkeersleiding zich niet aan haar eigen procedures heeft gehouden, omdat duidelijk is vastgelegd dat een toestel op de Kaagbaan pas mag opstijgen wanneer een toestel op de Zwanenburgbaan daadwerkelijk geland is. Om piloten te helpen op de baan

Een jaar geleden bleek dat Schiphol op 6 december 2007 óók al aan een bijna-luchtramp was ontsnapt. De Telegraaf onthulde dit incident op 23 augustus 2011. Een Boeing 737 van KLM en een Airbus van Air France met samen 293 passagiers misten elkaar op een haar na. Het incident belandde in de doofpot, tot de fout van de LVNL alsnog aan het licht kwam in een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

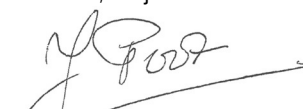
Stel je voor dat in 2010 de 737 op de 747 gebotst was (of, in 2007 al, de 737 op de Airbus van Air France). En dat op de thuishaven van de KLM. Voor de KLM zou het niet bij een dubbele vliegramp gebleven zijn. Haar bestaan zou dan zelfs op het spel gestaan hebben. Niet voor niets heeft de directie toen een spoedvergadering met alle piloten belegd. Was er ook een spoedvergadering van de LVNL? Mocht dit al het geval zijn, dan heeft de LVNL van deze bijna-rampen niets geleerd. Integendeel. Inmiddels is de doodgraver van Schiphol, voormalig CEO Cerfontaine, voorzitter van de Raad van Toezicht van dit gevaar in de lucht geworden. Dezelfde CEO die de LVNL inschakelde om bebouwing van ons Groenenbergerterrein te verhinderen. LVNL-directeur Kroese 'verzocht' vervolgens staatssecretaris Schultz van Haegen met aantoonbaar onjuiste argumenten het foute bouwverbod op ons bedrijventerrein te leggen. Zonder onderzoek deed Schultz wat haar werd gevraagd, en maande Cerfontaine zelfs tot spoed omdat de termijn hiervoor bijna afliep.

De LVNL stelt zichzelf voor als "Een bedrijf dat zich open verantwoordt over zijn prestaties" met o.a. als doel "de zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer..."

Dat zo'n organisatie levensgevaarlijke fouten maakt is al erg genoeg, maar dat zij ook bereid is fout te handelen en de vliegveiligheid te misbruiken als middel om de onroerendgoedbelangen van Schiphol te behartigen is ronduit ongehoord. De LVNL is zo gezien niet alleen een gevaar in de lucht maar tevens voor onze rechtsstaat, zie ook de recente veroordeling door de Hoge Raad wegens jarenlange onrechtmatige tegenwerking van Chipshol, met de oplegging van het onterechte bouwverbod als resultaat. Niet alleen tot schade van Chipshol maar tevens ten koste van werkgelegenheid en belastingbetaler.

Wanneer roepen onze regering en onze volksvertegenwoordiging LVNL-directeur Riemens, Cerfontaine en Schultz voor de levensgevaarlijke fouten ter verantwoording, zoals iedere voetballiefhebber met Van Marwijk doet en zodoende mede zeggenschap heeft over diens voortbestaan als bondscoach? Volharden onze regering en volksvertegenwoordiging in hun passiviteit ten opzichte van Schultz en de LVNL? Moet er eerst een ramp gebeuren?

Crans, 27 juni 2012


drs. J. Poot (13/08/1924),
oprichter Chipshol-groep (1986)
en Eurowoningen (1960)

Reager op deze advertentie en bestel gratis de boeken van Drs. J. Poot op schipholwanbeleid.nl

Boeing Avenue 250
1119 PZ Schiphol-Rijk
jp@visionplaza.nl

Lees het hele verhaal op schipholwanbeleid.nl



Volg SCHIPHOLGATE op Twitter