

# LVNL veroorzaakte bijna een dubbele KLM-vliegramp

Bijna elke volwassene kan zich nog de verschrikkelijke vliegramp op Tenerife herinneren. Op zondag 27 maart 1977 startte het KLM-vliegtuig de Rijn vanaf de enige startbaan, terwijl het Pan Am-vliegtuig Clipper Victor daarop nog taxiede. Het was slecht zicht: dichte mist. De luchtverkeersleiding had geen toestemming voor de start van de Rijn gegeven, trof dus geen schuld. Geen van de KLM-passagiers (334) noch bemanningsleden (14) overleefden de botsing. Van de 380 Pan Am-passagiers overleefden er slechts 54 en 7 van de 16 bemanningsleden. In totaal waren er dus 583 doden. Gelukkig is 33 jaar later de KLM een dubbele vliegramp bespaard gebleven. Op Schiphol is nl. op woensdag 10 februari, omstreeks 17.00 uur een Boeing 737 van de KLM (aantal passagiers onbekend) opgestegen. Vanaf een taxibaan parallel aan de startbaan, in plaats vanaf de startbaan. Een fout van de piloot? Hoe dan ook een fout van Luchtverkeersleiding Nederland (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. Stel je voor dat de 737 op de 747 gebotst was. En dat op de thuishaven van de KLM. Bij goed zicht, het was niet zwaar mistig, zoals op Tenerife. Als excuus is aangevoerd dat het gesneeuwd had. Uit een e-mailbericht neem ik over *"Winter yes, but more than 24 HRS since snowfall. And oh yes, it was sky clear"*.

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 een spoedvergadering met alle piloten belegd.

Hoe gemakkelijk de LVNL fouten maakt, echter dan niet toegeeft, maar zelfs juridisch bestrijdt, blijkt uit de oplegging van een onterecht bouwverbod op het businesspark van Chipshol naast de Aalsmeerbaan. Daarbij betrof het een opzettelijke fout, is zelfs sprake van bedrog. De toenmalige directeur Kroese schreef in zijn brief d.d. 28 november 2002 aan V en W nl. *"Reservering van het bouwplan zou door de ligging en hoogte ervan **desastreuze gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Schiphol**"*. Bliksemsnel heeft V en W vervolgens op verzoek van Schiphol een bouwverbod voor ons businesspark afgekondigd. Echter nadat de luchthaven op 12 januari 2005 door de Rechtbank Haarlem tot vergoeding van alle schade veroordeeld werd, maakte de LVNL een 180 graden draai en verklaarde opeens dat ons businesspark helemaal geen desastreuze gevolgen heeft voor Schiphol. Daarna heeft de LVNL dan ook zonder (gewetens)bezwaar het verzoek van Schiphol aan V en W tot opheffing van het bouwverbod ondersteund.

Desondanks bleken noch de LVNL noch de luchthaven bereid tot schadevergoeding. Teneinde dit te verhinderen werden rechter A.C. Monster en zijn 2 collegae in de slotprocedure op 15 januari 2007, waarin de schadevergoeding aan Chipshol zou worden behandeld, vervangen.

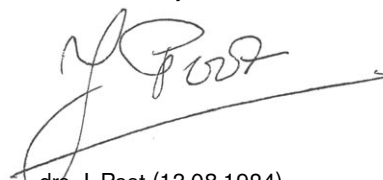
N.B. Rechter Monster was in de daaraan voorafgaande procedure tegen de LVNL zo openhartig en onvoorzichtiger geweest te verklaren *"dat Chipshol ontiegelijk tegengewerkt was"*. Voorts dat als de kritiek van Chipshol op LVNL waar was *"de rapen gaar zijn"*.

De partijdige, Schiphol welgezinde, rechter D.P. Ruitinga kwam in zijn plaats, veroordeelde Schiphol tot een schadevergoeding € 80 miljoen lager dan onze vordering. Bij LVNL maakte deze rechter het nog bonter. In plaats van onze vordering van € 67 miljoen toe te wijzen, veroordeelde hij Chipshol tot betaling van ruim € 100.000 aan de LVNL. Het Hof heeft inmiddels bij arrest d.d. 15 december 2009 geen spaan van zijn vonnis heel gelaten en bevolen dit bedrag aan Chipshol terug te betalen en de veroorzaakte schade te vergoeden. LVNL blijft echter doorgaan met tegenwerking en heeft cassatie aangevraagd in het voetspoor van Schiphol.

De LVNL stelt gaarne zichzelf voor als: *"Een bedrijf dat zich open verantwoordt over zijn prestatie"* Conform de Wet Luchtvaart is haar doel *"de zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer in het vluchtinformatiegebied Amsterdam"*.

Chipshol heeft getracht met de nieuwe LVNL-directeur Riemens in 4 besprekingen een minnelijke schikking te bereiken. Tevergeefs. Minister Eurlings, aan wie de LVNL verantwoording verschuldigd is, heeft dit niet toegestaan met desastreuze gevolgen voor Schiphol als economische motor. Bovendien is deze bewindsman verantwoordelijk voor de recente blunder van de LVNL, die bijna het voortbestaan van de KLM in gevaar heeft gebracht. Hoe lang blijft de politiek nog passief? Wat gaat de nieuwe regering aan dit wanbeleid doen?

Wassenaar, 9 juli 2010



drs. J. Poot (13.08.1924)  
Oprichter Chipshol-Groep (1986)  
en Eurowoningen (1960)

Reageer op deze advertentie en bestel gratis de boeken **Schipholgate, Doodzonde tegen de Rechtsstaat** en **De Demmink Doofpot** van Drs. J. Poot op [schipholwanbeleid.nl](http://schipholwanbeleid.nl)

Lees het hele verhaal op [schipholwanbeleid.nl](http://schipholwanbeleid.nl)

correspondentieadres: Boeing Avenue 250, 1119 PZ Schiphol-Rijk. [jp@visionplaza.nl](mailto:jp@visionplaza.nl)

