

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

55

Vragen van het lid **Elissen** (PVV) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat Schiphol in 2007 aan een vliegramp is ontsnapt* (ingezonden 25 augustus 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 september 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Schiphol in 2007 ontsnapt aan een vliegramp»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat zijn de redenen dat het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (de Raad) bijna vier jaar na het optreden van het incident is verschenen?

Antwoord 2

De Raad is zelf verantwoordelijk voor de planning van haar rapporten. In dit kader wil ik verwijzen naar pagina 21 van het rapport waar nader wordt ingegaan op de ontstane vertraging. Kern daarvan is dat de OvV besloot het interne LVNL-rapport en de reactie daarop van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat af te wachten.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u de rol van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) na het optreden van het incident? Vindt u, net als De Raad, dat de IVW zijn taak als toezichthouder niet volledig heeft ingevuld? Zo ja, wat gaat u doen om de IVW in het vervolg wél goed te laten optreden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De IVW is naar aanleiding van dit voorval direct actief opgetreden. Vervolgens heeft de IVW overleg gevoerd met de LVNL op basis van het onderzoeksrapport van de LVNL van juni 2008, waarin de interne procedures en het gebruik van baancombinaties tegen het licht zijn gehouden en waarin is

¹ «Schiphol in 2007 ontsnapt aan een vliegramp» <http://www.nu.nl/binnenland/2596034/-schiphol-in-2007-ontsnapt-vliegramp.html>.

vastgelegd hoe LVNL daar in de toekomst mee om zal gaan. Als vervolg daarop worden inmiddels op basis van de jaarlijkse audits concrete afspraken gemaakt met de LVNL.

Vraag 4

Hoe beoordeelt u het gegeven dat er niets schriftelijk vastgelegd is tijdens de verschillende overleggen die IVW en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) met elkaar hebben gevoerd? Geeft dit vertrouwen in de wijze van handelen van de IVW en de LVNL? Zo ja, waarom vindt u dat?

Antwoord 4

De IVW vindt verslaglegging van overleggen zeer belangrijk. Normaal gesproken gebeurt dit ook altijd. Helaas is er geen verslag van het overleg op 5 september 2008, het overleg waar de Onderzoeksraad aan refereert. Van het toezichtoverleg IVW/LVNL op 24 september 2008, een vervolg op het overleg van 5 september 2008, is wel een verslag gemaakt. Zie ook pagina 18 van het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De verslaglegging zal in de toekomst worden gecontinueerd. Ik twijfel niet aan de wijze van handelen van de IVW en LVNL nu is gebleken dat er in een geïsoleerd geval geen verslaglegging heeft plaats gevonden. In dit kader wil ik ook verwijzen naar het antwoord op vraag drie ten aanzien van de jaarlijkse audits, waar afspraken schriftelijk worden vastgelegd.

Vraag 5

Hoe beoordeelt u het feit dat belangrijke veiligheidsinstructies over convergerend baangebruik door het management van de LVNL slechts mondeling zijn verstrekt?

Antwoord 5

De veiligheidsinstructies voor convergerend baangebruik zijn schriftelijk vastgelegd in operationele handboeken (VDV) van LVNL. Het management van de LVNL heeft in aanvulling hier op, het operationele personeel onder meer bij de reguliere trainingen voor het onderhouden van vaardigheden en bij het werkoverleg gewezen op de noodzaak van het volgen van bestaande en vastgelegde procedures. De instructies zijn dus niet alleen mondeling, maar ook schriftelijk verstrekt en het belang er van wordt door het management onderstreept.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u de reactie van de LVNL, zoals opgenomen in het rapport van de Raad? Heeft u aan de hand van deze reactie het gevoel dat de LVNL het incident serieus neemt en zich daadwerkelijk wil inzetten voor optimale veiligheid? Zo ja, hoe komt het dan dat de LVNL pas bij de plaatsing van een nieuwsbericht² aan wil geven de verantwoordelijkheid te erkennen en maatregelen te zullen treffen?

Antwoord 6

Zoals bij eerdere vragen aangegeven heeft LVNL op basis van eigen onderzoek al ver voor de plaatsing van het nieuwsbericht maatregelen genomen. LVNL neemt het incident en ook het rapport van de OvV aantoonbaar zeer serieus. LVNL is verantwoordelijk voor de separatie tussen vliegtuigen. Een luchtverkeersleider volgt daarbij de voorschriften, maar daarbinnen is ruimte voor zelfstandigheid en afwegingen in de operationele context. LVNL erkent dat op dit punt voor verkeersleiders onduidelijkheid kan ontstaan, onderzoekt de interne voorschriften voor de verkeersafhandeling op onduidelijkheden en past deze waar nodig aan.

Vraag 7

Verwacht u dat er een cultuuromslag bij de LVNL nodig is om de beleidsagenda luchtvaartveiligheid uit te kunnen voeren? Zo nee, hoe gaat u er dan voor zorgen dat er extern beter toezicht op (het management van) de LVNL wordt gehouden?

² «Schiphol in 2007 ontsnapt aan een vliegramp» <http://www.nu.nl/binnenland/2596034/-schiphol-in-2007-ontsnapt-vliegramp.html>.

Antwoord 7

Het bestuur van de LVNL hecht grote waarde aan de veiligheid in de luchtvaart. Safety management en onderzoek naar incidenten staan daarbij centraal. Op basis daarvan is duidelijk dat het veiligheidsbewustzijn op een hoog niveau staat binnen LVNL.

Op pagina 21 wordt door de OvV aangegeven dat door LVNL direct na het voorval een intern onderzoek is gestart om herhaling te voorkomen. Een cultuuromslag is derhalve niet aan de orde. Met betrekking tot het externe toezicht verwijs ik naar het antwoord op vraag 5. LVNL is een belangrijke partner, ook bij de uitvoering van de beleidsagenda.