

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

2711

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Basis- en Voortgezet Onderwijs en Media over *het bericht dat de Luchtverkeersleiding met juridische stappen dreigt tegen NH Nieuws* (ingezonden 28 februari 2020).

Antwoord van Minister **van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Basis- en Voortgezet Onderwijs en Media (ontvangen 6 mei 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2149.

Vraag 1

Kent u de berichten «Luchtverkeersleiding dreigt met juridische stappen tegen NH Nieuws na bericht over landingen» en «Oorverdovende stilte vanuit verkeerstoren Schiphol: nog geen gerechtelijke stappen tegen NH Nieuws over blunderaudio»?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), naast NH Nieuws, ook richting de NOS heeft bedreigd met juridische stappen? Zo ja, was er verschil in het dreigement aan het adres van NH Nieuws en de NOS?

Antwoord 2

LVNL heeft zowel met NH Nieuws als NOS contact opgenomen inzake de uitzending van radiotelecommunicatie (R/T) in relatie tot het voorval van 18 januari 2020. Aan NH nieuws is verzocht de uitzending van de R/T te staken, aangezien NH nieuws deze als bron heeft geplaatst. De NOS heeft deze informatie doorgeplaatst. Daarom heeft LVNL aan de NOS verzocht de doorplaatsing weg te halen.

¹ NH Nieuws, 16 februari 2020 «Luchtverkeersleiding dreigt met juridische stappen tegen NH Nieuws na bericht over landingen» (<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/262102/luchtverkeersleiding-dreigt-met-juridische-stappen-tegen-nh-nieuws-na-bericht-over-landingen>)

² NH Nieuws, 18 februari 2020 «Oorverdovende stilte vanuit verkeerstoren Schiphol: nog geen gerechtelijke stappen tegen NH Nieuws over blunderaudio» (<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/262230/oorverdovende-stilte-vanuit-verkeerstoren-schiphol-nog-geen-gerechtelijke-stappen-tegen-nh-nieuws-over-blunderaudio>)

Vraag 3

Heeft LVNL nog andere media laten weten dat ze dreigen met juridische stappen? Zo ja, welke?

Antwoord 3

Er zijn geen andere media dan NH Nieuws en NOS benaderd door LVNL.

Vraag 4

Steunt u NH Nieuws, NOS en de eventuele andere betrokken media in hun afweging om het fragment niet van hun website te verwijderen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Dit is een afweging van de desbetreffende media, waarin ik mij niet wil mengen.

Vraag 5

Kan uit het vooralsnog uitblijven van de juridische stappen door LVNL opgemaakt worden dat deze juridische stappen definitief achterwege zullen blijven en dat het dus vooral een poging is geweest om via intimidatie de zin van LVNL door te drukken?^{3, 4} Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in mijn brief van 9 maart 2020 (Kamerstuk 24 804, nr. 117) naar aanleiding van het verzoek van de vaste Kamercommissie van lenW heeft LVNL afgezien van juridische stappen met betrekking tot dit specifieke voorval.

Vraag 6

Erkent u dat het dreigement van LVNL, of de juridische stappen nu wel of niet worden doorgezet, een intimiderende werking kan hebben op de journalistiek in het algemeen en daarmee een aantasting vormt voor de persvrijheid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Van intimiderende werking en aantasting van persvrijheid is wat mij betreft geen sprake. Voor luchtvaartveiligheid is het van belang dat partijen leren van voorvallen en dat onderzoek zorgvuldig plaatsvindt. LVNL geeft aan hier invulling aan te hebben gegeven door, in het belang van rust voor dit onderzoek, een verzoek te doen richting de media om de (her)uitzending van de R/T van het voorval te staken.

Vraag 7

Wat vindt van het feit dat LVNL, een organisatie die rapporteert aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de persvrijheid aanvalt?

Antwoord 7

Van het aanvallen van de persvrijheid door LVNL is wat mij betreft geen sprake.

Voor luchtvaartveiligheid is het van belang dat partijen leren van voorvallen en dat onderzoek zorgvuldig plaatsvindt. LVNL geeft aan hier invulling aan te hebben gegeven door, in het belang van rust voor dit onderzoek, een verzoek te doen richting de media om de (her)uitzending van de R/T van het voorval te staken.

³ NH Nieuws, 27 februari 2020 «Luchtverkeersleiding ziet af van juridische stappen tegen NH Nieuws na publiceren «blunderaudio»» (<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/262728/luchtverkeersleiding-ziet-af-van-juridische-stappen-tegen-nh-nieuws-na-publiceren-blunderaudio>)

⁴ Luchtverkeersleiding Nederland, 27 februari 2020 «LVNL ziet af van juridische stappen voor heruitzenden radiotelefonie» (<https://www.lvnl.nl/nieuws/nieuwsberichten/lvnl-ziet-af-van-juridische-stappen-voor-heruitzenden-radiotelefonie>)

Vraag 8

Onderschrijft u het publieke belang van een nauwkeurige rapportage en verslaglegging over veiligheidsincidenten op Nederlandse luchthavens? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Ja. Er zijn verschillende rapportages van meerdere partijen waarin ernstige veiligheidsvoorvallen en incidenten worden gerapporteerd. LVNL zelf publiceert alle potentieel ernstige voorvallen op haar website. Ook worden de conclusies van het afgeronde onderzoek gepubliceerd en wordt inzicht gegeven in maatregelen die zijn genomen om voorvallen te voorkomen. Het voorval is ook gemeld aan de ILT, die toeziet op de veiligheid. Daarnaast is het een verplichting dit soort voorvallen te melden aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). De OVV weegt af of een onderzoek naar het voorval wordt gestart. Onderzoeksrapporten van de OVV zijn openbaar. Daarnaast is LVNL verplicht voorvallen te melden aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL), zodat het ABL trends kan analyseren en samen met de sector vroegtijdig lering kan trekken uit voorvallen om de veiligheid te verbeteren. LVNL heeft het voorval zowel bij de OVV als het ABL gemeld. Tot slot wordt in generieke zin over de veiligheid gepubliceerd, zo is er de jaarlijkse rapportage de «*Staat van Schiphol*» die door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt gepubliceerd.

Vraag 9

Bent u van mening dat het LVNL zou sieren als ze publiekelijk excuses zou maken aan NH Nieuws, NOS en de eventuele andere media die werden aangevallen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Dit is een zaak tussen LVNL en de betreffende media.

Vraag 10

Heeft u sinds het dreigement van LVNL aan het adres van NH Nieuws contact gehad met LVNL? Zo ja, wat was de strekking van dit contact?

Antwoord 10

Er is naar aanleiding van het voorval contact geweest tussen de ILT en LVNL over het voorval en het onderzoek dat LVNL heeft uitgevoerd. Daarnaast heb ik mij laten informeren over het feit dat er sprake was van mogelijke juridische stappen van LVNL over het (her)uitzenden van R/T van een voorval door NH Nieuws en NOS. En zoals aangegeven in mijn brief van 9 maart (Kamerstuk 24 804, nr. 117) heeft LVNL laten weten van eventuele juridische stappen af te zien.

Vraag 11

Klopt het dat LVNL bij andere fragmenten vanuit de verkeerstoren, waarbij de luchtverkeersleiding in een positiever daglicht kwam te staan, geen bezwaren heeft gemaakt tegen het online bestaan van deze fragmenten? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 11

LVNL heeft aangegeven dat inderdaad niet tegen alle fragmenten met R/T die online staan bezwaar is gemaakt. Een belangrijk verschil voor LVNL in het onderhavige geval is dat het hier gaat om een voorval waar LVNL onderzoek naar doet.

Vraag 12

Erkent u dat LVNL een stevige fout heeft gemaakt door zestien vliegtuigen te laten landen op een baan die op dat moment gesloten was?⁵

⁵ NH Nieuws, 16 februari 2020 «Blunder op Schiphol: zestien vliegtuigen landen op gesloten baan» (<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/262091/blunder-op-schiphol-zestien-vliegtuigen-landen-op-gesloten-baan>)

Antwoord 12

Het is niet toegestaan om vliegtuigen te laten landen op een baan die nog niet open was. LVNL heeft een onderzoek uitgevoerd naar hoe dit voorval heeft kunnen gebeuren. Het doen van een onderzoek na een voorval is een verplichting, zodat hieruit lering voor de toekomst kan worden getrokken en maatregelen kunnen worden genomen om een herhaling te voorkomen.

Vraag 13

Kunt u toelichten hoe het mogelijk is dat het 25 minuten heeft geduurd voordat LVNL door had dat de betreffende landingsbaan gesloten was?⁶

Antwoord 13

LVNL heeft het voorval van 18 januari 2020 op basis van haar veiligheidsmanagementsysteem onderzocht. De procedure voor ingebruikname van een baan is dat LVNL vanaf de verkeerstoren de luchthaven informeert over het tijdstip dat zij een baan in gebruik wil nemen. Hierna is er een inspectie van de baan door de luchthaven. Als de inspectie van de baan heeft plaatsgevonden, vraagt LVNL daarna formeel de baan voor ingebruikname aan bij de luchthaven. Op 18 januari 2020 is het informeren over het tijdstip en het aanvragen van de inspectie gedaan. De baanverlichting en de stopbars zijn aangezet. De laatste stap van de procedure, het, nadat de baan geïnspecteerd is, telefonisch vragen door LVNL aan de luchthaven om de baan formeel beschikbaar te stellen, is niet uitgevoerd zo is uit het onderzoek van LVNL gebleken. Dit kwam omdat er op dat moment diverse andere zaken speelden die de aandacht van de luchtverkeersleiding vroegen.

Na 25 minuten werd door de verkeersleiding opgemerkt dat de baan in het LVNL-systeem niet verlicht was op het baanpaneel en toen is meteen een einde gemaakt aan deze situatie. De baan is vervolgens telefonisch beschikbaar gevraagd aan de luchthaven.

Om dit soort situaties te voorkomen, werd er door LVNL al gewerkt aan extra systeemondersteuning. Inmiddels heeft LVNL in de nacht van 16 op 17 maart 2020 de systeemondersteuning geïmplementeerd. De nieuwe systeemondersteuning geeft een extra waarschuwing als de baan niet beschikbaar is. Ook blokkeert het systeem als de verkeersleiding een gesloten baan wil gebruiken. Op deze manier moet voorkomen worden dat een baan die niet beschikbaar is gesteld, gebruikt kan worden. De uitgevoerde maatregel is onderdeel van de roadmap Veiligheidsverbetering Schiphol van het sectorbrede Integral Safety Management System (ISMS).

Het onderzoek door LVNL is als bijlage bij deze brief gevoegd⁷ en ook gepubliceerd op de website van LVNL.

Vraag 14

Waaruit blijkt dat er geen sprake zou zijn van gevaar in een situatie dat een gesloten landingsbaan toch wordt gebruikt?

Antwoord 14

LVNL heeft aangegeven dat alle betrokken partijen op de hoogte waren van de ingebruikname van de Zwanenburgbaan. De baan was geïnspecteerd en de baanverlichting met bijbehorende stopbars, die beschermen tegen het ongeautoriseerd oprijden van de baan, waren aangezet. Hierdoor was er volgens LVNL geen sprake van botsingsgevaar. Daarnaast is er altijd toestemming vereist van de torenverkeersleiding voor een vliegtuig of een ander voertuig om de baan op te rijden of te landen op de betreffende baan.

⁶ Luchtverkeersleiding Nederland, 18 januari 2020 «Landingen Zwanenburgbaan Schiphol» (<https://www.lvn.nl/veiligheid/overzicht-voorvallen/dossiers/20200118-landingen-zwanenburgbaan-schiphol>)

⁷ Raadpleegbaar via <https://www.tweedekamer.nl/>

Vraag 15

Klopt het dat LVNL (tot op het moment van schrijven) op haar website geen melding heeft gemaakt over de doorstart van een toestel van Ryanair, dat op het moment dat de piloten de opdracht kregen om door te starten al op 50 meter afstand van de gesloten baan hing?^{8, 9}

Antwoord 15

De eerste melding met een algemene beschrijving van een voorval wordt binnen vijf werkdagen door LVNL gepubliceerd en is bedoeld om proactief bekend te maken dat er een onderzoek gaande is naar een specifieke situatie. Na afronding van het onderzoek van een voorval wordt vervolgens informatie verstrekt met daarin een gedetailleerde situatieomschrijving en te nemen maatregelen. De opgedragen doorstart was onderdeel van het onderzoek en is, zoals gebruikelijk bij de resultaten van het onderzoek, gepubliceerd op de website van LVNL. Relevant is dat een doorstart in zichzelf geen voorval is.

Vraag 16

Klopt het dat het betreffende toestel van Ryanair nog geen landingsklaring had gekregen op het moment dat het toestel op nog maar 50 meter afstand van de gesloten baan hing en de opdracht kreeg om een doorstart te maken? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 16

LVNL heeft laten weten dat het betreffende vliegtuig een instructie heeft gekregen om een doorstart te maken. Op dat moment kreeg het vliegtuig dus geen landingsklaring (zie antwoord vraag 17 voor een toelichting over de werking van een landingsklaring). Deze instructie is gegeven omdat de luchtverkeersleider toen opgemerkt had dat de Zwanenburgbaan nog niet beschikbaar was gesteld en direct een einde wilde maken aan de situatie waarbij geland wordt op een niet beschikbare baan. Deze instructie tot een doorstart is gegeven op het moment dat het toestel zich op ongeveer 1,1 nautische mijl (2 kilometer) voor de baandrempel van de Zwanenburgbaan bevond. Het vliegtuig daalt na de instructie voor de doorstart eerst door tot een hoogte van ongeveer 200 voet (60 meter) boven de baan en klimt dan naar de standaardhoogte bij een doorstart. De piloot heeft de doorstart volgens de standaardprocedure uitgevoerd. De procedure voor een doorstart is gepubliceerd in de Luchtvaartgids (AIP). Alle luchtverkeersleiders kennen deze procedures en piloten die op Schiphol vliegen weten wat ze moeten doen bij een doorstart.

Vraag 17

Wat is het gebruikelijke moment (in tijd en afstand tot de landingsbaan) waarop een toestel landingsklaring krijgt alvorens te landen?

Antwoord 17

Het is gebruikelijk dat de landingsklaring wordt gegeven vóór of op 2 nautische mijl (3,7 kilometer) voor de baandrempel van de landingsbaan. Maar in voorkomende gevallen, mag uiterlijk, de landingsklaring op 1 nautische mijl (1,85 kilometer) van de baandrempel worden gegeven. Dit mag echter alleen als er door de torenverkeersleiding een vooraankondiging is gedaan dat de piloot een late landingsklaring kan verwachten.

Vraag 18

Kunt u een historisch overzicht verschaffen van alle relevante eerdere incidenten waarbij werd afgeweken van het gebruikelijke moment om een landingsklaring te geven?

⁸ Luchtverkeersleiding Nederland, 18 januari 2020 «Landingen Zwanenburgbaan Schiphol» (<https://www.lvn.nl/veiligheid/overzicht-voorvallen/dossiers/20200118-landingen-zwanenburgbaan-schiphol>)

⁹ NOS, 16 februari 2020 «Luchtverkeersleiding liet zestien vliegtuigen landen op gesloten baan Schiphol» (<https://nos.nl/artikel/2323280-luchtverkeersleiding-liet-zestien-vliegtuigen-landen-op-gesloten-baan-schiphol.html>)

Antwoord 18

De landingsklaring wordt door de luchtverkeersleider via de radio verstrekt en is niet digitaal beschikbaar. Deze gegevens kunnen derhalve niet geanalyseerd worden. In dit geval is er een instructie voor een doorstart gegeven en is er geen landingsklaring gegeven.

Vraag 19

Kunt u een historisch overzicht verschaffen van alle relevante eerdere incidenten waarbij een toestel nog geen landingsklaring heeft gekregen op het moment dat het toestel al dicht in de buurt van de baan hing?

Antwoord 19

Zoals onder vraag 18 is beschreven wordt de landingsklaring door de luchtverkeersleider via de radio verstrekt en is niet digitaal beschikbaar. Deze gegevens kunnen derhalve niet geanalyseerd worden. Wel is er een overzicht van het aantal landingen op Schiphol zonder dat er een landingsklaring door de torenverkeersleiding is gegeven. Deze gebeurtenissen worden gelabeld als zogenaamde «runway incursions», deze cijfers worden jaarlijks gerapporteerd en openbaar gemaakt. Alle runway incursions op Schiphol worden maandelijks besproken in het Runway Safety Team Schiphol, onderdeel van het sectorbrede Integral Safety Management System. De zestien landingen op een formeel niet beschikbare baan worden allemaal geregistreerd als runway incursion (categorie D)

Uit de cijfers van periode 2011–heden betreffende «landen zonder landingsklaring» op Schiphol, blijkt dat landen zonder landingsklaring elf keer is voorgekomen. Deze runway incursions vallen in de lichtste ernstcategorieën C (een keer) en D (tien keer, zonder directe gevolgen voor de veiligheid)¹⁰.
2011: 2 landingen zonder landingsklaring op 29 april en 6 juni 2011 (beiden categorie D)

2015: 3 landingen zonder landingsklaring op 21 maart, 29 augustus en 8 november 2015 (allen categorie D)

2016: 1 landing zonder landingsklaring op 8 februari 2016 (categorie C)

2017: 4 landingen zonder landingsklaring op 20 januari, 24 mei, 9 oktober en 7 november 2017 (allen categorie D)

2020: 1 landing zonder landingsklaring op 18 januari 2020 (categorie D)

Vraag 20

Kunt u een historisch overzicht verschaffen van alle vergelijkbare incidenten waarbij vliegtuigen mochten landen op een baan die op dat moment gesloten was?

Antwoord 20

Uit de cijfers van periode 2011 -heden betreffende «landingen op een niet beschikbare baan», op Schiphol blijkt dat dit 20 keer is voorgekomen.

2011: 1 landing op 17 december 2011 op een niet beschikbare baan

2012: 2 landingen op 4 oktober 2012 op een niet beschikbare baan

2015: 1 landing op 8 juni 2015 op een niet beschikbare baan

2020: 16 landingen op 18 januari 2020 op een niet beschikbare baan

Vraag 21

Kunt u uitsluiten dat er in de verkeerstoren een moment van onduidelijkheid is geweest over wat te doen met het toestel van Ryanair? Zo ja, welke procedures zijn er in dit geval gevolgd?

Antwoord 21

LVNL heeft laten weten dat, nadat in de toren duidelijk werd dat de baan formeel nog niet beschikbaar was gesteld, er weloverwogen het besluit is genomen om een doorstart op te dragen om de veiligheid zeker te stellen. Op

¹⁰ Categorie C- een incident waarbij sprake was van ruim voldoende tijd en/of afstand om een botsing te voorkomen.

Categorie D – Incident waarbij een voertuig, persoon of vliegtuig zich ten onrechte bevond in het afgeschermd gebied dat is aangewezen voor het landen en opstijgen van vliegtuigen, zonder dat dit direct gevolgen had voor de veiligheid.

deze manier werd voorkomen dat er nóg een landing zou plaatsvinden op een baan die niet beschikbaar was.

Vraag 22

Erkent u dat een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen een verhoging van de vliegveiligheid met zich mee zou brengen, zowel voor mens als dier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 22

Ook bij krimp van het aantal vliegtuigbewegingen kunnen zich incidenten op Schiphol voordoen. Schiphol, LVNL en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen aan de regels die (internationaal) aan de veiligheid van de luchtvaart worden gesteld. De ILT verleent vergunningen aan partijen die hieraan voldoen, ziet toe op de naleving van de regels in de praktijk en de wijze waarop partijen hun risico's beheersen en kan handhaven wanneer daar aanleiding toe is. Dit systeem van regelgeving, vergunningverlening, toezicht en monitoring is erop gericht om de veiligheid op Schiphol te borgen en om de juiste lessen te trekken uit voorvallen.

Vraag 23

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 23

Ik heb alle vragen separaat beantwoord.