

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

284

Vragen van het lid **Karimi** (GroenLinks) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de EL AL en het afwijken van gangbare landingsbanen*. (Ingezonden 8 oktober 2002)

1

Kent u het artikel «De raadsels van een ramp»?¹

2

Kunt u de volgende bewering van de heer Pierre Heijboer bevestigen: «Met de Nederlandse overheid was afgesproken dat El Al-machines in verband met mogelijke aanslagen mochten afwijken van de gangbare landingsbanen. Dat maakte het voor terroristen onvoorspelbaar op welke baan een El Al-vliegtuig zou landen. Dus week gezagvoerder I. Fuchs die zondag af van het advies dat hij van de verkeersleiding kreeg.»?

3

Is er met Israël een (al dan niet geheime) afspraak gemaakt die erop neerkomt dat El Al-vliegtuigen mogen afwijken van gangbare landingsbanen in verband met mogelijke terroristische aanslagen? Zo ja, bestaat deze afspraak nog steeds en wat is de inhoud van deze afspraak?

4

Hoe vaak is het sinds de Bijlmerramp voorgekomen dat een El-Al vliegtuig is afgeweken van de toegewezen landingsbaan en er dus een route is

gekozen die over mogelijk dichter bevolkt gebied voerde dan de oorspronkelijke route?

¹ Trouw, 25 september jl.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Schultz van Haegen** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 5 november 2002)

1

Ja.

2

Gezagvoerder Fuchs week niet af van de adviezen van de verkeersleiding met betrekking tot de keuze van de landingsbaan en uit radiotelefonieopnamen blijkt dit ook. Een gezagvoerder van een vliegtuig in nood krijgt de landingsbaan toegewezen die hij verzoekt.

Ten aanzien van de keuze van de gezagvoerder voor de Buitenveldertbaan wil ik u verwijzen naar hetgeen hier over is gezegd, onder andere van LVNL zijde tijdens de Parlementaire enquête. Zie daarbij onder andere het document Beantwoording door LVNL van schriftelijke vragen van de parlementaire enquête commissie vliegcrash Bijlmermeer (van 23-12-1998), pagina 17; «... waarom de vlieger heeft verzocht om baan 27 is niet duidelijk en voor de verkeersleider niet relevant. De volgende veronderstellingen zijn later door LVNL doorgegeven aan de Raad voor de Luchtvaart:

– algemene bekendheid van de vlieger met de lay-out van Schiphol (meer waarschijnlijk); baan 27 is (bij vlieger en verkeersleiders) bekend de langste baan te zijn (meer waarschijnlijk);

– baan 27 werd verzocht op basis van de vliegrichting, de positie en het idee daarmee zo snel mogelijk aan de grond te staan («nestinstinct»; meer waarschijnlijk);

– baan 27 was in zicht (gezien de weersomstandigheden en het (nog) niet branden van de verlichting: minder waarschijnlijk).

3

Het kabinet is in de notitie aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 98/99, 26241 nr. 10, uitvoerig ingegaan op de positie van El Al op Schiphol. Korthedshalve verwijs ik u naar pag. 5, paragraaf 4.2, additionele beveiligingsmaatregelen. De procedure bestaat nog in zoverre dat, indien de gezagvoerder van een vliegtuig, ongeacht welke maatschappij, vraagt om gebruik te mogen maken van een specifieke baan, bezien wordt in hoeverre dit inpasbaar is in de reguliere afhandeling. Overdag is dat veelal niet mogelijk vanwege de drukte maar 's nachts is dit veelal geen probleem.

4

Dit wordt niet geregistreerd.