

Stuknummer	OV-3000510
Dossiercode:	
Registratie- datum:	01 MEI 2013
In behandeling bij:	
Naam:	Afdeling:

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

uw brief van:
23 januari 2013

Schiphol:
26 april 2013

contactpersoon:
E. Linschoten/J. Brüngen

projectnummer:
2010094

ons kenmerk:
25042013

telefoon:
020 601 2104/020 406 3739

onderwerp:

Opvolging aanbevelingen rapport "Runway incursion baan 24, Amsterdam Airport Schiphol"

Geachte heer Joustra,

In januari 2013 heeft u het rapport "Runway Incursion baan 24, Amsterdam Airport Schiphol" gepubliceerd. Wij hebben het rapport en de aanbevelingen ontvangen. De betrokken partijen bij het ontstaan van dit voorval, Luchtverkeersleiding Nederland en Amsterdam Airport Schiphol, kunnen zich in het eindrapport vinden en onderschrijven de aanbevelingen. Onderstaand vindt u een beschrijving van de acties die reeds uitgezet zijn of uitgezet zullen worden naar aanleiding van de aanbevelingen. De aanbevelingen worden voor de volledigheid in de beantwoording hieronder geciteerd.

Aan de Luchtverkeersleiding Nederland en Luchthaven Schiphol

1. Toets de werkwijze voor voertuigen op start- en landingsbanen op de luchthaven Schiphol aan de EAPPRI en ICAO aanbevelingen

Onder verantwoordelijkheid van het Runway Safety Team (RST), een adviesorgaan van het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS), loopt een gezamenlijke analyse van alle EAPPRI aanbevelingen. Enkele van de EAPPRI aanbevelingen betreffen de werkwijze van voertuigen op start- en landingsbanen (EAPPRI v2.0 – 1.2.11 en 1.5.9).

De analyse wordt in Q2 2013 afgerond en aansluitend zal er besluitvorming en implementatie plaatsvinden op basis van deze analyse. De ICAO aanbevelingen behelzen dezelfde onderwerpen.

2. Breng de veiligheidsmanagementsystemen van beide organisaties in samenhang voor die onderdelen waarin partijen onlosmakelijk beide een taak hebben, zoals het gebruik van banen.

LVNL en de luchthaven Schiphol zullen binnen het Veiligheidsplatform Schiphol een onderzoek starten naar het ontwikkelen van een 'sector safety management systeem'. De gedachte gaat uit naar een systeem waarbij de 4 kernelementen van het SMS (safety policy, risk assessment, performance monitoring en incident investigation) van de aangesloten partijen op elkaar afgestemd worden.

3. Voer het onderzoek naar incidenten op de luchthaven Schiphol zodanig uit dat informatie wordt gedeeld en dat, op basis daarvan, gezamenlijke conclusies en maatregelen worden vastgesteld

De leden van het RST (o.a. LVNL, AAS, KLM) delen al op regelmatige basis informatie over incidenten.

Per incident stemmen betrokken partijen de gezamenlijke aanpak en informatie-uitwisseling af en kunnen tot gezamenlijke rapportage besluiten.

Aan de Luchtverkeersleiding Nederland

4. Voer het baan-bezet waarschuwingssysteem zodanig uit dat de signalering ook het aantal voertuigen of vliegtuigen aangeeft dat de baan (nog) bezet houdt en neem de te volgen procedure in de voorschriften op.

Luchtverkeersleiding Nederland heeft intern een project gedefinieerd om te komen tot een verdere ontwikkeling van het torensysteem. Daarin zal met behulp van digitale datadistributie, gebaseerd op een combinatie van gegevens via RIASS, MLT, Mode S, BSA en dergelijke een betere digitale signalering gedaan kunnen worden van (al dan niet dubbele) baanbezetsituaties. Een concrete planning is hiervoor nog niet mogelijk; de initiatieffase van het project ligt thans voor bij het bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland.

5. Leg eenduidig in de voorschriften vast wanneer een in gebruik zijnde baan als actief moet worden beschouwd.

De Mededeling Procedure "aanvragen/teruggeven baan" is sinds 4 oktober 2012 actief. In overleg met de Luchthaven Schiphol wordt de mededeling omgezet in een procedure. De nieuwe procedure zal in Q2 2013 worden opgenomen in de Voorschriften Dienst Verkeerleiding.

Aan de Luchthaven Schiphol

6. Verminder het aantal kruisingen halverwege baan 24 structureel door snelle realisatie van de uitgestelde alternatieve route voor vliegtuigen van en naar het vrachtplatform.

Deze aanbeveling is reeds in uitvoering. In april 2015 zal rijbaan Tango (oversteek ter plaatse van kop 24) gereed zijn.

7. Stel, in overleg met LVNL, heldere kaders vast waarbinnen de vogelwacht noodzakelijke baaninspecties effectief kan uitvoeren.

Binnen de bestaande kaders zal een verbeterslag uitgevoerd worden, waarbij de nadruk ligt op het bevorderen van wederzijdse kennis en begrip van processen en taken. Met dit doel is onder leiding van LVNL een film gemaakt waarin de werkzaamheden van Bird Control en vooral de baaninspecties worden uitgelegd. Hierin wordt aandacht besteed aan nut & noodzaak, het proces en de tijd die hier voor nodig is. De medewerkers van Bird Control zullen in Q2 2013 een bezoek brengen aan ATC om ook beter inzicht te krijgen in de werkzaamheden van de verkeersleiding.

Aan het Veiligheidsplatform Schiphol

8. Zorg ervoor dat het onderzoek naar incidenten op de luchthaven Schiphol zodanig wordt uitgevoerd dat tussen partijen noodzakelijke informatie wordt gedeeld en dat, op basis daarvan, gezamenlijke conclusies en maatregelen worden vastgesteld.

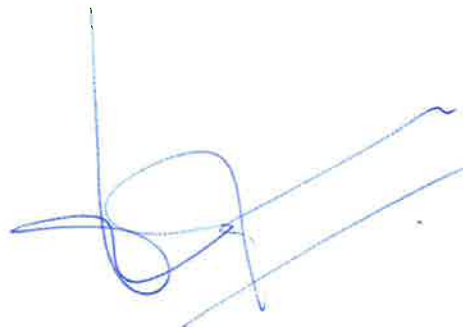
De leden van het RST (LVNL, AAS, KLM) delen al op regelmatige basis informatie over incidenten. Per incident stemmen betrokken partijen de gezamenlijke aanpak en informatie-uitwisseling af en kunnen tot gezamenlijke rapportage besluiten.

Wij vertrouwen erop u hiermee passend geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groeten,



A.P.J. M. Rutten
Operationeel directeur AAS
Voorzitter Veiligheidsplatform Schiphol



P. Riemens
Voorzitter van het bestuur LVNL

Kopie van deze brief naar:

- ✓ De Minister van Infrastructuur en Milieu
- ✓ De Minister van Veiligheid en Justitie
- ✓ De Inspecteur Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport