

INZAGEREACTIES

Een inzageversie van dit rapport is, zoals bepaald in de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, voorgelegd aan de betrokken partijen. Deze partijen is gevraagd het rapport te controleren op feitelijke onjuistheden en onduidelijkheden. De inzageversie van dit rapport is voorgelegd aan de volgende partijen:

- AAS
- LVNL
- LVNL, betrokken supervisor
- ILT
- KLM sleepdienst

Door AAS en LVNL is commentaar op het concept geleverd. De reacties die niet hebben geleid tot aanpassing van het rapport zijn opgenomen in onderstaande tabel, waarbij ook is aangegeven waarom de reactie niet is verwerkt.

Inzagepartij	Hfst/paragraaf	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Reden niet overnemen
LVNL		Is het wellicht nuttig om de beschrijving van de stopbars op Schiphol te beperken tot alléén de stopbars bij E4 en E3? De uitleg van de werking van de stopbars op de luchthaven Schiphol is niet gemakkelijk te begrijpen.	De Onderzoeksraad acht het van belang de werking van de stopbars breder te beschrijven. Ter verduidelijking is een detailkaart aangeleverd door AAS opgenomen.
LVNL		Voor het goede begrip bij de lezer over de achterliggende oorzaken van het ontstaan van het voorval zouden de redenen van het teruggeven van een baan aan de luchthavenautoriteiten nog wat beter kunnen worden uitgelegd. Ten grondslag daaraan liggen, naar de mening van LVNL, primair de noodzaak van het vaak moeten veranderen van operationele baancombinaties en de praktische onuitvoerbaarheid om alle banen permanent onder beheer van LVNL te houden.	De verdeling van de verantwoordelijkheid tussen LVNL en AAS is verduidelijkt. Ook indien een baan door LVNL aan AAS is 'teruggegeven' blijft LVNL verantwoordelijk
LVNL	blz 29 r 30-32	Het conceptrapport stelt dat LVNL het 'One Runway, One Frequency, One Language' (OROFOL) principe afwijkt. Dat levert de schijn op van een organisatie die hardnekkig nekkig iets verkeerd blijft doen.	LVNL heeft bij Eurocontrol naar de onderbouwing van de aanbeveling gevraagd. Deze lijkt inderdaad beperkt onderbouwd. De Onderzoeksraad conformeert zich vooralsnog aan het Eurocontrol advies.
AAS	blz 29 r 30-32	In deze passage wordt gerefereerd aan de 'one runway, one frequency, one language' aanbeveling uit het European Action Plan for the Reduction of Runway Incursions (EAPPRI) van Eurocontrol. Het Veiligheidsplatform Schiphol heeft Eurocontrol verzocht om de onderbouwing van deze aanbeveling. Eurocontrol heeft deze onderbouwing nog niet verstrekt maar heeft een onderbouwing waarbij aan andere Europese velden is gevraagd in welke mate zij aan bovenvermelde aanbeveling voldoen. De resultaten van deze survey geven een ander beeld dan in het rapport 'Runway Incursion baan 24, Amsterdam Airport Schiphol', gepubliceerd op 23 januari 2013 is weergegeven.	Het gestelde in het rapport 'Runway Incursion baan 24, Amsterdam Airport Schiphol', betreft de situatie op drie grote Europese luchthavens. Het OROFOL principe is op deze luchthavens ingevoerd conform de EAPPRI aanbeveling.