

## BIJLAGE B: COMMENTAAR BETROKKEN PARTIJEN

Een inzageversie van het rapport is, conform de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid, aan de betrokken partijen of personen voorgelegd. Deze partijen of personen is gevraagd het rapport te controleren op fouten en onjuistheden. De inzageversie van dit rapport is voorgelegd aan de volgende partijen of personen:

- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Luchthaven Schiphol
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)
- Gezagvoerder
- Eerste officier
- Torensupervisor
- Baanverkeersleider
- Grondverkeersleider
- Assistent 2
- Assistent 1
- Airside Operations Manager

Alle benaderde partijen en personen, met uitzondering van de supervisor van de luchtverkeersleiding, hebben gereageerd. De binnengekomen reacties zijn op de volgende manier verwerkt:

- Correcties van feitelijke onjuistheden, aanvullingen op detailniveau, en redactioneel commentaar, heeft de Raad (voor zover relevant) overgenomen. De betreffende tekstdelen zijn in het eindrapport aangepast. Deze reacties zijn niet afzonderlijk vermeld.
- De reacties die niet zijn overgenomen zijn voorzien van een weerwoord. Deze reacties zijn opgenomen in onderstaande tabel. In de tabel is naast de letterlijke inhoud van de reacties ook aangegeven: op welke paragraaf de reactie betrekking heeft, van welke partij of persoon deze afkomstig is en wat het weerwoord van de Raad op de reactie is. In de tabel zijn de reacties gerangschikt naar partij.

Hoofdstuk	partij / reactie / weerwoord van de Raad
<b>2.3.1</b>	<p>Amsterdam Airport Schiphol: "... De partijen kunnen wisselen per vlucht ... (woord toevoegen)."</p> <p>De Raad: Het woord "kunnen" is niet toegevoegd omdat het gebruikelijk is dat piloten na elke vlucht van rol wisselen.</p>
<b>5.2.4</b>	<p>Amsterdam Airport Schiphol: "De oorzaak van het betreffende incident (<i>het EasyJet-incident in 2003</i>) was toe te schrijven aan (onzichtbare gladheid). De relatie die nu gelegd wordt met de aanwezigheid van sneeuw op een taxibaan is onjuist. De verwijzing wordt hiermee irrelevant."</p> <p>De Raad: de essentie van het EasyJet-incident was dat bij dat incident een taxibaan toegankelijk was die niet geschikt was voor gebruik</p>

	<p>vanwege gladheid. Dit zou zich ook hebben voorgedaan indien de PH-BDP wel via W8 zou zijn getaxied, omdat er sneeuw lag op W8. In beide gevallen werd niet geborgd dat vliegtuigen niet gebruik konden maken van een taxibaan die daar niet geschikt voor was. AAS en LVNL hebben na het incident met de PH-BDP onderling een nader protocol ontwikkeld dit te voorkomen, zie hoofdstuk 5.7.2. De Raad is het eens met de opmerking van AAS dat gladheid in het incident van de PH-BDP geen rol speelde, maar wijst op het communicatieaspect tussen verkeersleiding en luchthaven. Doordat die niet eenduidig was ten aanzien van de beschikbaarheid van W8 is de Raad van mening dat daardoor de met sneeuw bedekte entry W8 heeft bijgedragen aan 'misleading guidance'. Het commentaar van AAS is daarom niet overgenomen. Wel zijn er verbeteringen in de voetnoot aangebracht om dit verband duidelijker weer te geven.</p>
<p><b>5.2.6</b></p>	<p>Amsterdam Airport Schiphol: "Tevens levert de aanwezige taxibaanverlichting op taxibaan Bravo een bijdrage voor de factor 'confusing lights' (figuur 9). Het is de kritische lezer totaal onduidelijk waar de 'confusion' precies op neer komt. Taxibaan Bravo is geheel cf. de ontwerpvereisten van ICAO Annex 14 aangelegd. De verkeerde mind set (de verwarring) is ontstaan door andere factoren, niet door de aanwezige verlichting op rijbaan Bravo. De relatie die men hier tracht te leggen, is onjuist."</p> <p>De Raad: net als AAS concludeert de Raad dat de infrastructuur op Schiphol voor zover relevant voor dit onderzoek, conform annex 14 is. Het gestelde in paragrafen 5.2.6 en 5.2.7 van het conceptrapport (3.2.6 en 3.2.7 in eindrapport) leidt echter tot een andere conclusie dan die van AAS.</p>
<p><b>5.3.4</b></p>	<p>Amsterdam Airport Schiphol: "dit (<i>het onderzoek van de KLu; toevoeging Onderzoeksraad</i>) is een relevant feit en zou daarom niet als voetnoot 'weggemoffeld' moeten worden. Ik zou hier nader op in gaan in de hoofdttekst en hier zelfs een paragraaf aan wijden met nadere informatie uit het onderzoek van de KLu.</p> <p>De Raad: de voetnoot en bijlage J zijn deels aangepast.</p>
<p><b>5.6.4</b></p>	<p>Amsterdam Airport Schiphol: "Geconcludeerd kan worden dat de tekortkomingen voor het gebruik van taxibanen in het donker...' – het woord '<i>tekortkoming</i>' impliceert dat er niet voldaan wordt aan een norm. Dat is onjuist. Een betere formulering zou zijn: 'Geconcludeerd kan worden dat de beperkingen m.b.t. zichtbaarheid en oriëntatie op en rond taxibanen in het donker en de onderlinge verschillen qua verlichting niet voldoende onderkend zijn."</p> <p>De Raad: de tekst is aangepast, maar de formulering van AAS is niet overgenomen.</p>

<p><b>Bijlage D</b></p>	<p>Amsterdam Airport Schiphol: "...tekent er zich met uitsluitende de blauwe randverlichting geen taxibaanstructuur af' – Dit is een te stellige aanname; ik zou dit als volgt willen herformuleren: '...tekent er zich met uitsluitend de blauwe randverlichting een minder duidelijke taxibaanstructuur af dan op het eerder gevolgde traject, waar hartlijnverlichting aanwezig was."</p> <p>De Raad: het gaat hier niet om een aanname, maar om een bevinding gebaseerd op de analyse van de filmbeelden. '... minder duidelijke taxibaanstructuur' suggereert dat de taxibaanstructuur nog steeds duidelijk is, maar de bevinding is dat deze niet duidelijk is. De voorgestelde kwalificatie doet daarom geen recht aan de eigen bevinding en daarom is het tekstvoorstel niet overgenomen.</p>
<p><b>Bijlage J</b></p>	<p>Amsterdam Airport Schiphol: "Dit is een hele summiere vermelding van een behoorlijk relevant stukje van de oorzaak. Ik zou hier graag een uitgebreider stuk willen opnemen dat door KLu/Vliegfyologie is opgesteld."</p> <p>De Raad: er moesten keuzes gemaakt worden in wat wel en wat niet moest worden onderzocht. In betreffende bijlage en voetnoot is uitleg toegevoegd over deze keus.</p>
<p><b>2.4</b></p>	<p>Airside Operations Manager (AOM): "de dienstoverdracht voor de betreffende datum/dienst heb ik bewaard. In de dienstoverdracht is melding gemaakt van wind uit de richting 030/15G30. Op pagina 15/ (bedoeld wordt 22) regelnummer 25 staat vermeld dat de wind 15 knopen bedroeg. In dit deel van het rapport lees ik geen vermelding van gust."</p> <p>De Raad: de startaanloop vond plaats om 20.35:35 lokale tijd. Er is in het conceptrapport gebruik gemaakt van het METAR-bericht van 20.25 lokale tijd, waarin geen 'gust' wordt vermeld. De onderzoeksraad beschikt over METAR berichten vanaf 16.25 lokale tijd, alleen in de berichten van 17.55 en 18.55 lokale tijd worden 'gusts' vermeld, echter met andere waarden voor wat betreft windsterkten. Het moment van dienstoverdracht en de daarbij behorende wind zijn kennelijk van voor 16.25 lokale tijd.</p>
<p><b>5.2.4</b></p>	<p>Airside Operations Manager (AOM): "mijn beeld van de situatie bij rijbaan A25 is dat daar nauwelijks sneeuw lag. Dit is door zowel mijzelf geconstateerd als door een van onze bird controllers. Uit het rapport is mij overigens niet gebleken waarop de conclusie is gebaseerd dat er daadwerkelijk sneeuw lag op rijbaan A25."</p> <p>De Raad: in bijlage G zijn de meteorologische gegevens en de verklaringen van de bemanning van de PH-BDP, de CAL 5420 en de AOM dienaangaande opgenomen. Niet nader omschreven sneeuw op A25 volgt uit de verklaringen van de bemanningen van de PH-BDP en indirect van</p>

	<p>CAL5420. de AOM geeft aan dat kort na het voorval toen hij op A25 was , er hooguit lichte stuifsnegew lag. Bedacht moet worden dat bij het passeren van de PH-BDP een deel van de sneeuw mogelijk is weggeblazen door jetblast. De eigen waarneming van de AOM en andere verklaringen zijn naar het oordeel van de Raad niet strijdig .</p>
<b>2.4</b>	<p>LVNL: "De reden van het veranderen van de baantoewijzing van 09 naar 36C zou relevant kunnen zijn. LVNL heeft baan 09 niet toegewezen of gemeld aan de vlieger. Zie ook het transcript van de ATIS."</p> <p>De Raad: tijdens de vluchtvoorbereiding ging de bemanning eerst uit van starten van baan 09, maar dat bleek niet correct en daarom moest zij dit wijzigen in baan 36C. LVNL was hier niet bij betrokken.</p>
<b>2.4</b>	<p>LVNL: "De bemanning verklaarde weliswaar dat ze gereed waren voor start van intersectie W8, maar dat bleek niet het geval te zijn. Zie ook blz. 46, regel 35-47. De verkeersleiding ging echter wel uit van een geprepareerde bemanning voor start van W8 op baan 36C. Het conceptrapport vermeldt dat de eerste officier <i>in overleg</i> met de gezagvoerder om 20:33:49 (UTC: 19:33:49) antwoordde dat zij daartoe klaar waren, hetgeen slechts 3 seconden na de vraag was."</p> <p>De Raad: in paragraaf 3.3.2 van het eindrapport wordt dit onderwerp geanalyseerd.</p>
<b>2.4</b>	<p>LVNL: "Het zou goed zijn om een radarplot met het moment van starten in het rapport toe te voegen."</p> <p>De Raad: de plot van het moment van vertrek is bekeken, maar geeft geen bijzonderheid weer en voegt niets toe. Daarom is deze radarplot niet opgenomen.</p>
<b>2.8</b>	<p>LVNL: "De gegevens van vliegers worden uitgebreid vermeld, die van verkeersleiders niet. Is daar een reden voor?"</p> <p>De Raad: het is standaard in het ICAO-format van een rapport, om voor piloten de uren weer te geven. Vergelijkbare uren van verkeersleiders bleken lastig beschikbaar bij LVNL en daarom ziet de Raad daarvan af.</p>
<b>2.19.3</b>	<p>LVNL: "Dat de vliegers niet bekend waren met W8 spreekt het rapport tegen. De vliegers kenden de omgeving goed genoeg om geen ground movement chart te gebruiken en pakte deze kaart kennelijk ook niet na toewijzing W8. Daarnaast wist de gezagvoerder wel hoe hij de power settings moest aanpassen om een intersectiestart vanaf WB te kunnen realiseren. Er was dus sprake van bekendheid ondanks het feit dat ze niet eerder van W8 waren gestart."</p>

	<p>De Raad: de tekst is aangepast. De Raad ziet geen verband tussen de power setting en bekendheid met de situatie bij W8.</p>
<b>2.20</b>	<p>LVNL: "LVNL-procedures worden in hoofdstuk 2 beschreven, maar deze KLM-procedures niet."</p> <p>De Raad: KLM-procedures, voor zover relevant, worden beschreven in hoofdstuk 2.3.1. Tekst 2.20 is aangepast.</p>
<b>3.3.3</b>	<p>LVNL: "Als NOTAM's genoemd worden, dan zou dat ook moeten gebeuren met relevante mededelingen (bijv. die over sneeuwopslag, M10-030A)."</p> <p>De Raad: er is gekozen om te gaan tot het niveau van de NOTAM bij de vermelding van regelgeving. De inhoud van de NOTAM wordt hier niet behandeld. Overigens is hoofdstuk 3 uit het conceptrapport nu opgenomen als bijlage D.</p>
<b>5.1.1</b>	<p>LVNL: "De controle was weggevallen en de verkeerssituatie had kunnen leiden tot een botsing, omdat inmiddels andere gebruikers van de taxibaan gebruik hadden kunnen maken.</p> <p>De verkeersleider heeft volgens zijn verklaring bewust de start door laten gaan, omdat hij het stoppen op een taxibaan gevaarlijk vond dan het starten op een conflictvrije taxibaan. Er zou helder gemaakt moeten worden waarom de Raad zo duidelijk van deze verklaring afwijkt. De rol van de KLM-bemanning in het verminderen van de ernst van het voorval komt niet aan bod."</p> <p>De Raad: de essentie van het voorval is, zoals gesteld in 3.1.1 van het eindrapport, het oplijnen en vervolgens starten van de PH-BDP zonder dat de bemanning en de verkeersleider dit in eerste instantie in de gaten hadden. Dat is de primaire gebeurtenis (het incident). Op de rol van de bemanning, van de verkeersleiding en van de Amsterdam Airport Schiphol wordt in het hele rapport ingegaan. De Raad stelt de keus van de baanverkeersleider voor het door laten gaan van de start niet ter discussie.</p>
<b>5.2.6</b>	<p>LVNL: "Het is onrealistisch te verwachten dat elke afwijking in de infrastructuur in de AIP c.q. NOTAM staat vermeld. Bovendien zijn rijbanen op Schiphol en andere luchthavens niet op precies dezelfde manier ingericht. Het stopbargebruik is bijv. verschillend, de markeringen op de grond, het gebruik van runway guardlights, etc. De infrastructuur voldoet in al die gevallen wél aan ICAO. De suggestie in deze tekst is dat er sprake zou zijn van onvolledige of onjuiste informatieverstrekking aan vliegers ter plaatse, en er voorts in het conceptrapport geconcludeerd wordt dat "de taxibaanverlichting misleidend kan zijn", terwijl de infrastructuur wel conform ICAO is."</p>

	<p>De Raad: zoals geconcludeerd in 3.2.7 van het eindrapport is het voldoen aan een norm geen garantie voor duidelijk herkenbare taxiroutes. Ook voor 'hotspots' geldt dat die voldoen aan ICAO -normen, maar deze staan wel opgenomen in de officiële publicaties.</p>
<b>5.3.2</b>	<p>LVNL: De aannames "...baan 36C inmiddels was bereikt <i>mogelijk</i> versterkt...", "...startklaring <i>waarschijnlijk</i> een rol speelde... en ...'factor 'air traffic control clearance' is daarmee <i>mogelijk</i> van toepassing...: zijn niet onderbouwd en lijken de verantwoordelijkheid van de piloot buiten spel te zetten."</p> <p>De Raad: in de context van de bemanning, die denkt bij baan 36C te zijn gearriveerd, speelt naar het moment van de startklaring een rol. De Raad diskwalificeert hiermee niet de verkeersleider maar laat alleen zien welke human factors een mogelijke rol spelen die kunnen bijdragen aan de verkeerde 'mind set' van de vliegtuigbemanning.</p>
<b>5.3.4</b>	<p>LVNL: "het valt dan ook niet uit te sluiten dat deze ervaring, dat tijdens sneeuwomstandigheden startbanen soms smaller lijken, omdat de baan niet over de hele breedte sneeuwvrij is gemaakt, mogelijk een rol heeft gespeeld voor de bemanning van de PH-BPD.</p> <p>Dit is een aanname. Of dit aan de orde is geweest, zou bij de vliegers kunnen worden nagevraagd. De aanname is nochtans vreemd, omdat een ervaren bemanning waarschijnlijk kennis heeft van hoe op Schiphol de banen worden geveegd."</p> <p>De Raad: de formulering laat zien dat dit mogelijk een rol heeft gespeeld, maar zekerheid daaromtrent is niet verkregen.</p>
<b>5.4.1</b>	<p>LVNL: "Er zijn geen <i>specifieke</i> veiligheidsmaatregelen genomen m.b.t. de de-icingprocedures, omdat er al maatregelen zijn ten aanzien van het verkeerd rijden in algemene zin (die ook genoemd worden)."</p> <p>De Raad: dit commentaar is te weinig specifiek en kan niet worden gerelateerd aan de tekst van 5.4.1.</p>
<b>5.4.1</b>	<p>LVNL: "In het specifieke geval van het oversteken van een taxibaan voordat de runway wordt bereikt is er sprake van een hazard, een bijdragende factor in het mogelijk ontstaan van een runway confusion, niet zozeer van een risico. De risico's worden beheerst via de gepubliceerde procedures en getrainde verkeersleiders en vliegers. Dat de risico's niet in de procedures worden benoemd wil niet zeggen dat ze als risico niet onderkend zijn."</p> <p>De Raad: dit commentaar is te weinig specifiek, daarom is onduidelijk op welke feiten dit betrekking heeft of op welke manier de rapporttekst kan worden verbeterd.</p>

<p><b>5.4.2</b></p>	<p>LVNL: "in de analyse van de overdracht van GC naar RC vertaalt de OW de VDV-voorwaarde <i>"De GC doet dit pas als geen misverstanden meer kunnen ontstaan welke rijbaan het vliegtuig zal gaan gebruiken"</i> met "wanneer er geen vergissing meer mogelijk is over de te volgen rijbaan", en concludeert dat deze voorwaarde niet is ingevuld voor zowel de CAL5420 als de KLM1367. Beide piloten bevestigen hun route heel duidelijk waarbij gesteld kan worden dat er geen misverstanden bestonden over de te volgen rijbanen."</p> <p>CAL5420: <i>"approaching W10, hold short 36C"</i>  KLM1367: <i>"ready in sequence 36C"</i> en na ophijning W8 <i>"fine up 36C WB, KLM1369"</i></p> <p>De Raad: in de communicatie is inderdaad geen misverstand over de te volgen route. In de praktijk pakte dat anders uit voor CAL 5420 en wijzigde de instructie voor de PH-BDP. Bovendien is een correcte 'read back' geen garantie dat de instructie correct wordt uitgevoerd.</p> <p>In aanvullend commentaar stelt LVNL dat de overdracht tot doel heeft om bij normale werkbelasting minimaal aanleiding te geven voor extra aandacht van de baanverkeersleider. Dit pakte anders uit toen CAL5420 te ver doorreed bij W10 en extra aandacht vroeg en de PH-BDP minder aandacht kreeg dan nodig bleek toen taxibaan Bravo werd opgereden in plaats van overgestoken.</p>
<p><b>5.4.2</b></p>	<p>LVNL: "Zie hoofdpunt e (<i>uit brief van LVNL</i>) Vroege overdracht van GC naar RC: Hierbij wordt niet vermeld dat tijdens de-ice omstandigheden de werkverdeling tussen ground controller en runway controller kan variëren: in dit specifieke geval had de ground controller het drukker terwijl de runway controller maar mondjesmaat verkeer aangeboden kreeg."</p> <p>De Raad: uit interviews bleek dat de grondverkeersleider het druk had en dat de baanverkeersleider in beslag werd genomen door het taxiprobleem met CAL5420. Het is de Raad niet helder wat LVNL met dit commentaar beoogt voor de rapporttekst.</p>
<p><b>5.4.2</b></p>	<p>LVNL: "... speelt des te meer...: dit is een niet onderbouwde stelling; tegen de gepubliceerde rijrichting inrijden leidt niet per definitie tot meer verkeerd rijden."</p> <p>De Raad: dat is juist, maar in het geval van de PH-BDP bleek dat wel het geval.</p>
<p><b>5.4.3</b></p>	<p>LVNL: "Het is daarom aannemelijk... kort de baan heeft gescand."</p> <p>"Op basis waarvan is het aannemelijk dat de baanverkeersleider de baan "kort" heeft gescand? Wat was volgens de verkeersleider het resultaat van deze scan? De stelling dat de verkeersleider het toestel</p>

	<p>niet op de baan heeft <i>kunnen</i> zien staan is wijsheid achteraf die niet overeen hoeft te komen met de beleving van de verkeersleider.”</p> <p>De Raad: uit de feitenconstellatie en de gebeurtenis wordt geanalyseerd dat dit “aannemelijk” is. Omdat het vliegtuig zich nooit op de startbaan heeft bevonden kan de verkeersleider het ook niet op de startbaan hebben zien staan. Dat is feitelijk.</p>
<b>5.4.3</b>	<p>LVNL: “dat de aandacht voor de CAL5420 zou hebben geleid tot het feit dat de verkeersleider <i>na de startklaring</i> de PH-BDP niet meer zou hebben gevolgd berust niet op verklaringen van de verkeersleider of andere betrokkenen. De startklaring aan de PH-BDP werd gegeven <i>nadat</i> de taxifout met de CAL5420 was opgelost, zoals ook volgt uit het R/T-transcript.”</p> <p>De Raad: uit de verklaringen blijkt dat na de startklaring, CAL5420 nog steeds aandacht vraagt vanwege discussie over de sneeuwopslag bij W11 en W12. Weliswaar kan CAL5420 weer verder taxiën, maar de baanverkeersleider checkt op zijn radar of er voldoende ruimte is bij W11. De tekst is uitgebreid op dit punt in 2.4.</p>
<b>5.4.3</b>	<p>LVNL: “Het gevolg is dat het accent ligt...” en “Dit kan een rol hebben gespeeld...”</p> <p>“Hier wordt een situatie van parallel starten erbij gehaald om aannemelijk te maken dat de runway controller niet naar de PH-BDP gekeken zou hebben. Deze mogelijkheid moet onderzocht worden om te beoordelen of het een rol heeft gespeeld voordat deze stelling in het rapport wordt opgenomen.”</p> <p>De Raad: geconstateerd is dat er net een toestel was opgestegen van baan 36C. Gelet op het belang dat wordt gehecht aan het vaststellen van de eerste bocht bij gebruik van twee parallelle startbanen, houdt de Raad rekening met het feit dat dit ook nog aandacht vroeg.</p>
<b>5.4.3</b>	<p>LVNL: “De relevantie van de verwijzing naar figuur 3 is onduidelijk. Er is geen zojuist gestart vliegtuig te zien.”</p> <p>De Raad: in figuur 3 is te zien dat er op 36 C een toestel start.</p>
<b>5.4.3</b>	<p>LVNL: “Hierin wordt betoogd, dat de taxiproblematiek met de CAL5420 van invloed is geweest op de aandachtsverdeling van de RC ten koste van de KL1369. De startklaring aan de KL1369 werd echter pas gegeven nadat de problemen met de CAL waren opgelost. Uit de verklaring van de runway controller blijkt bovendien dat hij de KL1369 op de baan heeft zien staan (naar bleek ten onrechte), of althans met de neus van het vliegtuig in de goede richting. Naar het oordeel van de runway controller was een runway confusion niet aan de orde.”</p>



	<p>De Raad: na de startklaring aan de PH-BDP vroeg de CAL5420 nog steeds aandacht, zie hierboven. Dit is overigens ook een bevinding in het interne rapport van LVNL.</p>
<b>5.4.5</b>	<p>LVNL: "De suggestie van deze zinnen is dat het te lang zou duren voordat het onderscheid tussen strikte richtlijnen en algemene kaders is aangebracht. Het aanpassen van een VDV naar een 'operations manual' is in gang gezet maar blijkt een complexe operatie te zijn die tijd gaat vergen."</p> <p>De Raad: tekst (paragraaf 3.4.4 van het eindrapport) is aangepast.</p>
<b>5.4.5</b>	<p>De tekst "...de baanverkeersleider had ook geen backup omdat... monitoren" vervangen door: "Het is niet de taak van de assistent 2 om de startaanloop of het moment van starten te monitoren."</p> <p>De Raad: tekst is aangepast. De taak van de assistent 2 staat algemeen beschreven in bijlage C, van het eindrapport.</p>
<b>5.4.6</b>	<p>LVNL: "Deze tekst is in tegenspraak met de verklaringen die bij LVNL bekend zijn. Door LVNL wordt op basis van interviews met betrokken operationeel personeel geconcludeerd dat de baanverkeersleider 36C nog voldoende tijdig werd gewaarschuwd door ASS1 om een beslissing te nemen de KL1369 door te laten gaan, gebaseerd op wat hij waarnam op het grondradarscherm. Niet alleen de hoge snelheid speelde een rol. Een en ander heeft de baanverkeersleider ook ten overstaan van de Ovv verklaard. De Raad heeft niet vastgesteld wanneer de startaanloop van de KL1369 werd waargenomen en wat de positie van de KL1369 was."</p> <p>De Raad: zie hierboven bij het eerdere commentaar van LVNL betreffende 5.1.1.</p>
<b>5.6.3</b>	<p>LVNL: "Dat verkeersleiders ten gunste van capaciteit soms minder grondig te werk gaan, wordt in dit conceptrapport niet onderbouwd. Waar blijkt dat uit?"</p> <p>De Raad: tekst is aangepast. Zie echter ook paragrafen 3.3.2, 3.3.3, 3.4.2. en 3.4.5. en voetnoot 41.</p>
<b>5.6.4</b>	<p>LVNL: "Via Bravo rijden had geen van de zes genoemde factoren geheel kunnen elimineren. De bemanning had nog steeds afgeleid kunnen worden; de zichtbaarheid van W8 zou niet anders zijn geweest; er was nog steeds van een intersectie gestart, het weer was niet anders geweest en de ATC clearance had nog steeds gegeven kunnen worden voordat de KL1369 op de baan stond. Alleen te concluderen valt dat als de KL1369 via Bravo was gereden, hij waarschijnlijk niet ook van Bravo was gestart. De factoren uit het Australische rapport hebben daar niets mee te maken.</p>

	<p>In deze tekst wordt eveneens wederom gesteld dat taxiën via Bravo de <i>verplichte</i> rijrichting is, terwijl dit niet het geval is.”</p> <p>De Raad: met de verwijzing naar het Australische rapport geeft de Raad aan dat bij het onderhavige incident de ongunstige omstandigheden niet uniek waren en dat de effecten ervan vermijdbaar waren geweest, zoals geconcludeerd in 3.6.4 van het eindrapport. Tekst is aangepast voor wat betreft de verplichte rijrichting.</p>
<p><b>5.6.4</b></p>	<p>LVNL: “De suggestie in dit conceptrapport is dat een dergelijke risicoanalyse beschikbaar had <i>moeten</i> zijn. De Raad is bekend met het feit dat naar aanleiding van Europese wetgeving uit 2006, voor elke <i>wijziging</i> een risicoanalyse gemaakt worden, hetgeen ook gebeurt.”</p> <p>De Raad: de Raad is hiervan op de hoogte, maar vindt dat het AAS en LVNL dit zonder wijziging ook behoren te doen. Partijen moeten de risico’s kennen om daarop in te kunnen spelen. Dat behoort tot de eigen verantwoordelijkheid die partijen hebben.</p>
<p><b>5.6.6</b></p>	<p>LVNL: “De Raad had in deze paragraaf ook een opsomming kunnen maken van de maatregelen die de sector op Schiphol, verenigd in het Veiligheidsplatform Schiphol sinds 2003 heeft genomen om het risico op runway incursions te verminderen. In tegenstelling tot wat het conceptrapport in paragraaf 5.7 suggereert, is er wel degelijk sprake van vele maatregelen. Voorts worden “de bevindingen” niet nader geconcretiseerd.”</p> <p>De Raad: genomen maatregelen voor zover die uit de onderzoeken van de Raad bekend zijn, staan vermeld in bijlage K. Het is de Raad bekend dat meerdere maatregelen zijn getroffen, maar het commentaar is te weinig specifiek om de tekst aan te passen. Voor bevindingen uit de andere onderzoeken, zie bijlage K en de website van de OVV.</p>
<p><b>6.1</b></p>	<p>LVNL: “Het gevolg was dat de PH-BDP ongezien kon oplijnen en de startaanloop aanvagen.”</p> <p>“De taxifout van de CAL5420 speelt naar de mening van LVNL geen rol in het ontstaan van het incident. De klaring voor de KL1369 werd pas verstrekt nadat het taxiprobleem met de CAL5420 was opgelost. Het is niet vastgesteld dat met <i>meer</i> aandacht voor de KL1369 de start van rijbaan Bravo had kunnen worden voorkomen. De verkeersleider verkeerde in de veronderstelling dat de KL1369 op 36C ging oplijnen. Pas na verificatie op de grondradar besepte hij dat het voor hem logische visuele beeld niet klopte met de werkelijkheid. De conclusie: “Het gevolg was...” volgt niet uit de voorgaande tekst.”</p>

	<p>De Raad: zie hierboven bij het eerdere commentaar van LVNL betreffende 5.4.3. Voor wat betreft het meer aandacht hebben voor KLM1369 en het voorkomen van het incident, zie de reactie op de overige commentaren dienaangaande.</p>
<b>6.4</b>	<p>LVNL: "Deze conclusie heeft sterke nuancering. Uniformiteit in procedures binnen en buiten UDP wordt altijd nagestreefd ten behoeve van eenduidigheid en veiligheid. Echter omdat de operationele omstandigheden niet altijd vergelijkbaar zijn, zijn soms toch uitzonderingen nodig. Verschillen in procedures voor dezelfde afhandelingsprocessen geeft ook meer kans op vergissingen. Zie ook commentaar op blz. 44, regel 44."</p> <p>De Raad: het commentaar is te algemeen. Geconcludeerd is dat er geen verschil is in procedures tijdens UDP en buiten UDP ondanks de verhoogde risico's in het donker. De operationele omstandigheden zijn niet vergelijkbaar.</p>
<b>Bijlage A</b>	<p>LVNL: "Het conceptrapport stelt dat "Tripod" (-Beta?) als onderzoekshulpmiddel is gebruikt. Zonder dat deze analyse in het rapport staat valt niet na te gaan hoe de Raad tot de basisrisicofactoren is gekomen."</p> <p>De Raad: er wordt aangegeven dat Tripod Beta model één van de hulpmiddelen was voor de analyse. Naar aanleiding van de analyse is in bijlage A een aantal aandachtspunten aangegeven, met inachtneming van de basisrisicofactoren zoals die door de onderzoeksraad zijn geïdentificeerd.</p>
<b>Bijlage D</b>	<p>LVNL: "Het conceptrapport vermeldt filmopnamen. De omstandigheden kwamen niet overeen met de werkelijke omstandigheden. Indien geen film- maar een videocamera is gebruikt kan het kleurverschil tussen groen- en witwaarneming bij weinig lichtinval mogelijk worden verklaard? Dat groene verlichting voor witte verlichting is aangezien is een belangrijke aanname in het conceptrapport."</p> <p>De Raad: er is geen aanname, de tekst van 3.3.4 in het eindrapport spreekt, net als in het conceptrapport over: "het valt niet uit te sluiten...", d.w.z. er wordt rekening gehouden met deze mogelijkheid. Die is niet gebaseerd op de opgenomen beelden, maar op de expertise van vliegфизиologen van de KLu (zie ook noot 45 en bijlage J in het eindrapport).</p>
<b>Bijlage D</b>	<p>LVNL: "...duidelijk meer naar het Noorden...": dit is met kennis achteraf en vanaf filmbeelden bepaald. Het vermoeden is dat in de dynamische omgeving van de verkeerstoren dit minder duidelijk waarneembaar is dat het conceptrapport nu stelt. Hier is sprake van een verschil tussen het waarnemen door er langere tijd of meerdere keren naar te kijken en het waarnemen in de taaksituatie van de</p>

	<p>verkeersleider waarin sprake is van het continue scannen van de gehele situatie.</p> <p>De Raad: bijlage D geeft de analyse van de filmbeelden en de tekst heeft daar betrekking op. De filmbeelden zijn statisch beoordeeld. Het is juist dat in een taaksituatie (waaronder scannen) waarnemingen lastiger zijn. Dit kon niet worden nagebootst. In 3.4.3. van het eindrapport wordt de waarnemingsmogelijkheid genuanceerd.</p>
<b>Bijlage L</b>	<p>LVNL: "Strikt genomen..."</p> <p>"De Raad neemt hier een eigen interpretatie van de VDV die niet correct is. Zie hiervoor het hoofdpunt e (<i>van de brief van LVNL</i>) Vroege overdracht van ground controller naar runway controller.</p> <p>De Raad: de tekst van bijlage L (bijlage O van het eindrapport) is geheel aangepast i.v.m. de vele dubbelingen met de rapporttekst. Zie verder paragraaf 3.4.2 van het eindrapport.</p>
<b>2.3.2</b>	<p>Baanverkeersleider: "Voor de VKL zijn alle momenten belangrijk en wordt er afhankelijk van welk moment een keus gemaakt. Hier ontbreekt dat de goede baan als eerste genoemd is tijdens het interview. Weer niet in het verslag van OVV maar wel te lezen in ons eigen verslag: de onderzoeker vraagt welke fasen in de start belangrijk zijn volgens de baanverkeersleider. Die zegt dat een goede baan voor zich spreekt. Verder gaat een kist aan het einde erg hard dat is belangrijk, airborne is belangrijk en vervolgens de bocht, of de kist op tijd en goed draait."</p> <p>De Raad: paragraaf 2.3.2 geeft een algemene beschrijving van de werkmethode in de verkeerstoren en van een verkeersleider, waarin naar het oordeel van de Raad de genoemde punten, zij het in een andere opbouw, zijn geadresseerd.</p>
<b>2.19.1</b>	<p>Baanverkeersleider: CAL was blijkens bijlage J goed op de hoogte van hun positie op het veld. Markeringen waren niet duidelijk.</p> <p>De Raad: bijlage J (oud) is vervallen i.v.m. met de vele dubbelingen met de tekst van het rapport. Cal 5420 taxiede te ver door. Dat is geen goede aanwijzing voor het goed op de hoogte zijn van de positie, zie paragraaf 3.2.2. in het eindrapport.</p>
<b>5.1.1</b>	<p>Baanverkeersleider: "niet mee eens. Doordat er bewust een keus is gemaakt door de VKL is de controle behouden. Het is niet zoals OVV schetst dat er niets meer aan te doen was. Risico is ingeschat door verkeersleider, heeft start laten doorgaan gegeven de omstandigheden: geen botsingsgevaar."</p> <p>De Raad: zie hierboven bij het commentaar van LVNL op 5.1.1.</p>

<p><b>5.4.3</b></p>	<p>Baanverkeersleider: Op het moment van de startklaring wordt een vliegtuig ALTIJD gezien. Hoe komt OVV bij deze verklaring?</p> <p>De Raad: het gaat niet om een verklaring maar om wat er in de voorschriften staat en wat er niet in staat. Zie ook voetnoten 47 en 48 van het eindrapport.</p>
<p><b>5.4.3</b></p>	<p>Baanverkeersleider: "Voor de VKL zijn alle momenten belangrijk en wordt er afhankelijk van welk moment een keus gemaakt. Hier ontbreekt dat de goede baan als eerste genoemd is tijdens het interview. Weer niet in het verslag van OVV maar wel te lezen in ons eigen verslag:</p> <p>De OVV-onderzoeker vraagt welke fasen in de start belangrijk zijn volgens de baanverkeersleider. De baanverkeersleider zegt dat een goede baan voor zich spreekt. Verder gaat een kist aan het einde erg hard dat is belangrijk, airborne is belangrijk en vervolgens de bocht, of de kist op tijd en goed draait."</p> <p>De Raad: in het rapport (paragraaf 3.4.3) wordt aangegeven dat het accent ligt op het monitoren van het laatste deel van de startaanloop en het begin van de vlucht. Ook wordt gewezen op het moment van rotatie en de eerste bocht na de start. Daarmee wordt in voldoende mate weergegeven wat de verkeersleider in het interview heeft verwoord.</p>
<p><b>5.4.3</b></p>	<p>Baanverkeersleider: "Wie zegt van niet? Quote verslag lvnl van interview: "De heer (<i>naam-onderzoeker</i>) vraagt welke fasen in de start belangrijk zijn volgens de baanverkeersleider. De baanverkeersleider zegt dat een goede baan voor zich spreekt. Verder gaat een kist aan het einde erg hard dat is belangrijk, airborne is belangrijk en vervolgens de bocht, of de kist op tijd en goed draait."</p> <p>De Raad: zie het hierboven staande commentaar op 5.4.3.</p>
<p><b>5.4.5</b></p>	<p>Baanverkeersleider: "ik ben het niet eens met deze passage. Er is geen spanningsveld wat betreft capaciteit. Capaciteit wordt niet op peil gehouden. Veiligheid is voor ons niet rekbaar."</p> <p>De Raad: tekst is aangepast (paragraaf 3.4.4 van het eindrapport).</p>
<p><b>5.4.5</b></p>	<p>Baanverkeersleider: "Wij zoeken geen grens op tussen veiligheid en capaciteit. Er is een vaste grens die veiligheid heet."</p> <p>De Raad: zie het hierboven staande commentaar op 5.4.5.</p>
<p><b>5.4.6</b></p>	<p>Baanverkeersleider: "Doordat er bewust een keus is gemaakt door de VKL is de controle behouden. Het is niet zoals OVV schetst dat er niets meer aan te doen was. Risico is ingeschat door verkeersleider, heeft start laten doorgaan gegeven de omstandigheden (geen botsingsgevaar)."</p> <p>De Raad: zie hierboven bij het commentaar van LVNL op 5.1.1.</p>

<p><b>5.6.3</b></p>	<p>Baanverkeersleider: "Waaruit blijkt dat voor de LVNL? (... Daardoor zijn beide partijen soms minder grondig in de uitvoering van hun werkprocessen ten gunst van efficiëntie en punctualiteit.)"</p> <p>De Raad: zie hierboven bij het commentaar van LVNL op 5.6.3.</p>
<p><b>Bijlage L</b></p>	<p>Baanverkeersleider: "Ik ben het niet eens met deze passage. Er is geen spanningsveld wat betreft capaciteit. Capaciteit wordt niet op peil gehouden. Veiligheid is niet rekbaar."</p> <p>De Raad: zie hierboven bij het commentaar van de baanverkeersleider op 5.4.5. Tekst bijlage L (bijlage O van het eindrapport) is geheel aangepast i.v.m. de vele dubbelingen met de rapporttekst.</p>
<p><b>Bijlage L</b></p>	<p>De LVNL baanverkeersleider: de grens tussen veiligheid en capaciteit wordt niet opgezocht. Veiligheid is niet rekbaar.</p> <p>De Raad: zie hierboven bij commentaar van de baanverkeersleider op Bijlage L.</p>
<p><b>algemeen</b></p>	<p>Grondverkeersleider: "Ten eerste zie ik door het gehele rapport een soort van rode draad lopen en wel de volgende. Er wordt meerdere keren uitgelegd, ofwel begrip getoond, hoe het toch kan dat de piloten taxibaan B aangezien hebben als de startbaan. Er wordt gesproken over veel en weinig licht, de kleuren van de lijnen die wel of niet goed zichtbaar waren, als ook de verschillende lampen. Daarnaast de veronderstelde bekendheid van het veld door de piloten zelf en hun workload waardoor ze veel "heads down" zaten te werken. Ik proef veel begrip en verzachtende omstandigheden door u aangeleverd.</p> <p>Op bladzijde 46 vanaf regel 28 t/m 33 verwoordt u het bijna in 1 alinea, men was nooit van W8 vertrokken, men was in het donker onder winterse omstandigheden op een andere taxibaan dan voor hun gebruikelijk. Daarnaast zitten ze onder tijdsdruk te werken in een intensief taxiproces wat, zoals ik het lees, voor het OVV begrijpelijk is."</p> <p>De Raad: het rapport probeert antwoord te geven op de vraag waarom de bemanning zich zo vergiste. Daartoe zijn de omstandigheden in kaart gebracht om lering te kunnen trekken uit dit voorval.</p>
<p><b>algemeen</b></p>	<p>De LVNL grondverkeersleider: "Persoonlijk vind ik echter dat de meest genoemde verzachtende omstandigheden vanuit de andere kant bekeken moeten worden. Juist omdat ze in het donker, in winterse omstandigheden naar een intersectie taxieden waarvan ze nog nooit zijn vertrokken moeten ze extra op hun puntje van de stoel zitten om te verifiëren of ze wel goed rijden. Dit hebben ze matig tot niet gedaan. Dat de piloten afgeleid zijn door een verkeerd getaxiede CAL wordt door het OVV begrepen maar dat wij, de verkeersleiding, daardoor afgeleid zijn "zou niet mogen gebeuren". Misschien lees ik het een en ander door een gekleurde bril maar zo komt het op mij over."</p>

	<p>De Raad: ook de omstandigheden voor de verkeersleiding en waarom zij het incident niet kon voorkomen en waarom de verkeersleider kiest voor taxibaan Alfa zijn in beeld gebracht.</p>
<b>algemeen</b>	<p>Grondverkeersleider: "Ten tweede stoort het me dat u in het hele rapport spreekt over de "verplichte rijrichting" waar niet aan voldaan is wat mede een oorzaak is van het incident. Meerdere malen komt naar voren dat ik afgeweken zou hebben van de verplichte rijrichting ter bevordering van de capaciteit. Dit kunt u echter niet onderbouwen. U heeft nota bene zelf de volgende tekst opgeschreven; blz 50 regel 22 t/m blz 51 regel 8. "Er is een verplichte rijroute gepubliceerd in het AIP, echter ten behoeve van een betere doorstroming van het taxiënde verkeer of ter vergemakkelijking voor vliegtuigbemanningen mag de verkeersleiding van deze voorgeschreven rijrichting afwijken"!!! Iets verder meldt u dat de opgedragen taxiroutes aan CAL5420 en de PH-BDP conform de geldende procedures waren.....!!! Volgens de geldende regels heb ik dus niks "onreglementairs" gedaan maar dat vind ik nergens meer terug in uw rapport. Sterker nog, hoe verder ik kom des te meer wordt er gehamerd op het niet volgen van de verplichte rijroute die feitelijk niet bestaat voor de verkeersleiding aangezien we er van mogen afwijken. Volgens het VDV en de aanvullende procedures met betrekking tot het de-icen heb ik correct gehandeld."</p> <p>De Raad: de keus om via Alfa te taxiën is niet onreglementair en conform de geldende procedures. Uit de analyse volgt echter de uitkomst dat het taxiën via Alfa naar W8, van invloed is geweest op het ontstaan van dit incident.</p>
<b>algemeen</b>	<p>Grondverkeersleider: "Ten derde krijg ik het gevoel dat de termen "capaciteit en efficiency" regelmatig door elkaar gehaald worden. Als ik verkeer op een dermate manier over het veld dirigeer zodat het zo soepel mogelijk bij de baan komt ben ik bezig met efficiency en dienstverlening. Of er nu 10 kisten in de weg staan en er moeten er 10 omheen of er staan er 2 een taxibaan te blokkeren en er moet er 1 omheen. Daarbij staat veiligheid bij mij altijd voorop. De opmerking op blz 54 regel 7 t/m 8 ("hieruit volgt dat aan capaciteit een hogere prioriteit wordt gegeven dan aan veiligheid") ervaar ik zelfs als beledigend. Als de capaciteit 100, 50, 10 of 5 was geweest dan had hetzelfde voorval ook kunnen gebeuren. U meldt bij uw bevindingen op blz 61 dat volgens ons door een verlaging van de capaciteit zulke incidenten kunnen worden voorkomen. Misschien dat een en ander met betrekking tot capaciteit ter sprake is gekomen tijdens ons gesprek maar ik heb het gevoel dat het nu wel erg uit zijn verband gerukt is om tot een bepaalde door u gewenste conclusie te komen.</p> <p>Natuurlijk zijn we altijd bezig om capaciteit te maken, maar deze is nog altijd gebaseerd op wat we denken veilig en efficiënt af te kunnen handelen. Dit zijn tot nu toe aspecten die in mijn ogen weloverwogen door het bedrijf worden bepaald.</p> <p>Het was een drukke avond, maar zeker niet te druk. Of ik nu 2 of 20</p>

	<p>vliegtuigen onder mijn hoede had gehad, ik had ze allemaal op dezelfde manier afgehandeld met de redenen zoals aangegeven in ons interview. Geen van deze redenen had met capaciteit te maken."</p> <p>De Raad: de manier waarop het begrip capaciteit werd gehanteerd was te algemeen en niet conform hoe dat is vastgelegd in luchtvaartwetgeving. In het eindrapport is dit aangepast.</p>
<b>algemeen</b>	<p>Grondverkeersleider: "Al met al vind ik het heel lastig om mijn reactie op uw rapport te verwoorden. Ik wil de "schuld" van het incident niet bij de piloten leggen (alhoewel ik u wel erg coulant naar de piloten toe vind), wil ik de gevolgen van mijn beslissingen niet uitvlakken ondanks dat ik ze naar alle legitimiteit genomen heb (in tegenstelling naar wat u beweert in uw rapport met betrekking tot de verplichte rijrichting) maar zie ik het als een samenloop van omstandigheden wat ons met z'n allen weer op scherp zet. We (de piloten en de verkeersleiding) trekken er lering uit en zijn ons er weer bewust van wat de gevaren zijn. U verwoordt het wat dat betreft goed in uw rapport op blz 63 regel 14; "Verkeersleiders en piloten versterken elkaar in hun streven om vooral efficiënt te werken". Ik denk dat dat het hele voorval het beste samenvat en dat we (piloten en verkeersleiders) er weer scherper door geworden zijn."</p> <p>De Raad: ook de raad is niet op zoek naar schuld maar streeft naar het vinden van (structurele) veiligheidstekorten om herhaling in de toekomst te voorkomen.</p>
<b>algemeen</b>	<p>Grondverkeersleider: "Ik begrijp dat het uw taak is om het incident in het rapport goed te verwoorden maar ik proef dat u met, in mijn optiek, onjuiste argumenten (verplichte rijroute) naar een conclusie toewerkt (de capaciteit moet omlaag) waar ik me absoluut niet in kan vinden. Het streven naar efficiency die piloten en verkeersleiders nastreven moet misschien een minder hoge prioriteit krijgen, maar dit is wat anders dan capaciteit. Het hele voorval is in mijn ogen een gevolg van de menselijke reactie en interactie tussen piloten en verkeersleiders."</p> <p>De Raad: de manier waarop het begrip capaciteit werd gehanteerd was te algemeen en niet conform hoe dat is vastgelegd in luchtvaartwetgeving. In het eindrapport is dit aangepast. De raad kijkt daarnaast niet naar capaciteit als een autonoom doel, maar probeert de (structurele) veiligheidstekorten te vinden om herhaling in de toekomst te voorkomen. Als capaciteit daarbij een element is dan zal dat worden vermeld.</p>
<b>algemeen</b>	<p>Assistent 1: "Uit het rapport komt niet duidelijk naar voren dat ik de PH-BDP net voor A24 heb zien rollen. Daardoor heb ik de baanverkeersleider keuze gegeven afbreken of doorgaan, waarbij de keuze doorgaan duidelijk de veiligste was gezien de braking action op de taxibaan en omdat de taxibaan verder geen obstakels had. Dat sommige</p>



	<p>betrokken zeggen dat ik pas wat zei toen de PH-BDP roteerde is niet juist. De PH-BDP roteerde tussen A22 en W5. Dat heb ik duidelijk waargenomen.”</p> <p>De Raad: A24 ligt ten zuiden van het J-platform. Detectie van de start net ten zuiden van het J-platform is opgenomen in paragraaf 2.4. Er is niet gesteld dat de assistent pas wat zei toen de PH-BDP roteerde. Andere getuigen hebben verklaard wat ze zagen nadat de assistent 1 had geroepen ‘dat die wel heel hard ging’. Zie verder hierboven bij het commentaar van de LVNL op 5.1.1.</p>
<b>algemeen</b>	<p>Assistent 1: “verder komt niet genoeg naar voren dat de grondverkeersleiders het tijdens de-ice operaties heel erg druk hebben. De baanverkeersleider is op dat moment de persoon die het het minst druk heeft van alle functionarissen op de toren. Deze krijgt mondjesmaat verkeer aangeboden van de grondverkeersleider. Door de hoge werkdruk bij de grondverkeersleiding is de keuze verkeer “wat eerder” bij de baanverkeersleider te zetten een te rechtvaardigen keuze, voor capaciteit, maar ook voor de veiligheid van het overige verkeer dat de grondverkeersleider veilig, vlot en ordelijke moet managen.”</p> <p>De Raad: geanalyseerd is waarom de vroege overdracht plaatsvond en wat de consequenties hiervan waren, zonder zich daarbij uit te spreken of het wel of niet te rechtvaardigen valt. Aangegeven is dat vanwege de drukte voor de grondverkeersleider, hij de PH-BDP eerder overdroeg aan de baanverkeersleider.</p>
<b>2.2.3</b>	<p>KLM: “in de voorgeschreven rijrichting...: Aangeven dat men hierbij eerst in N richting op A taxiet, vervolgens bij A22 naar B draait en dan B volgt in Z richting.”</p> <p>De Raad: dit beschrijft één van de mogelijke routes.</p>
<b>2.2.3</b>	<p>KLM: “gebruik J-platform: De tekst suggereert dat het gebruik van A in Z richting “standaard” is bij gebruik van het J-platform voor de-icing en 36 voor vertrek, Is deze suggestie terecht?”</p> <p>De Raad: in de tekst worden zowel het gebruik van taxibaan Alfa in noordelijke- als in zuidelijke richting als optie genoemd. Geen van beide wordt als “standaard” aangeduid.</p>
<b>2.3.3</b>	<p>KLM: “in deze paragraaf over het beschikbaar stellen van banen en entrees wordt een belangrijk aspect over het hoofd gezien: er wordt terloops gemeld dat “taxibanen naar die startbaan” sneeuwvrij moeten worden gemaakt. Wordt hierbij rekening gehouden met niet-standaard taxiroutes? Wordt positief vastgesteld dat ALLE taxibanen naar de actieve startbaan veilig kunnen worden gebruikt?”</p>

	<p>De Raad: zie paragraaf 3.2.3 van het eindrapport. Niet alle taxibanen worden ijs en sneeuw vrijgemaakt. Als voorbeeld wordt in het rapport verwezen naar het EasyJet-voorval van 22 december 2003.</p>
<b>2.13.1</b>	<p>KLM: "het taxibaanstelsel oostelijk van het begin van 36C wordt in de AIP niet als Hot Spot aangeduid; het westelijk deel rond W11 en W12 wel. Een conclusie van het rapport zou wel kunnen zijn dat hot spots niet alleen worden gepubliceerd om de kans op runway incursions te verkleinen, maar ook ter verkleining van de kans op runway confusion."</p> <p>De Raad: volgens de definitie van ICAO zijn 'hot spots' plekken met een historie van een verhoogd risico op botsingen of runway incursions. Dat sluit niet uit dat het aanmerken van hot spots ook gebruik kan worden om aandacht te vragen voor de mogelijkheid van runway confusions. Dat is echter niet onderzocht.</p>
<b>2.13.2</b>	<p>KLM: "Fig. 7 en 8: waarom zijn deze foto's bij daglicht gemaakt? Het voorval speelde zich toch in het donker af?"</p> <p>De Raad: er is gekozen voor een foto bij daglicht om de lijnen op Bravo goed te laten zien. Figuur 8 (oud) is verwijderd.</p>
<b>3.1</b>	<p>KLM: "verbetering mogelijk is en/of aanvullingen noodzakelijk zijn" - van wat?"</p> <p>De Raad: van de vlak daarvoor genoemde zaken: regelgeving, richtlijnen en invulling van de eigenverantwoordelijkheid.</p>
<b>5.2.2</b>	<p>KLM: "hernieuwde argumentatie voor een conclusie en evt aanbeveling dat in de AIP 'hot spots' worden vermeld als waarschuwing tegen zowel runway incursions als runway confusion".</p> <p>De Raad: zie hierboven bij het commentaar van KLM op 2.13.1.</p>
<b>5.2.7</b>	<p>KLM: "is van het systeem voor selectieve taxibaanverlichting op bijvoorbeeld Heathrow aangetoond dat het veiliger is dan de verlichting van alle taxibanen zoals op Schiphol? De suggestie wordt wel gewekt in de tekst."</p> <p>De Raad: het rapport geeft aan dat als alle taxibanen verlicht zijn in plaats van alleen verlichting op de taxiroutes die in gebruik zijn, vliegtuigbemanningen zich makkelijker kunnen vergissen. Of de selectieve baanverlichting van Heathrow veiliger is, is niet onderzocht.</p>
<b>5.4.5</b>	<p>KLM: "herhaling van 5.3.4.</p> <p>De Raad: het ging hier om het handelen van de verkeersleiding en in 5.3.4 ging het om het handelen van de vliegtuigbemanning. Tekst is aangepast om dubbelingen te vermijden.</p>

<p><b>5.6.2</b></p>	<p>KLM: "dit is naar onze mening wat kort door de bocht. Juist omdat de bemanning ervan doordrongen was dat het om een ernstig incident ging, moesten zij zich vermennen en concentreren op de verdere vlucht. Daarna moest er veel worden gerapporteerd. Het is ons inziens de bemanning niet aan te rekenen dat de CVR C/B niet is getrokken. Uitgangspunt is dat taken altijd grondig uitgevoerd worden, minder grondig uitvoeren van taken is geen optie in de luchtvaart."</p> <p>De Raad: het rapport refereert aan het trekken van de circuitbreaker (C/B) na aankomst te Warschau, d.w.z. na de vlucht. Dat er veel moet worden gerapporteerd kan geen belemmering zijn voor een eenvoudige handeling als het trekken van een C/B. Om te voorkomen dat het veiligstellen van data afhankelijk wordt van een bemanning die geconfronteerd wordt met een incident, is een aanbeveling opgesteld om de opnametijd van de CVR te verlengen.</p>
<p><b>5.6.4</b></p>	<p>KLM: "het is de vraag of een risico-inventarisatie voor elke (combinatie van) taxiba(a)n(en) uiteindelijk een goed overzicht geeft van de risico's van grondmanoeuvres op Schiphol. Het lijkt logischer om criteria op te stellen voor het aanmerken van bepaalde delen van een taxibaanstelsels als "hot spots". Hierbij moet dan rekening gehouden worden met de kans op zowel runway incursions als runway confusion."</p> <p>De Raad: entry W8 maakte geen onderdeel uit van een 'hot spot' gebied. Risico's beperken zich niet alleen tot 'hot spots', zoals blijkt maar dit is onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Partijen moeten bovendien de risico's kennen om daarop in te kunnen spelen en criteria's op te kunnen stellen.</p>
<p><b>Bijlage O</b></p>	<p>KLM: "bron ATIS vermelden."</p> <p>De Raad: volgt uit de erboven staande tekst onder "algemeen".</p>