

COMMENTS TO DRAFT REPORT 'NEAR MISS BETWEEN TWO AIRCRAFT DURING TAXI'

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
1	Ministry of Infrastructure and Water Management	Summary	Both ... aircraft.	In rule 17 "both flight crews" are mentioned, in rule 18 the sentence starts with "The flight crew", it is not immediately clear which flight crew is meant.	Textual	Yes	
2	ATC the Netherlands	Summary	The span of control, the darkness and the limitations of the ground radar complicated the tasks of the ground controller to provide adequate traffic control.	Gaat het bij "limitations of the ground radar" wel over de technische performance van het airport surveillance systeem? Het is zeer onwaarschijnlijk dat de verkeersleider in dit geval geholpen is met nog betere radartracks.	Opinion	Yes	
3	ATC the Netherlands	Summary	The limitations of visual observation during darkness in combination with the shortcomings of the ground radar system.	Het naderende conflict was in ieder geval niet aan de aandacht van de GC ontsnapt en daarvoor werden tijdig instructies gegeven.	Opinion	No	This was a contributing factor to the cause of the occurrence.
4	Ministry of Infrastructure and Water Management	General overview	Registration 1 ... Registration 2.	We would recommend to add the airline name and/or callsign, as the aircraft are otherwise not identifiable in the radio transcripts.	Textual	Yes	
5	AAIB	1.1	Delete ' <i>at the last moment</i> '.	Not required, difficult to quantify when the 'last moment' was.	Opinion	Yes	
6	AAIB	1.1	Delete ' <i>ground</i> '.	The incident/investigation has learning points beyond only ground safety.	Opinion	Yes	
7	ATC the Netherlands	1.2.1	It was difficult for the ground.	Niet duidelijk is wat met de kwalificatie 'properly' wordt bedoeld. De onderbouwing van deze bewering ontbreekt nog.	Opinion	Yes	
8	ATC the Netherlands	1.2.1	Vraag om verduidelijking bij opmerking "distance between Tower and aircraft".	Het conflict zit in het Centrum-gebied en is redelijk nabij de toren. Was er iets dat het zicht blokkeerde? Op de toren of qua gebouwen?	Textual	Yes	

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
9	ATC the Netherlands	1.2.1	When both aircraft almost collided, the ground controller did not notice this.	<p>Elke verkeersleider is altijd afhankelijk van de correcte uitvoering door de vlieger. In het concept van ground control is het gebruikelijk dat voorrang wordt geregeld door de grondverkeersleider, waarbij de correcte uitvoering van de situatie bij de vliegers ligt. Dus de grondverkeersleider geeft een oplossing voor een potentieel conflict, maar de uiteindelijke uitvoering van deze onderlinge separatie kan niet anders dan naar de vliegers worden gedelegeerd, zoals gebruikelijk in goed zicht omstandigheden. In slecht zicht omstandigheden kan de grondverkeersleider hier niet op bouwen en moet veel meer marge nemen. De capaciteit op de grond neemt dan ook sterk af.</p> <p>Het is niet reëel om te veronderstellen dat de grondverkeersleider de situatie in goed zicht omstandigheden kan herstellen in het geval de voorrangssituatie niet goed wordt uitgevoerd. Mocht de uitvoering van de voorrangssituatie niet goed gaan, dan zijn de vliegers van toestellen betrokken in een voorrangssituatie de belangrijkste veiligheidsbarrière.</p> <p>De keuze om op deze manier gestand te doen aan de verantwoordelijkheid om botsingen te voorkomen komt voort uit de gedachte om te regelen wat mogelijk is op het moment dat het potentiële conflict waargenomen wordt. Dit ter voorkoming van het uitstellen van taken die al uitgevoerd kunnen worden om te voorkomen dat ze vergeten worden of dat er geen tijd meer is om ze uit te voeren voor het te laat is. Een 'hold short' instructie heeft een ander effect dan een 'give way' instructie qua streaming en moet dus ook gezien worden in de context van een drukke inbound piek, waarbij ground control wil voorkomen dat verkeer onnodig stil komt te staan.</p>	Opinion	No	This is a factual finding.
9	AAIB	1.2.2	Delete 'first officer'. replace with 'captain'.	Based on crew feedback it was the Captain who informed the crew of the other aircraft and the ground controller.	Factual	Yes	
10	ATC the Netherlands	1.2.3	Only when the crew of G-EZWY reported that they almost had a collision, they saw the other aircraft.	<p>Op de RT is te horen dat de crew van de SE-DOY antwoord geeft op de vraag van de GC "did you have the easy in sight", "Yes, we did, but we were told to hold and it was totally our fault."</p> <p>Dit spreekt overigens tegen dat de crew van de Scandinavian het easyJet toestel niet gezien heeft, maar geeft eerder aan dat zij in verwarring waren over wie er voorrang had, of dat ze de voorrangsinstructie waren vergeten.</p>	Factual	No	The crew stated that meant that they only saw the other aircraft after the incident.
11	AAS	1.2	Admitted that it was their fault.	'recognized they had made a mistake'.	Textual	No	The stated wording is used as mentioned in the transcript.
12	ATC the Netherlands	1.4	"can use taxiway".	Dit is een standaard werkwijze. Bij in gebruik zijn van banen 18/18 wordt niet gekruist maar om de kop van de centrebaan gereden.	Factual	Yes	
13	AAS	1.4	The combination of exits and taxiways has created many points where the taxiways B, A, 6 Z, and Q intersect, especially in the area east of the threshold of runway 36C (see Figure 3).	Dit is feitelijk juist maar de vraag is welke relatie dit heeft met het incident? Als 90 seconden van te voren de instructie wordt gegeven 'give way to the EZY from the right' en men kan elkaar vanwege de duisternis niet zien dan kan het conflicterende vliegtuig inderdaad vanuit een aantal intersecties komen. De GC gaf echter duidelijk aan dat het conflicterende verkeer zich zou aandienen bij de 'opgang' naar TWY Q.	Opinion	Partly	Figure 3 was changed, only the relevant intersections are shown. The instruction of the GC was: 'when approaching Q'. Q has several intersections.

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
14	ATC the Netherlands	1.4	Many points where B, A, and Q intersect.	Zulu komt alleen bij Quebec bij A en B. Aub aangeven wat relevantie is van de vier noordelijk omcirkelde gebieden.	Opinion	Partly	See comment number 13.
15	Ministry of Infrastructure and Water Management	2	this ... this.	In terms of "readability", we would advise to continuously use the aircraft registrations, instead of a mix between aircraft registrations and aircraft types/models.	Textual	Yes	
16	AAS	2.1.1	Aviate moet zijn Scandinavian.		Textual	Yes	
17	AAS	2.1.1	Instruction.	The complete instruction.	Textual	Yes	
18	ATC the Netherlands	2.1.1	After the incomplete read back, the ground controller did not verify if the crew of SE-DOY had understood or heard the instruction.	Voor de GC was de readback weliswaar onvolledig, maar begrijpelijk gezien de hoge taaklast van de crew. De GC mocht ervan uitgaan dat de instructie begrepen was en indien deze niet was begrepen, dat deze gechallenged zou worden door de crew, of anders bij het naderen van kruispunt Q weer opnieuw nagevraagd zou worden.	Opinion	No	It is also the responsibility of ATC to challenge flight crew in case of an incomplete read-back. Assuming may lead to dangerous situations.
19	AAS	2.1.1	While taxiing and approaching the turn to Q the crew was not informed by ATC that they were approaching the mentioned location.	in hindsight had ATC dat beter wel kunnen doen, maar op dat moment was het wellicht een goed besluit om R/T load te verminderen.	Opinion	No	This is a finding. It is unknown why the ATC did not mention this. A possible reason is speculation.
20	ATC the Netherlands	2.1.1	While taxiing and approaching the turn to Q the crew was not informed by ATC that they were approaching the mentioned location.	In dit geval was het conflict ruim van te voren goed ingeschat en aan beide crews doorgegeven hoe ze daarmee om moesten gaan.	Opinion	No	See comment number 19.
21	ATC the Netherlands	2.1.1	In the case of an incomplete read-back.	De readback was zodanig dat de GC ervan uitging dat de klaring begrepen was. Dit is normaal voor de situatie op de luchthaven en bevordert de vlotte doorstroming. De GC is zich ervan bewust dat de crew tijdens het taxiën ook bezig kan zijn met andere zaken. De vlotte readback was weliswaar incompleet, maar voor de GC niet onduidelijk. Het woord 'must' is in deze regel niet toepasselijk vanwege de volgende regelgeving: <i>DOC 4444, 4.5.7.5.1.1 Other clearances or instructions, including conditional clearances, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.</i> Hoewel de readback van de SAS niet ook de locatie en de specifieke traffic info over de EZY bevatte, was er voor Ground Control geen reden om aan te nemen dat de kern van de instructie niet begrepen was. Teruglezen van de volledige transmissie van Ground Control door de SAS87L was in dit geval niet een verplichting.	Opinion	Yes	
22	ATC the Netherlands	2.1.1	All this underlines the importance of good communication: ATC must give clear instructions and flight crews must read back them completely and, if in doubt, ask for a repetition of the instruction.	Ground Control heeft die taak naar behoren uitgevoerd. Beide crews ontvingen traffic info, met daarbij een positie waar het conflict verwacht kon worden. Beide crews bevestigden de instructie. De plicht die Ground Control heeft om instructies te geven die een veilig en efficiënt verloop van het verkeer faciliteren was daarmee vervuld. Hoewel de SAS crew niet de volledige instructie terug las, werd bevestigend geantwoord ("Give way to the Easy").	Opinion	Partly	

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
23	ATC the Nehterlands	2.1.2	According to radar data, the shortest distance between the two aircraft's antennas that emit the radar signals was around 42 metres. However, in view of the inaccuracy of the radar system, the distance between these antennas and the wingtips and the location of the antennas on the fuselage, this distance does not represent the actual shortest distance between both aircraft. Referring to the statements from G-EZWY's crew the distance between their cockpit and SE-27DOY's right wingtip was estimated between 5 and 10 metres.	Hier wordt grondradardata gebruikt om (achteraf) in te schatten hoe dicht de vliegtuigen bij elkaar kwamen. Dit ter verificatie van wat de piloten gerapporteerd hebben. De opmerking over "inaccuracy of the radar" staat los van performance eisen voor airport surveillance tracks. Verkeersleiding vraagt niet om een nauwkeurige 2D projectie van de afmetingen van vliegtuigen. Wel kan SMR video een grove indruk geven van de omvang van een vliegtuig.	Opinion	No	The ground radar was used as indication for the distance. Performance requirements of radar is not discussed.
24	Ministry of Infrastructure and Water Management	2.1.2	Expand the graph from time 19.36:01.	Then it becomes clear whether the aircraft is slowing down speed at other intersections.	Opinion	No	Not relevant, no decrease of taxi speed.
25	AAS	2.2	In addition to controlling their aircraft and handling ATC communication during taxi, the flight crew must simultaneously keep an eye on (electronic) airport maps to find and/or check their taxi route and look out for the other taxiing aircraft.	Dit is de 'normale' werkwijze; het is de taak van de PF om naar buiten te kijken en de PNF zal (zeker tijdens taxiën) ook 'head down' werken om bv. het FMS te bedienen, radio's te schakelen en op de aerodrome map te kijken.	Factual	Yes	
26	AAS	2.2	This distance and various lighting made it very difficult for the crew to detect the other aircraft at that moment.	Naar onze mening is dit niet specifiek voor de genoemde locatie. Op 1700 meter afstand is het overal op de luchthaven lastig om een taxiënd vliegtuig te zien.	Opinion	No	Not relevant.
27	AAS	2.2	When taxiing northbound on taxiway Z.	'When taxiing northbound on TWY Z'... dat is op een relatief korte afstand van de locatie waar de near miss plaatsvond. 'At an early stage' betekent dus niet dat de waarneming vanuit de cockpit van G-EZWY vergeleken kan worden met de waarneming vanuit de cockpit van SE-DOY op het moment van de instructie 'to give way'...	Opinion	Yes	
28	AAS	2.2	Figure 8: Reconstruction of the view of the G-EZWY crew from taxiway Z at the moment of the ATC instruction. (Source: Amsterdam Airport Schiphol)	Naar ons idee is dit een onjuiste weergave. De instructie werd om 19:36:10 gegeven en toen bevond G-EZWY zich nabij Z2 aan de westzijde van baan 18C-36C.	Opinion	Yes	
29	AAS	2.2	None of them was looking permanently for the other aircraft.	Anderzijds wist de crew dat ze voorrang moesten geven. Blijkbaar waren ze niet actief op zoek naar die kist. Dat is ook een factor waardoor het kon gebeuren.	Opinion	Yes	
30	Ministry of Infrastructure and Water Management	2.2	Figure 7	Onduidelijk is of de foto's (dus ook figuur 8 en 9) gemaakt zijn vanuit het oogpunt van de piloot of door een persoon staand op de taxibaan (of vanuit een auto) en of de foto's dus representatief zijn voor de piloot. Indien dat het geval is, lijkt een toelichting daarvan in een voetnoot zinvol.	Factual	Yes	Figure 7 and 8 are deleted, subscript is amended to figure 9.
31	ATC the Nehterlands	2.2	Figuur	De boodschap van de figuur is niet helemaal duidelijk. Instructie alleen als kist in zicht is? Op 1700 meter afstand zal een tweede toestel altijd slecht waarneembaar zijn op een groot veld.	Factual	Yes	See comment number 30.
32	ATC the Nehterlands	2.2	The crew of G-EZWY did not notice the other aircraft.				
	Hier wordt kennelijk de SE-DOY bedoeld.	Factual	Yes				
33	AAIB	2.2	Delete 'G-EZWY'. Replace with 'SE-DOY'.	Incorrect aircraft reference, this statement refers to SE-DOY, not G-EZWY.	Factual	Yes	

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
34	Ministry of Infrastructure and Water Management	2.2	The crew of G-EZWY did not notice the other aircraft.	Incorrect aircraft reference, this statement refers to SE-DOY, not G-EZWY.	Factual	Yes	
35	ATC the Netherlands	2.2	The crew of G-EZWY did not notice the other aircraft.	Op de radio zegt de crew van SE-DOY op de vraag van de GC of ze de Easy in sight hadden: 'Yes, we did'. Hoe verenigt zich dat met de bewering in regel 8? Of was het zo dat crew meende dat ze voorrang hadden op de Easy? Duidelijk is dat de crew van de Easy de voorrangssituatie wel had begrepen, en bovendien de SE-DOY had gezien, en zelfs waren voorbereid op plotseling stoppen mocht de SE-DOY geen voorrang verlenen.	Factual	No	The captain confirmed that they meant they only saw the plane when the near collision had already occurred.
36	ATC the Netherlands	2.2	Despite this detailed information and the aircraft's beacon and strobe lights, the crew did not notice G-EZWY.	In het rapport mist nog wat de verlichting van beide vliegtuigen was. Taxilighten en logolights zijn vaak de beste markeringen voor een vliegtuig 's nachts. Van beide vliegtuigen wordt in het rapport alleen gesproken over beacon and strobe lights. Werd de overige verlichting niet gebruikt of niet waargenomen?	Factual	No	The lighting of the aircraft is mentioned as remembered by the crew.
37	Ministry of Infrastructure and Water Management	2.2		We are interested in what the light configuration of both aircraft was. The picture cannot correctly indicate what the situation looks like in the case of an aircraft on the taxiway, as it is not present in the picture.	Factual	No	The lighting of the aircraft is mentioned as remembered by the crew.
38	ATC the Netherlands	2.2	that the other plane was coming from that direction,	Mogelijk in tegenspraak met feitelijke informatie. Captain keek links, FO keek rechts naar buiten.	Factual	Yes	
39	ATC the Netherlands	2.3	Ground ... controller.	Een Ground Controller beschikt over een zelfstandige verkeersleidersrating en werkt niet onder verantwoordelijkheid van de Runway Controller.	Factual	Yes	
40	AAS	2.3	Ground Control is a delegated task of Schiphol Tower, executed under responsibility of the runway controller .	Runway controller moet zijn Ground controller.	Factual	Yes	
41	ATC the Netherlands	2.3	The ground controller was responsible for two ground areas, meaning he had to control and.	Het is in verband met de werklast van de GC van belang om te vermelden waarom deze areas waren gecombineerd.	Factual	Yes	
42	ATC the Netherlands	2.3	The ground radar system is not technically suited to determine the exact positions and speeds of aircraft.	Het grondradar systeem voldoet aan de ICAO eisen. De grondverkeersleider kijkt primair naar buiten, en secundair kan zij de situatie van wat ze buiten ziet, op de grondradar bevestigen. De grondradar is daarvoor uitstekend geschikt. De tracks in figuur 5 zien er voor LVNL normaal uit (geen grote positiefouten en geen onderbrekingen). Schiphol beschikt over een gangbaar airport surveillance systeem. De performance eisen zijn gebaseerd op EUROCAE specificaties (b.v. ED-117 voor MLT). De eisen zijn afgestemd op A-SMGCS (ED-87A). De nauwkeurigheid van MLT tracks is m.b.v. DGPS geverifieerd. De radar dient als hulpmiddel voor het waarnemen van posities, bewegingsrichtingen en snelheden van vliegtuigen. Op grond daarvan regelt de grondverkeersleider conflicten en begeleidt vliegtuigen. De opmerking in het rapport dat de grondradar niet geschikt is om de exacte posities en snelheden vast te stellen is daarmee niet terecht.	Factual	Yes	

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
43	ATC the Netherlands	2.3	is therefore a fragile safety barrier.	De grondradar is geen safety barrier maar een hulpmiddel voor de grondverkeersleider. De grondradar wordt in goed zicht omstandigheden door de GC gebruikt ter verificatie van de verkeerssituatie.	Opinion	Yes	
44	AAS	2.3	The ground radar system is not technically suited to determine the exact positions and speeds of aircraft. In situations with limited visibility and aircraft at great distances, ground control is therefore a fragile safety barrier for conflict prevention.	Wat wordt hier precies mee bedoeld? In low visibility conditions speelt de grondradar i.c.m. MLT een zeer belangrijke rol. Op basis van deze tekst kan hier twijfel over ontstaan.	Opinion	Yes	
45	ATC the Netherlands	2.3	Therefore, a ground controller must regularly convince himself of.	Dat is de taak van de GC. 'Therefore' kan worden verwijderd.	Opinion	Yes	
46	AAS	2.3	Therefore, a ground controller must regularly convince himself of the positions of aircraft.	Op welke wijze moet de GC zich 'regularly convince himself'? door visuele waarneming? Tijdens low visibility conditions is dat niet mogelijk en dient men volledig te kunnen vertrouwen op de grondradar.	Opinion	Yes	
47	AAS	2.3	<i>Figure 10: Picture of the ground radar screen. (source ATC The Netherlands)</i>	Dit is het gehele overzichtsscherm. In de praktijk wordt er gewerkt met deelschermen die kunnen worden ingesteld naar het gebied dat men onder controle heeft.	Factual	Yes	
48	ATC the Netherlands		SE-DOY remained around 22 knots.	Tegenstrijdigheid met de opmerking in regel 2. GC krijgt kennelijk een vrij accurate indicatie van de snelheid.	Opinion	Partly	The taxi speed was based on analyses of radar data. Speed was deleted to prevent misunderstanding.
49	AAS	2.3	Approaching the intersection, the taxi speed of SE-DOY remained around 22 kts, indicating that the aircraft did not reduce speed, which was not noticed by the ground controller.	Ik denk dat geen enkele GC ter wereld de snelheid van taxiënde vliegtuigen controleert d.m.v. grondradar...	Opinion	Yes	
50	ATC the Netherlands	2.3	That the aircraft did not reduce speed, which was not noticed by the ground controller.	Hoe is vast komen te staan dat de GC dit niet heeft opgemerkt?	Opinion	No	The ground controller did not notice the incident at all.
51	AAS	2.3	Or kept a close eye on the actual situation.	Hoe had een close eye geholpen?	Factual	Yes	
52	AAS	2.3	This might be an additional indication of the controller's large span of control and work load.	Zijn er feiten (zoals het aantal vliegtuigen op de frequentie) die deze stelling ondersteunen? Het kan bv. ook zijn dat de GC door iets anders was afgeleid of dat hij/zij een 'off day' had...	Factual	No	Is stated in factual information.
53	ATC the Netherlands	2.3	Preventing conflicts is one of a ground controller's major tasks.	Taak van GND control is om conflicten op de grond op te lossen en te voorkomen, maar het correct uitvoeren van de instructies ligt bij de vliegers.	Opinion	No	It is a shared responsibility. This paragraph is about ATC. The paragraph about the crew states the responsibility of the crew.
54	ATC the Netherlands	2.3	The limitations of the ground radar.	Toelichten aub. Waarom is de grondradar onvoldoende voor deze taak? De grondradar voldoet aan de ICAO eisen hiervoor. In het beeld van LVNL is de grondradar uitstekend geschikt om taxiënd grondverkeer te monitoren. Er waren op het bewuste moment geen tekortkomingen bekend.	Opinion	Partly	There were no defects or shortcomings. According to ATC, ground radar does not show taxi speeds and the position of aircraft is not in detail visible.
55	AAS	2.3	Crews obviously have an important role in preventing dangerous situations.	Hoe ligt de verantwoordelijkheid? bij goed zicht is de crew toch verantwoordelijk en geeft ground adviezen?	Opinion	Partly	Both ATC and flight crew have the role to prevent dangerous situations.

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
56	AAS	2.3	and his work load.	De 'high workload' is naar onze mening inziens niet bewezen in dit rapport.	Opinion	Partly	Changed with 'span of control'.
57	ATC the Netherlands	3	The early instruction of the ground controller and the lack of later, additional instructions.	De instructie was 'timely'. Dit is een normale werkwijze voor de GC. Het conflict is ruim van te voren opgemerkt en geregeld.	Opinion	No	It is right that the controller noticed the potential conflict in time. But especially in that case it is important to monitor the situation and give additional instruction if necessary.
58	ATC the Netherlands	3	The ground controller did not challenge the crew, when they gave an incomplete read back.	Graag aanvullen: 'Also the crew did not challenge the ground controller to find out where the other aircraft was to be expected'. Hoewel de SAS crew niet de volledige instructie terug las, werd wel bevestigend geantwoord ("Give way to the Easy"). Dat was voor de GC voldoende om te veronderstellen dat de kern van de instructie goed begrepen was.	Opinion	Yes	
59	AAS	3	The darkness and background lighting in combination with the complexity of Schiphol airport and other tasks of the flight crew.	We missen de onderbouwing die een causaal verband aantoont tussen de complexiteit van Schiphol en dit incident.	Opinion	Partly	Changed with 'complexity of the location'.
60	Ministry of Infrastructure and Water Management	3	... in combination with the complexity of Schiphol airport.	In a number of places in the report, a reference is made to the complexity of the airport. It is not clear what the causal link is between the human factors and the complexity of the airport. Hereby the request to name and substantiate causality in the report.	Opinion	Partly	The role of the complexity of the airport in general has been replaced with the complexity of the taxiways around the spot.
61	ATC the Netherlands	3	The limitations of visual observation during darkness.	Uit het rapport wordt niet helemaal duidelijk wat de verlichting was die de vliegtuigen voerden.	Factual	No	See number 37.
62	ATC the Netherlands	3	The limitations of visual observation during darkness in combination with the shortcomings of the ground radar system.	Zoals eerder genoemd functioneert de grondradar naar behoren. De complexiteit van Luchthaven Schiphol mag ook genoemd worden in de conclusies.	Opinion	Partly	See number 54.
63	AAS	3	Schiphol is a complex airport for pilots. This is especially the case in darkness due to the extensive background lighting and the illumination of multiple taxiways.	Dit is feitelijk juist. We missen echter de onderbouwing waaruit blijkt dat de complexiteit heeft bijgedragen tot het ontstaan van dit incident.	Opinion	Yes	
64	AAS	3	In addition, it is preferable to repeat stop instructions and continue to stay in touch with the crews, until they have a clear picture of the situation and the possibility of making mistakes is reduced.	Dit leidt wel tot extra r/t load en werklast. Dus of het zo veiliger wordt?	Opinion	No	This only applies if an instruction or clearance is given at an early stage.
65	ATC the Netherlands	3	This makes it extra important for controllers to verify that clearances have been properly heard and fully and correctly read back.	Er was voor de grondverkeersleider geen aanleiding om te vermoeden dat de instructie niet goed begrepen was. De tekst in het conceptrapport geldt overigens ook voor de vliegers; zeker als ze een instructie hebben dat er verkeer hun kant op komt waar ze voorrang aan moeten verlenen.	Opinion	Partly	See number 21.

Number	Organisation	Chapter/Section	Text to be corrected (first ... last word)	Argumentation/substantiation of the response	Type of comment	Corrected	Dutch Safety Board response
66	ATC the Netherlands	3		Ten aanzien van de genoemde complexiteit van de Schiphol operatie is het reëel om te noemen dat de luchtvaartsector velen miljoenen heeft geïnvesteerd in het verdubbelen van rijbaan Q om tweezijdig gescheiden verkeer mogelijk te maken.	Opinion	No	Not relevant.
67	ATC the Netherlands	Appendix A	In de R/T transcriptie zitten volgens LVNL diverse kleine foutjes. Hierbij de volledige transcriptie.		Factual	Yes	
68	Ministry of Infrastructure and Water Management	Appendix A	Transcript 19:38:35 Yes, we did, but we were told to hold and it was totally our fault.	The transcript confirms that the crew already had the other aircraft in sight. This contradicts the text in the report.	Opinion	No	The captain confirmed that they meant they only saw the aircraft when the near collision had already occurred.
69	AAS	Appendix A	19.35:59 SE-DOY Quebec 10 Scandinavian 87L.	Quebec Charlie 10.	Factual	Yes	
70	AAS	Appendix A	19.35:57 Ground Aviate 87L Quebec for Charlie 10.	Quebec Charlie 10.	Factual	Yes	