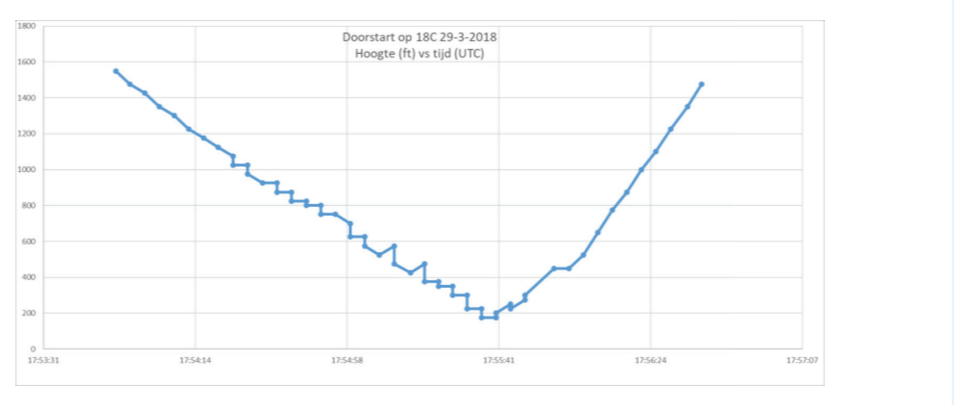


**INZAGEREACTIES OP CONCEPTRAPPORT "VERMINDERDE SEPARATIE NA DOORSTART" (PH-BGK EN PH-HXF)**

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
1	ILT	Algemeen		<p>Ik ben van mening dat de procedure behorende bij het gelijktijdig starten van de baan 24 en landen op de baan 18C niet goed is weergegeven in dit document waardoor mogelijk delen van het document niet correct zijn. Bij afhankelijk baangebruik landen 18C en starten baan 24 mag alleen gestart worden van de baan 24 als het naderende vliegtuig meer dan 2 NM van de baandrempel verwijderd is of als het daadwerkelijk geland is. Bij het onderzochte voorstel lijkt de dat startklaring voor de baan 24 gegeven te zijn terwijl het naderende vliegtuig zich minder dan 2 NM van de baandrempel 18C bevond. Naar mijn mening is LVNL afgeweken van de voorgeschreven procedure en is dat de hoofdoorzaak van het ontstaan van het voorval.</p> <p>Bij het vaststellen van bovenstaande procedure is door LVNL en NLR een safetycase gemaakt. In deze safetycase is aangetoond dat de restrisico's bij deze procedure liggen binnen de door de overheid in een beleidsregel vastgestelde waarden.</p> <p>Voor de baancombinatie 18C/24 geldt geen verminderde separatie norm. De in bijlage A genoemde verminderde separatie tussen startend en landend verkeer heeft alleen betrekking op de in het OM genoemde baan combinaties landen 06/starten 09+18L en landen 06+36R/ starten 09.</p>	Nee	Dit en het volgende commentaar van de ILT geeft weer dat er een verschil in interpretatie van de voorschriften bestaat tussen de ILT en LVNL. Gezien de essentie van dit commentaar hebben er ter verduidelijking aanvullende gesprekken plaatsgevonden tussen de ILT, LVNL en de Onderzoeksraad. Naar aanleiding van deze gesprekken is aanvullende tekst in het rapport opgenomen.
2	KLM	Afkortingen	Integrated safety management system	Integral Safety Management System	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
3	Ministerie van IenW	Algemene gegevens	'Landing gevolgd door doorstart'	Vervangen door 'Nadering gevolgd door doorstart'. Tekst van OVV-rapport suggereert dat het toestel baan 18C niet heeft geraakt.	Nee	Het OM van LVNL vermeldt dat de landing begint nadat het vliegtuig de startklaring heeft gekregen. Dit was hier het geval.
4	Ministerie van IenW	Algemene gegevens	Bij zowel de nadering als bij de start de baannummers toevoegen, resp. baan 18C en 24, alsmede het aantal passagiers in elk van de vliegtuigen	Is voor begrip van de situatie zijn de baannummers cruciaal, voor de mogelijke impact de aantallen passagiers.	Gedeeltelijk	Tekstuele aanpassing van de rapporttekst v.w.b. de baannummers. Het aantal passagiers is niet bekend.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
5	KLM	Algemene gegevens	Ernstig incident	Definitie EU996/2010: „ernstig incident”: een incident in omstandigheden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zouden hebben geleid dat verband houdt met het gebruik van een luchtvaartuig en dat, in het geval van een bemand luchtvaartuig, plaatsvindt tussen het tijdstip.....  De omstandigheden waren dusdanig dat in dit geval het niet zeer waarschijnlijk was dat het voorval tot een ongeval zou leiden. Dit wordt ook zo genoemd in het rapport op pagina 13 in regel 17-22. De classificatie van het voorval als ernstig incident is daarmee onterecht. Het voorval is zeker onderzoekswaardig, daarom is er ook een sector onderzoek uitgevoerd, maar het besluit tot onderzoeken staat los van de ICAO-classificatie.  De term ernstig incident wordt op meerdere plekken in het rapport gebruikt (bv p6 - regel 2, P7 – regel 4).	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
6	ISMS	Algemene gegevens	ernstig incident	Definitie ICAO annex 13: <i>The difference between an accident and a serious incident lies only in the result.</i> In dit geval hebben meerdere veiligheidsbarrières effectief gefunctioneerd. Er is dus geen sprake van een ‘serious incident’ conform ICAO annex 13.	Ja	Zie ook regel nr. 5.
7	KLM	Samenvatting	Boeing B737-700	Veranderen naar Boeing 737-700, zonder B. B737-700 staat bij Boeing voor Bomber737-700. Dit type bestaat echter niet. Voor civiele vliegtuigen gebruikt Boeing nooit een B voor het typecijfer. Men schrijft dit altijd voluit, d.w.z. Boeing 737-700, of 737-700, dus zonder toevoeging van een B. Dit geldt voor het gehele rapport.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst in het gehele rapport.
8	KLM	Samenvatting	De beide piloten	Er zal ongetwijfeld bij beide bemanningsleden van iedere kist sprake zijn geweest van bewustzijn van een potentieel conflict. Op blz. 10 regel 3-6 staat dit ook zo genoemd voor de bemanning van de 737-800. Graag “beide piloten” veranderen door “beide bemanningen”	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst in het gehele rapport.
9	ILT	Samenvatting	Eerste zin wijzigen in: ‘Het conflict kon ontstaan omdat de luchtverkeersleider is afgeweken van de voorschriften die gelden voor het gebruik van deze convergerende banen’.	De procedure voor het gelijktijdig landen op de baan 18C en starten van de baan 24 schrijft voor dat de startklaring voor de baan 24 alleen gegeven mag worden als het landende luchtvaartuig meer dan 2 NM van de baandrempel is verwijderd of als het landende luchtvaartuig daadwerkelijk geland is. Ik ben van mening dat het niet volgen van deze procedure, gecombineerd met het noemen van een foutief vluchtnummer door de luchtverkeersleider bij de opdracht tot het afbreken van de start de aanleiding is voor het voorval.	Nee	Zie regel nr. 1.
10	LVNL	Samenvatting	Dit geldt overigens ook voor baancombinaties die worden gebruikt voor startende vliegtuigen.	Gaarne verduidelijken welke convergerende banen tegelijkertijd voor starten worden gebruikt.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst in het gehele rapport.
11	KLM	Samenvatting	gevaarlijke situatie	Omdat de verkeersleider en beide vliegers de situatie onderkenden is geen sprake geweest van een gevaarlijke situatie. Zie ook de eigen opmerking op pagina 13 regel 17 en 22. Op pagina 7 regel 13 wordt gesproken over een potentieel gevaarlijke situatie. Er wordt daarmee in het rapport niet consistent gebruik gemaakt van dezelfde terminologie voor hetzelfde voorval.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst in het gehele rapport.
12	LVNL	Samenvatting	de gevaarlijke situatie	Op blz 13, regel 17 constateert OVV ‘het voorval is een ernstig incident maar resulteerde niet in een daadwerkelijk gevaarlijke situatie omdat de baanverkeersleider dit voorkwam door [...]’	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst in het gehele rapport.
13	ISMS	Samenvatting	gevaarlijke situatie	Omdat er geen botsingsgevaar was is geen sprake geweest van een gevaarlijke situatie	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst in het gehele rapport.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
14	LVNL	Samenvatting	De gevaarlijke situatie werd pas door de verkeersleiding gesignaleerd nadat de bemanning van de B737-700 de doorstart meldde.	<p>Door het gehele document heen wordt beargumenteerd dat de verkeersleider de doorstart slechts opmerkte doordat de vliegtuigbemanning deze over de radio meldde. Naar de mening van LVNL is dat niet relevant.</p> <p>De gegevens laten zien dat het naderende toestel een laagste hoogte bereikte op 17:55:36 (UTC); de melding van de vlieger over de doorstart kwam vijf seconden later op 17:55:41 (UTC).</p>  <p>In het Schiphol AIP staat dat een doorstart zo snel mogelijk aan de verkeersleider moet worden gemeld. Op de ATIS werd geattendeerd op convergerende starts van 24. De bemanning was vervolgens ook door de naderingsverkeersleider al geïnformeerd over convergerende starts. Dit alles resulteerde in een bemanning die zich bewust was van convergerende starts en daarom de doorstart onmiddellijk meldde, wellicht zelfs voordat de verkeersleider in staat zou zijn geweest de doorstart visueel te herkennen. Ook zonder dat de bemanning de doorstart zou hebben gemeld, waren er nog voldoende mogelijkheden om de vliegtuigen te separeren.</p> <p>Gaarne aanpassing op dit punt, ook voor pagina 13, regel 24-25, pag 13, 31-34, pag 17, r 2-5 en pag 19, r2.</p>	Gedeeltelijk	Feitelijke aanpassing van de tekst in het gehele rapport.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
15	LVNL	Samenvatting	Het handhaven van voldoende separatie blijft echter de verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding, onafhankelijk van de melding van de bemanning	<p>De norm voor voldoende separatie voor vliegoperaties onder controle van de verkeersstoren is dat er geen botsingen plaatsvinden. Daarbij hoort ook het geven van informatie over andere vliegtuigen die in de buurt van een zeker toestel zijn, en de vlieger daarom ook zelf – indien mogelijk- een waarneming kan doen. Ook hoort daarbij dat de bemanning een melding doet waarmee de verkeersleiding of een ander vliegtuig/voertuig geholpen kan worden, zie de van toepassing zijnde regelgeving SERA.8005 (EU 923/2012):</p> <p><i>(a) In order to provide air traffic control service, an air traffic control unit shall:</i></p> <p><i>1. be provided with information on the intended movement of each aircraft, or variations therefrom, and with current information on the actual progress of each aircraft;</i></p> <p><i>2. determine from the information received, the relative positions of known aircraft to each other;</i></p> <p><i>313. issue clearances and information for the purpose of preventing collision between aircraft under its control and of expediting and maintaining an orderly flow of traffic;</i></p> <p><i>4. (...)</i></p> <p>Met betrekking tot het geven van klaringen om in separatie te voorzien wordt aangegeven dat separatie toegepast moet worden op één van de beschreven manieren (horizontaal/verticaal). Dit geldt echter niet <i>“for cases when a reduction in separation minima in the vicinity of aerodromes can be applied”</i>.</p> <p>Er zijn geen standaard separatienormen voor TWR zoals dat wel bij APP en ACC het geval is. Dit betekent dat alhoewel de vliegtuigen elkaar dicht genaderd zijn, de verkeersleider conform procedures heeft gehandeld en de situatie conform heeft opgelost door instructies te geven.</p> <p>Dit commentaar is ook van toepassing op de teksten in pagina 17, regel 7, en pag 18, r 7-8. Gaarne ook op die plaatsen aanpassing.</p>	Gedeeltelijk	Feitelijke aanpassing van de tekst in het gehele rapport.
16	KLM	Samenvatting	Joint Schiphol Integral Safety Management System (ISMS).	joint sector Integral Safety Management System (ISMS).	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
17	KLM	Samenvatting	Gehele alinea.	<p>In de samenvatting missen de conclusies van de OVV op basis van het eigen onderzoek wat gedaan is naar het voorval.</p> <p>Zoals de laatste alinea nu geformuleerd is lijkt het alsof het doel van het OVV onderzoek is geweest om het sector ISMS onderzoek te beoordelen i.p.v. onafhankelijk onderzoek te doen naar het voorval en daarvan de conclusies te publiceren.</p>	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
18	ISMS	Samenvatting	De Onderzoeksraad komt.. dit ISMS rapport.	<p>Het ISMS-onderzoek bestaat uit meerdere stappen: 1) een analyse van het incident, 2) beoordeling van het risico, 3) uitwerking van de mogelijke verbetermaatregelen en hun effecten op het risico, 4) besluit over te nemen maatregelen. Deze werkwijze is beschreven in het Manual ISMS-versie 2.1 (zie bijlage). Op dit moment is de sector bezig met stap 3. Daarbij wordt breder gekeken dan de verbeteringen die de incidentonderzoekers zien bij stap 2. In dit specifieke geval onderzoekt de sector o.a. maatregelen om verkeer te timen of om het gepubliceerde missed approach pad te laten divergeren van de vertrek route.</p> <p>Wanneer het gehele ISMS-onderzoek (stap 1. t/m 4.) is afgerond, kan worden vastgesteld welke maatregelen de sector gaat nemen en wat de effecten zullen zijn. Graag verzoek ik u de samenvatting, de conclusies en sectie 2.2 daarop aan te passen. Graag voorzien wij u van aanvullende informatie over de werkwijze van het ISMS.</p>	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
19	LVNL	Samenvatting	[...] het afwijken ICAO	Naar de mening van LVNL is dit onjuist en voldoet LVNL aan de voorwaarden die worden gesteld door ICAO.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
20	KLM	Samenvatting	Het afwijken ICAO-voorwaarden	Het afwijken van ICAO-voorwaarden	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
21	KLM	1.1	beide piloten	Er zal ongetwijfeld bij beide bemanningsleden van iedere kist sprake zijn geweest van bewustzijn van een potentieel conflict. Graag "beide piloten" veranderen door "beide bemanningen"	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst in het gehele rapport.
22	LVNL	1.2	Omdat er veel aanbod van startend verkeer was [...]	Dit was niet de reden voor de gekozen baancombinatie. De keuze voor te gebruiken banen is gebaseerd op milieuregels.	Nee	Uit interviews kwam naar voren dat in dit geval voor afhankelijk baangebruik is gekozen vanwege het grote aanbod van vliegtuigen.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
23	LVNL	1.2	'De baanverkeersleider kan vanaf zijn positie in de verkeerstoren de beide banen niet gelijktijdig zien; [...]'	<p>Beide vliegtuigen moeten voortdurend zichtbaar zijn. Dit is iets anders dan dat de verkeersleider ze beiden tegelijk moet kunnen zien. Bedoeld wordt dat de verkeersleider vanuit de toren de toestellen moet kunnen volgen die zij onder controle heeft. Daaraan wordt voldaan.</p> <p>Met de interpretatie zoals die nu in het conceptrapport is gegeven zou een verkeersleider de taak van aerodrome control als beschreven in ICAO DOC 4444, paragrafen 7.1.1.2, 7.1.1.2.1 en 7.1.1.3 nooit kunnen uitvoeren.</p> <p><i>7.1.1.2 Aerodrome controllers shall maintain a continuous watch on all flight operations on and in the vicinity of an aerodrome as well as vehicles and personnel on the manoeuvring area. Watch shall be maintained by visual observation, augmented when available by an ATS surveillance system. (...)</i></p> <p><i>7.1.1.2.1 Visual observation shall be achieved through direct out-of-the-window observation, or through indirect observation utilizing a visual surveillance system which is specifically approved for the purpose by the appropriate ATS authority.</i></p> <p><i>7.1.1.3 The functions of an aerodrome control tower may be performed by different control or working positions, such as:</i></p> <p><i>a) aerodrome controller, normally responsible for operations on the runway and aircraft flying within the area of responsibility of the aerodrome control tower;</i></p> <p><i>b) ground controller, normally responsible for traffic on the manoeuvring area with the exception of runways; c) clearance delivery position, normally responsible for delivery of start-up and ATC clearances to departing IFR flights.</i></p> <p>Gaarne aanpassing in het document, ook op de plaatsen pag 11, regel 25-26, pag 11, r 35-39, pag 11, r 13-15, pag 17, r 18, pag 17, r 21-23, pag 19, r 15 en pag 19, r 18-21.</p>	Ja	Dit commentaar komt overeen met de opmerkingen van de regels nr. 19 en 38.
24	ILT	1.2	Toevoegen na '': De luchtverkeersleider heeft niet gecontroleerd of de B737-700 binnen 2 NM afstand van de baandrempel was.	Zie hierboven genoemde voorwaarden voor het geven van de startklaring bij deze baancombinaties.	Nee	Zie regel nr. 1.
25	KLM	1.2	meldde de bemanning van de B737-700 dat zij een doorstart zou maken.	meldde de bemanning van de B737-700 dat zij een doorstart maakten.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
26	KLM	1.2	bemanning van de B737-700 had gemeld dat zij een doorstart zou maken.	bemanning van de B737-700 had gemeld dat zij een doorstart maakten.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
27	KLM	1.3	doorstart zou maken	doorstart maakte	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
28	KLM	1.3	Het TCAS heeft geen waarschuwing gegeven.	<p>Het betreft een conflict op lage hoogte waarbij bepaalde warning inhibitions actief kunnen zijn. De zin dat TCAS geen waarschuwing gaf zegt dus niet zoveel, het hangt af van de hoogte waarop een conflict zich voordoet.</p> <p>Alle Resolution Advisories zijn inhibited beneden 1000 + 100 ft AGL. Voor een Traffic Advisory geldt dat er een aural inhibition is beneden 500 ft + 100 ft AGL. De tekst kan hiermee genuanceerder gemaakt worden door te stellen: de separatie tussen de 2 vliegtuigen was zodanig dat het TCAS aan boord van beide vliegtuigen geen waarschuwing genereerde.</p>	Nee	Deze zin betreft feitelijke informatie wat tijdens een interview is verklaard. De verklaring waarom TCAS geen waarschuwing gaf, is hier niet relevant.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
29	KLM	1.4	Toen het vliegtuig in de bocht vloog, zag de gezagvoerder het andere vliegtuig.	Is dit wel mogelijk? Normaliter zit de gezagvoerder in de linker stoel. Kan je vanuit de linker stoel een vliegtuig zien wat rechtsachter je zit? Of zat de gezagvoerder rechts (x-seat)?	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
30	Ministerie van I&W	1.5	Windrichting en snelheid ..... 140 graden, 10 knopen.  Tekst moet worden: Windrichting en snelheid ..... 140 graden <b>en variabel</b> , 10 knopen	Toegevoegd moet worden dat de wind vlagerig was en de windrichting wisselde. Voor de nadering en landing op baan 18C was de wind noordelijk bij 3 knopen (aldus blz. 9, regel 15-16). De daaruit voortvloeiende rugwind kan (mede-)oorzaak zijn van de te vroege flair en dat het vliegtuig langer boven de baan bleef zweven (aldus blz. 9, regel 21-22).	Nee	Volgens de METAR die door het KNMI is verstrekt, was de wind ten tijde van het voorval zoals in het rapport vermeld.
31	KLM	1.5	Toevoegen: was het licht, donker, of schemerde het?	Van belang dit te noemen om juiste beeldvorming te krijgen.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
32	KLM	Onderzoek en Analyse	Algemene opmerking over hoofdstuk 2	In hoofdstuk 2 komt een hoop feitelijke informatie pas voor het eerst aan de orde. M.a.w. de scheiding tussen feitelijke informatie, onderzoek en analyse is niet geheel duidelijk.	Nee	De zgn. verkorte rapporten van de Onderzoeksraad hebben een ander format dan het ICAO-Annex 13 rapport waar een strikte scheiding is tussen feiten en analyse. In het verkorte rapport bevat het hoofdstuk 'Onderzoek en analyse' ook gegevens die uit onderzoek naar voren zijn gekomen.
33	Ministerie van I&W	2.1	een conflict oplevert.	Vervangen door 'een conflict kan opleveren.'  Voor een conflict zijn 2 vliegtuigen nodig en die zijn niet altijd in de buurt van elkaar, ook niet na een go-around.	Nee	Dit is de letterlijke tekst uit het OM van LVNL.
34	LVNL	2.1	[...] en wordt aan de hand van een tool bekeken of wordt voldaan aan de voorwaarden die [...]	Welk 'tool' wordt hier precies bedoeld? Er wordt overleg gepleegd tussen de Supervisor TWR en Supervisor APP. Er is in ieder geval geen "tool" beschikbaar om te zien of aan voorwaarden voldaan wordt. Wel kan, indien gewenst, worden gekeken naar relevante teksten zoals opgenomen in QRC/QRH's.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
35	Ministerie van I&W	2.1	Afhankelijke baancombinaties ..... afgehandeld aldus het OM.	Een go-around op baan 27 kan ook leiden tot een conflict met starts 24 of nadering/ go-around op baan 18C of 18R. Op blz. 7, regel 21-22, staat dat tijdens het voorval landingen 27 was ondergebracht bij een andere verkeersleider dan voor landen 18C. De tekst van blz. 11, regel 16-17, lijkt daarmee niet in lijn.  Voor de volledigheid dient de OVV te melden dat er meer banen op Schiphol door hun onderlinge ligging en richting afhankelijk gebruik opleveren. Daarbij kan het ook gaan om twee (min of meer) gelijktijdig go-arounds van bijvoorbeeld baan 27 en 18C.  Overigens kan de verkeersleider verantwoordelijk voor landingen 18C/18R en 27 niet gelijktijdig de naderende vliegtuigen zien. Wel moet hij elk vliegtuig individueel kunnen zien/volgen, mocht hij of zij daar behoefte aan hebben.	Nee	De genoemde combinaties met baan 27 zijn niet als afhankelijke baancombinatie genoemd.  Dit staat vermeld in paragraaf 2.1.1.  Dit staat beschreven in paragraaf 2.1.2.
36	KLM	2.1	In ICAO Doc 4444, Procedures voor luchtvaarnavigatiediensten, staat onder andere (samengevat en vertaald) vermeld:	Verderop (regel 33 en verder) wordt gesteld dat er niet aan de voorwaarden van ICAO doc 4444 is voldaan. Het is dan niet gepast om slechts een samenvatting en vertaling te geven van het betreffende gedeelte uit het ICAO doc. De volledige versie van de tekst is dan op zijn plaats in het analyse hoofdstuk. Een samenvatting en vertaling is subjectief, door de originele tekst te tonen kan de lezer van het rapport objectief de relevante informatie tot zich nemen.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
37	ILT	2.1.1	Verwijderen	Naar mijn mening is dit artikel niet van toepassing voor de baancombinatie landen 18C met straten 24, omdat hier geen sprake is van verminderde coördinatie. De onderschrijding van de separatiernorm is naar mijn mening veroorzaakt omdat de luchtverkeersleider de voorgeschreven procedure niet heeft gevolgd (alleen startklaring voor de baan 24 als het naderende vliegtuig zich meer dan 2 NM van de baandrempel 18C bevindt of daadwerkelijk geland is).	Nee	Zie regel nr. 1.
38	Ministerie van I&W	2.1.1 en 2.3	...wanneer elk luchtvaartuig permanent zichtbaar is voor de verkeersleider.  En  3. Afwijken ICAO voorschriften .... is geen sprake van permanente zichtbaarheid.	De verkorte vertaling van ICAO Doc 4444 zoals weergegeven op blz. 11, regels 25-26 beschrijft correct de eis dat elk luchtvaartuig permanent zichtbaar is voor de verkeersleider.  Blz. 17, regel 16 t/m bevatten de interpretatie van de OVV van de voorschriften uit ICAO Doc 4444, paragraaf 6.1 voor 'permanente zichtbaarheid' die erop neerkomt dat de verkeersleider beide luchtvaartuigen permanent gelijktijdig moet kunnen zien.  Deze interpretatie van de OVV is onjuist. Permanente zichtbaarheid is niet hetzelfde als permanent gelijktijdig zichtbaar.  IenW en de LVNL interpreteren ICAO Doc 4444, chapter 6.1, als dat een verkeersleider die verantwoordelijk is voor de separatie van twee vliegtuigen elk van die vliegtuigen permanent kan zien, mocht dat wenselijk zijn, maar dat hoeft niet persé gelijktijdig te zijn. Het is aan de verkeersleider een keuze te maken of en zo ja welk van de te controleren vliegtuigen hij of zij wil zien. Dit alles betekent dat er zich bijvoorbeeld geen obstakel mag bevinden tussen de verkeersleider en de te controleren vliegtuigen dat de zichtlijn(en) blokkeert.  Het aspect 'Permanente zichtbaarheid' komt meerdere keren terug in het concept OVV-rapport. Het OVV rapport dient te worden aangepast aan de ICAO Doc 4444 lijn en de interpretatie die IenW daaraan geeft.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
39	KLM	2.1	Voorwaarde C) is niet van toepassing omdat dit voor vliegtuigen geldt die achter elkaar vliegen.	Waarom is voorwaarde C niet van toepassing? In dit geval vloog de KLM B737 achter de HV B737. Hoewel niet op dezelfde heading, bevindt het ene vliegtuig zich wel achter het andere vliegtuig. Zie ook de opmerking in regel 3-5: De bemanning van een vliegtuig dat bezig is met de nadering van baan 18C, kan wel een vliegtuig zien dat vanaf baan 24 vertrekt omdat dit vliegtuig zich links voor het naderende vliegtuig bevindt.	Nee	Voorwaarde C) 'one aircraft following another' moet gelezen worden dat als beide vliegtuigen min of meer recht achter elkaar vliegen. Alle andere posities van beide vliegtuigen ten opzichte van elkaar, vallen onder voorwaarde B).
40	ILT	2.1.1	Verwijderen	Zie commentaar hiervoor.	Nee	Zie regel nr. 1.
41	ILT	2.1.2.	Verwijderen	Naar mijn mening zou het OM van LVNL duidelijker kunnen zijn op dit punt. De paragraaf over 'verminderde separatie tussen startend en landend verkeer' heeft alleen betrekking op de direct daarboven genoemde baancombinaties landen 06, starten 09 en gebruik 18L/36R. Bij de baancombinatie landen 18C en starten 24 is geen verminderde separatie toegestaan.	Nee	Zie regel nr. 1.
42	Ministerie van I&W	2.1.2	minder dan 2 NM	Vervangen door 'tenminste 2 NM'  Deze grens van tenminste 2 NM was voorheen 3 NM, maar is na lange discussie tussen LVNL en ILT/NSA teruggebracht naar 2 NM. Een verkeersleider mag dus geen startklaring geven voor een start 24 wanneer de nadering op baan 18C zich minder dan 2 NM tot voor baandrempel 18C bevindt.	Nee	Dit is letterlijke tekst uit het OM van LVNL.
43	Ministerie van I&W	2.1.2	'Minimaal 3 NM separatie op final' weghalen.	Niet relevant bij verminderde separatie.	Nee	Dit is letterlijke tekst uit het OM van LVNL.



Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
44	ILT	2.1.2	Verwijderen zin 'Aan ... voldaan'.	Zie eerdere uitleg van de procedure	Nee	Zie regel nr. 1.
45	ILT	2.1.2	Verwijderen 'Hierdoor ....bevond'.	Naar mijn mening is het artikel in het OM over de verminderde separatie niet van toepassing op deze baancombinatie	Nee	Zie regel nr. 1.
46	ILT	2.1.2	'maar ... afgewacht' moet zijn 'terwijl de naderende vlucht zich binnen 2NM van de baandrempel bevond'.	Naar mijn mening had de luchtverkeersleider de startklaring voor de baan 24 niet mogen geven omdat het naderende vliegtuig zich binnen 2 NM van de baandrempel bevond.	Nee	Zie regel nr. 1.
47	KLM	2.1.2	Ook de positie van de baanverkeersleider had invloed op het tijdig voorkomen van de ontstane situatie.	Ook de positie van de baanverkeersleider had invloed op het niet tijdig voorkomen van de ontstane situatie. Zou het woord "niet" hier moeten worden toegevoegd?	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
48	KLM	2.1.2	Dat beide vliegtuigen op lage hoogte een bocht moesten maken met een helling van 20 en 25 graden.	Graag hoogtes toevoegen waarop gedraaid werd, dit geeft meer context over de term "lage hoogte". Een bocht op 1000 ft is iets anders dan op 100 ft, maar allebei wordt wel gezien als een bocht op "lage hoogte".	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
49	KLM	2.1.2	De baanverkeersleider heeft de situatie niet zelf in een eerder stadium gesignaleerd, hij zag het pas nadat de bemanning van de B737-700 de doorstart meldde.	Geen correcte dan wel suggestieve voorstelling van zaken. De RC had de situatie ook niet eerder kunnen signaleren. De go-around call was de 1e trigger waar de RC op kon reageren omdat de call erg snel op de daadwerkelijke handeling volgde.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
50	LVNL	2.1.2	'[...] zou de baanverkeersleider zijn gealarmeerd door het GARDS [...]'	In het geval dat de bemanning van de B737-700 de doorstart niet of later gemeld zou hebben, dan zou de verkeersleider op basis van eigen waarneming actie genomen hebben. Deze actie zou reeds genomen worden vóórdat GARDS een waarschuwing gaf omdat de verkeersleider de doorstart visueel heeft waargenomen (omdat startend en landend verkeer continu wordt gemonitord). De twee laatste zinnen van deze alinea zijn daarom speculatief. Ook als de verkeersleider door GARDS geattendeerd geworden zou zijn, is nog helemaal niet vastgesteld dat de vliegtuigen dicht bij elkaar gekomen zouden zijn. Er is dan nog steeds ruimte voor de verkeersleider om instructies te geven.  Deze opmerking geldt ook voor pagina 15, regel 18-20.	Gedeeltelijk	Tekstuele aanpassing van de tekst.
51	Ministerie van I&W	2.1.3	Hierbij de moet de ..... vanaf baan 24 is gestart.	De OVV meldt hier de richting van 183 graden bij een go-around op baan 18C en constateert dat een conflict kan ontstaan met een start 24. Wat ontbreekt is dat de argumentatie van de keuze van 183 graden is genomen omdat de vlieger dan in de richting van de verlengde baan kan blijven vliegen en geen bocht hoeft te maken, maar ook om fysiek niet over Hoofddorp te vliegen, wat voordelen biedt voor externe veiligheid en geluid in Hoofddorp.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
52	LVNL	2.1.3	[...], dit werd gezien door een grondverkeersleider.	De stelling "De baanverkeersleider merkte de doorstart niet op" is niet correct. In het geval van 10 mei 2015 heeft de baanverkeersleider de doorstart wel opgemerkt, echter de grondverkeersleider zag het eerder.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
53	ILT	2.1.4	Toevoegen: Een belangrijke voorwaarde om een gevaarlijke situatie bij een doorstart te voorkomen is het volgen van de voorgeschreven procedure, waarbij de startklaring voor de baan 24 wordt gegeven als het naderende vliegtuig zich meer dan 2 NM van de baandrempel bevindt of daadwerkelijk is geland.	Naar mijn mening is de procedure niet gevolgd.	Nee	Zie regel nr. 1.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
54	ILT	2.1.4	Doorstart...voorkomen' wijzigen in 'doorstart in combinatie met het afwijken van de voorgeschreven procedure te voorkomen.	Naar mijn mening moet hier de afwijken van de voorgeschreven procedure worden toegevoegd.	Nee	Zie regel nr. 1.
55	KLM	2.1.4	De belangrijkste barrière om een gevaarlijke situatie bij een onverwachte doorstart te voorkomen, is vroegtijdige waarneming en ingrijpen door de baanverkeersleider. Het GARDS is weliswaar ook ontwikkeld om een doorstart te signaleren, maar dit systeem wordt pas geactiveerd tijdens het maken van de doorstart. In het geval van 2018 werd het GARDS 10 seconden na de melding dat de B737-700 een doorstart zou maken, geactiveerd. Als er geen, of op een later tijdstip een melding wordt gemaakt door de bemanning, is het wellicht te laat voor de baanverkeersleider om tijdig de juiste maatregelen te nemen om een gevaarlijke situatie te voorkomen.	Het woord "wellicht" in de tekst suggereert dat de OVV (nog) geen nader onderzoek heeft gedaan op dit punt en het scenario daarmee speculatief is. Indien de OVV wel een onderzoek gedaan heeft naar de effectiviteit van GARDS, dan kan het woord "wellicht" hier weggelaten worden en de conclusie gedeeld worden van het onderzoek.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
56	LVNL	2.1.4	een doorstart zou maken	Vervangen door: een doorstart inzetten.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
57	ILT	2.1.4	daadwerkelijk is geland' met zijn 'daadwerkelijk is geland of zich nog op voldoende afstand (2 NM) van de baandrempel bevind.	Naar mijn mening moet deze tekst worden toegevoegd. Bij een permanente stroom aan inbound verkeer kan LVNL alleen een veilige startklaring geven als het naderende vliegtuig is geland of zich op een veilige afstand (minimaal 2 NM) van de baandrempel bevindt.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
58	KLM	2.1.4	De enige manier om.....gevaarlijke situaties voorkomen	Dit is niet correct. Ook in de door OVV geschetste situatie kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Het volledig wegnemen van risico's is dan ook niet het doel op zich binnen het risicomanagement wat voorgeschreven wordt door ICAO en EASA. Binnen luchtvaart risicomanagement is het wel de eerste stap in de risk control strategie. Eerst wordt er gekeken of in alle redelijkheid het risico volledig weggenomen kan worden. Als dat mogelijk is, dan wordt het risico ook volledig weggenomen. Indien het niet mogelijk is om in alle redelijkheid het risico weg te nemen, dan wordt er gekeken naar maatregelen waarmee we het risico zo laag mogelijk kunnen brengen waarbij het risico in ieder geval op een aanvaardbaar niveau wordt gebracht.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
59	KLM	2.2	Naar aanleiding van de analyse van het voorval en de conclusies werden door het ISMS aanvullende maatregelen voorgesteld om potentiële risico's te reduceren.	Naar aanleiding van de analyse van het voorval en de conclusies werden door het onderzoeksteam aanvullende maatregelen voorgesteld om potentiële risico's te reduceren.  Het onderzoeksteam heeft deze maatregelen voorgesteld in het onderzoeksrapport. Dit is niet het ISMS, maar een partij binnen het ISMS.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
60	LVNL	2.3	'[...] dat het gebruik van de baancombinatie 18C (landen) en 24 (starten) een onafhankelijke operatie is [...]'	<p>Het is een afhankelijke baancombinatie welke niet 'getimed' hoeft te worden als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Het is niet onafhankelijk. LVNL noemt dit zo omdat de verkeersleider mag laten starten wanneer ze wil, ongeacht de positie van het landende toestel.</p> <p>Uit een latere uitleg van LVNL blijkt dat dit onafhankelijk wordt genoemd omdat de verkeersleider op elk moment een startklaring mag geven, ongeacht de positie van het landend vliegtuig.</p>	Nee	Volgens het OM van LVNL is deze baancombinatie afhankelijk. Er wordt niet vermeld dat deze combinatie, onder bepaalde voorwaarden, onafhankelijk wordt. In het onderzoeksrapport zijn alleen de vastgestelde procedures en benamingen vermeld.
61	ISMS	2.2 en 2.3	Gehele sectie.	In deze sectie worden verschillen tussen de OVV-analyse en het ISMS-onderzoek inzichtelijk gemaakt. Deze verschillen vinden veelal hun oorsprong in andere uitgangspunten van de OVV t.a.v. de inrichting van de Schiphol operatie en het omgaan met risico's. Dit zijn zelfstandige onderwerpen, die de OVV los van het ISMS-onderzoek aan de orde kan stellen. De ontwikkeling van ISMS-onderzoek is erbij gebaat de sectie 2.3 te richten op de uitvoering en inhoudelijke kwaliteit van het gezamenlijk onderzoek, zodat wij daaruit lessen kunnen trekken voor de aanpak van toekomstige ISMS onderzoeken.	Nee	Hoofdstukken 2.2 en 2.3 zijn geschreven in het kader van het voorval. Er is daarbij niet zozeer gekeken naar de inhoudelijke kwaliteit van het ISMS-onderzoek, dat een aantal stappen bevat, maar naar de inhoud van de analyse van het incident. Het rapport van de analyse bevat de meeste overeenkomsten maar het rapport van de Onderzoeksraad. Beoordeling van het gehele ISMS-proces valt buiten de scope van dit onderzoek.
62	KLM	2.3	Het ISMS-rapport concludeert dat het potentiële conflict onmiddellijk is gedetecteerd en volgens de geldende voorschriften is afgehandeld. Daarbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat de verkeersleider de situatie pas onderkende na een melding van de vliegtuigbemanning.	<p>Het ISMS-rapport concludeert dat het potentiële conflict onmiddellijk is gedetecteerd en volgens de geldende voorschriften van de betrokken partijen is afgehandeld.</p> <p>Joint Sector ISMS investigation report Chapter 4 - Conclusions .....the investigation team concludes that the potential conflict situation was detected immediately and managed compliant with present procedures of all involved parties.</p> <p>Er is gehandeld volgens de geldende instructies uit het AIP en OM van de LVNL. In het AIP staat dat een go-around z.s.m. gerapporteerd moet worden. Er wordt hierbij door de OVV onterecht gesuggereerd dat de RC sneller had kunnen reageren. Aangezien in dit geval de bemanning van het doorstartende toestel een zeer snelle melding van hun handelen maakte was er nauwelijks verschil tussen de handeling die de RC had kunnen detecteren en de melding. De onderkenning van de RC had daarom niet veel sneller gekund. De tekst in het OVV-rapport ondersteunt dit. Ref blz 9 regel 25-27.</p> <p>Het ISMS-rapport betwijfelt of negeert nergens de separatie verantwoordelijkheid van de LVNL. Via de AIP-instructie worden i.d.d. bemanningen aangespoord om een doorstart melding snel te doen. Echter indien een bemanning een doorstart laat of helemaal niet meldt dan is er altijd nog de controller die op eigen initiatief kan ingrijpen o.b.v. zijn eigen observaties of daarbij geholpen wordt door GARDS. In dit geval was de melding van de KLM bemanning in zo'n vroeg stadium dat de verkeersleider ook niet eerder had kunnen reageren.</p>	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
63	KLM	2.3	In het verlengde daarvan is de voorgestelde aanvullende maatregel om (kort weergegeven) piloten te trainen om luchtverkeerconflicten op lage hoogte op te lossen, vreemd. Het is juist de primaire taak van luchtverkeersleiders om te voorkomen dat piloten in een dergelijke situatie terechtkomen.	Deze aanvullende maatregel, indien op zichzelf gedaan, zou inderdaad vreemd kunnen overkomen. Echter hij wordt in combinatie met andere aanbevelingen gedaan (aanvullend dus). Het is inderdaad primair de controller die de separatie moet bewaken. Echter hij is daarbij wel degelijk afhankelijk van het adequaat reageren van bemanningen op controller instructies. Indien dit adequaat reageren versterkt kan worden middels training op het vlak van omgaan met onverwachte koersklaringen op lage hoogte dan komt dat de veiligheid ten goede.  Daarnaast wordt in de aanbeveling specifiek en bewust aangegeven dat het hier gaat om omgaan met ATC instructions. Het gaat er dus niet om dat vliegers op eigen gelegenheid conflicten moeten leren vermijden. Dat wordt in de huidige OVV tekst nu wel gesuggereerd.	Gedeeltelijk	Tekstuele aanpassing van de tekst.
64	LVNL		'[...] is de voorgestelde aanvullende maatregel [...] vreemd.'	Alle extra veiligheidsmaatregelen kunnen helpen. Het is niet uitzonderlijk dat vliegtuigbemanningen naar aanleiding van voorvalonderzoek (of voor speciale luchthavens) extra getraind worden. Deze zin schrappen.	Nee	Het is correct dat alle veiligheidsmaatregelen kunnen helpen, maar de essentie is dat een luchtverkeersleiding moet voorkomen dat een vliegtuigbemanning in een dergelijke situatie terechtkomt. Daarnaast is de training van piloten zodanig dat zij in staat moeten worden geacht deze conflicten te kunnen oplossen.
65	ILT	2.3		Naar mijn mening is de ICAO tekst m.b.t. het afwijken van de separatieminima bij deze baancombinatie niet van toepassing.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
66	KLM	2.3	Hierbij wordt niet de vraag opgeworpen hoe dit soort conflictsituaties kunnen worden voorkomen, maar wordt slechts geconstateerd dat de botsingskans binnen de aanvaardbare risicogebieden van LVNL valt. Dit is niet in overeenstemming met het uitgangspunt van de Onderzoeksraad dat risico's zoveel mogelijk moeten worden weggenomen in plaats van ze te beheersen.	Hoe conflictsituaties moeten worden voorkomen, is niet aan het onderzoeksteam en is dus ook niet iets wat opgenomen wordt in een onderzoeksrapport. Het risico op conflictsituaties wordt geïdentificeerd en binnen het ISMS wordt dan door de TOP SAG een besluit genomen over de acceptatie van dit risico en indien nodig gaat een werkgroep van experts werken aan oplossingen voor de conflictsituaties. Dit is een proces ingericht volgens de ICAO en EASA wet- en regelgeving voor Safety Management Systemen.  In de conclusie van het ISMS-onderzoeksrapport wordt enkel gesteld dat het risico dusdanig is, dat er geen onmiddellijke actie nodig is. Dat zegt niet dat er überhaupt geen actie nodig. In dit geval is er wel degelijk besloten door de TOP SAG dat er een team van experts moet komen om maatregelen te nemen om conflictsituaties te voorkomen. Dit staat niet in het onderzoeksrapport, maar in de notulen van de TOP SAG.  Er ontstaat een onvolledig beeld bij de OVV wanneer er enkel het joint sector onderzoeksrapport beoordeeld wordt en de TOP SAG besluiten en acties niet meegenomen worden in de beoordeling.  Het uitgangspunt van de OVV is overigens niet in lijn met de richtlijnen vanuit ICAO en EASA betreffende risicomanagement. De luchtvaartsector dient risico's te beheersen waarbij de eerste stap in de risk control strategie is om te beoordelen of in alle redelijkheid risico's volledig weggenomen kunnen worden. Het zoveel mogelijk wegnemen van risico's is dus onderdeel van risicobeheersing (risk management) en komt dus niet in de plaats van risico beheersing.  Op pagina 17 regel 41-43 wordt het overigens uitstekend verwoord: Het verdient de voorkeur deze risico's waar dat redelijkerwijs mogelijk is, weg te nemen en alleen als dat niet mogelijk is mitigerende maatregelen te nemen.	Gedeeltelijk	Tekstuele aanpassing van de tekst.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
67	LVNL	2.3	Dit is niet in overeenstemming met het uitgangspunt van de Onderzoeksraad dat risico's zoveel mogelijk moeten worden weggenomen in plaats van ze te beheersen.	Luchtvaart brengt risico's met zich mee. Voor ICAO is veiligheid <i>'The state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level'</i> . [ICAO Annex 19, Safety Management, second edition, July 2016]  LVNL dient een 'acceptable level of safety' te bereiken op basis van ICAO Doc. 4444 (2.1.1) en te voldoen aan haar door lenW opgelegde 'Beleidsregels veiligheidsnormen ATC'. Onderdeel hiervan is <i>kwantitatieve veiligheidsrisiconiveaus, waarbij de kans op een luchtverkeersleiding (ATC) gerelateerd ongeval, niet groter is dan 3x10-7 ongevallen per vlucht</i> . <a href="https://wetten.overheid.nl/BWBR0036878/2015-07-25">https://wetten.overheid.nl/BWBR0036878/2015-07-25</a>  Deze opmerking geldt ook voor de tekst op pagina 19, regel 15-16.	Gedeeltelijk	Tekstuele aanpassing van de tekst.  Zie ook regel nr. 68.
68	Ministerie van I&W	2.3	Dit is niet in overeenstemming .... .. van ze te beheersen.	De ICAO-lijn is het kennen van de risico's en die te beheersen tot aan acceptabel niveau van veiligheid. Een risico wegnemen is één optie daarbij. Deze insteek moet terugkomen in de betrokken alinea.	Gedeeltelijk	Tekstuele aanpassing van de tekst.
69	Ministerie van I&W	2.3	Een opeenstapeling van ... introduceert nieuwe risico's.	Voeg toe 'mogelijk' na 'vergroot'.  Er wordt al onderzoek gedaan naar het stapeffect van beheersmaatregelen. Bekeken wordt of het rendement van sommige maatregelen wellicht door stapelen vermindert.	Nee	Dit is een geciteerde tekst uit het 'Schipholrapport'.
70	KLM	2.3	Het is echter de verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding om te voorkomen dat een verkeersconflict op lage hoogte plaatsvindt.	De maatregel is niet bedoeld om de primaire taak van de verkeersleider over te nemen, maar het is bedoeld als een aanvullende barrière.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
71	LVNL	2.3	Daarnaast is het de vraag tot wie ISMS zich met dit voorstel richt [...]	Het door het ISMS onderzoeksteam gedane voorstel richt zich tot de gebruikers van de Luchthaven Schiphol. Er zijn voor Schiphol reeds een aantal vliegmaatschappijen die aanvullende eisen stellen aan hun flightcrews voordat zij mogen opereren op Schiphol.	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
72	KLM	3	gevaarlijke situatie	Omdat de verkeersleider en beide vliegers de situatie onderkenden is geen sprake geweest van een gevaarlijke situatie. Zie ook de eigen OVV-opmerking op pagina 13 regel 17 en 22.  Op pagina 7 regel 13 wordt gesproken over een potentieel gevaarlijke situatie. Er wordt daarmee niet consistent gebruik gemaakt van dezelfde terminologie voor hetzelfde voorval.	Ja	Feitelijke aanpassing van de tekst.
73	KLM	3	De gevaarlijke situatie werd pas door de verkeersleiding gesignaleerd nadat de bemanning van de B737-700 de doorstart meldde. Ondanks dat LVNL voorschrijft dat een doorstart meteen gemeld moet worden, blijft het handhaven van voldoende separatie de verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding, onafhankelijk van de melding van de bemanning.	Deze conclusie suggereert veel te veel dat de RC de go-around veel eerder had kunnen zien aankomen, nog voordat de crew melding was gedaan. Ten eerste kon dat in dit geval niet omdat de crew melding zeer vroeg kwam. Ten tweede is nergens aangetoond dat, indien de crew melding later of helemaal niet was gekomen, de RC de go-around beweging dan niet zou hebben gezien.	Ja	Zie ook regel nr. 72.
74	ILT	3	'vastgesteld' Moet zijn 'vastgesteld of het luchtvaartuig zich meer dan 2 NM van de baandrempel bevindt'.	In dit geval was het voorgaande luchtvaartuig geland en bevond het daaropvolgende vliegtuig (de B737-700) zich binnen 2 NM van de baandrempel. Indien de juiste procedure was gevolgd zou er geen startklaring gegeven zijn voor de baan 24.	Ja	Zie ook regel nr. 57.

Volgnr.	Partij	Hoofdstuk / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
75	ILT	3	Verwijderen zin 'Hoewel ....Doc 4444.'	Naar mijn mening staan de LVNL voorschriften bij deze baancombinatie geen afwijkingen toe ten aanzien van het tijdstip waarop de startklaring wordt gegeven. Naar mijn mening kan de procedure beter worden beschreven in het LVNL OM en zou duidelijker moeten worden omschreven dat de alinea over 'verminderde separatie' alleen van toepassing is op baancombinaties landen 06, starten 09 en gebruik 18L/36R.	Ja	Zie ook regel nr. 65.
76	LVNL	3	Het gelijktijdig landen en starten en gelijktijdig landen op convergerende banen [...]	Veranderen in: 'Het gelijktijdig landen en starten op convergerende banen.'	Ja	Tekstuele aanpassing van de tekst.
77	KLM	3	weegt dit niet op tegen het potentieel gevaar.	De OVV geeft geen onderbouwing hoe men de weging van het potentieel gevaar heeft gedaan afgezet tegen de op overheidsniveau geaccordeerde LVNL Safety case waarin het risico als aanvaardbaar gekenmerkt wordt.	Gedeeltelijk	Tekstuele aanpassing van de tekst.