

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'RUNWAY INCURSION SLEEPCOMBINATIE AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL'

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van reactie	Toelichting (o.a. reden niet overnemen en concept aanpassing tekst)
1	Amsterdam Airport Schiphol	1.1	Tijdens het gesprek van de AOM met de instructeur en de trekkerchauffeur, werd de trekkerchauffeur door de AOM gezien als de veroorzaker van de runway incursion. Als gevolg van deze beslissing werd de Schipholpas van de trekkerchauffeur ingenomen.	Beschreven regel in conceptrapportage feitelijk onjuist. Tijdens het gesprek van de AOM met de instructeur en de trekkerchauffeur, werd het duidelijk dat de trekkerchauffeur een Schipholregel had overtreden en er daardoor een gevaarlijke situatie was ontstaan. Om herhaling op de dag van uitvoering te voorkomen is de Schipholpas tijdelijk ingenomen. Daarbij is door de AOM vermeld dat er verder onderzoek zal worden gedaan naar de oorzaak.	De voorvalrapportage Airside, opgemaakt op de dag van het incident, spreekt over de trekkerchauffeur als veroorzaker van de <i>runway incursion</i> en dat hij een persoonlijke overtreding heeft begaan. De Schipholpas is na een week teruggegeven. De trekkerchauffeur handelde onder supervisie; de Schipholpas van de instructeur en van de apron controller zijn niet afgenomen. Hieruit blijkt dat onderscheid is gemaakt tussen betrokken personen.
2	Amsterdam Airport Schiphol	1.4.2.1	In dit gesprek werd de trekkerchauffeur door de AOM gezien als veroorzaker van de runway incursion en het incident werd aangeduid als een persoonlijke overtreding (*). Als gevolg werd zijn Schipholpas ingenomen.	Beschreven regel in conceptrapportage feitelijk onjuist. Een en ander is door de AOM tijdens interview niet zo gezegd: in het gesprek is vastgesteld dat, na visuele checks van het systeem buiten en in het systeem op het kantoor van de AOM, alles er op wees dat er een ontstoken stopbar is gekruist. Het oversteken van een ontstoken stopbar (al dan niet na klaring van LVNL/APC) is een ernstige overtreding. Om herhaling op de dag van uitvoering te voorkomen is de Schipholpas ingenomen. Er is niet gesproken over veroorzaker of persoonlijke overtreding, er is aangegeven dat de sanctioneringscommissie onderzoek doet en eventueel verdere stappen bepaalt.	De voorvalrapportage Airside, opgemaakt op de dag van het incident, spreekt over de trekkerchauffeur als veroorzaker van de <i>runway incursion</i> en dat hij een persoonlijke overtreding heeft begaan. De Schipholpas is na een week teruggegeven. De trekkerchauffeur handelde onder supervisie; de Schipholpas van de instructeur en van de apron controller zijn niet afgenomen. Hieruit blijkt dat onderscheid is gemaakt tussen betrokken personen. Voorts blijkt uit het onderzoek van de Onderzoeksraad dat de stopbar mogelijk een lichtintensiteit van 10% had en dat de stopbar niet is opgemerkt.
3	Amsterdam Airport Schiphol	2.1	In een eerder onderzoek van de Onderzoeksraad is geconcludeerd: "Het overzicht van het baangebruik op Schiphol komt tot stand door een veelheid aan verschillende bedien- en uitleespanelen zonder onderlinge koppeling Vereenvoudiging, integratie, redundantie en standaardisatie verminderen het risico op het maken van vergissingen" (Negen starts van een niet beschikbaar gestelde baan, Onderzoeksraad 2015).	Deze passage betreft naar onze mening de werkplek van LVNL en niet die van de medewerkers van APC.	In de begeleidende tekst van het rapport: "De veelheid van gebruikte systemen bij AAS en LVNL die qua uiterlijk, vormgeving en bediening van elkaar verschillen, is door een evolutie van vele jaren tot stand gekomen". Ook de hieruit volgende aanbeveling was gericht aan zowel AAS als LVNL.
4	Amsterdam Airport Schiphol	2.5	Zonder gedegen vooronderzoek waarin alle betrokkenen waren gehoord, werd de trekkerchauffeur gemeld dat hij een overtreding had begaan en dat hij als enige werd gezien als veroorzaker van de runway incursion. Als gevolg hiervan werd zijn Schipholpas ingetrokken, wat op Schiphol wordt gezien als een sanctie. Ook is er duidelijk verschil gemaakt tussen de direct betrokkenen. Hoewel de apron controller en de instructeur/remmer ook een aandeel hebben gehad in het tot stand komen van het voorval, is richting hen geen sanctie genomen.	De AOM is verantwoordelijk voor de goede orde en veiligheid aan airside. Bij ernstige voorvallen en of incidenten kan de AOM een Schipholpas innemen. Dit is zonder grondig onderzoek maar heeft als enig doel herhaling op de dag van uitvoering te voorkomen. Op de dag van het incident is er geen verschil gemaakt tussen betrokkenen. Inname pas is bedoeld om herhaling te voorkomen op de dag van incident. De apron controller was al naar huis gestuurd. Na telefonisch contact met AOM heeft de betreffende apron controller zich bij aanvang van de eerste werkdag bij leidinggevende gemeld om eea te bespreken.	De voorval rapportage Airside, op de dag van het incident, spreekt over de trekkerchauffeur als veroorzaker van de <i>runway incursion</i> en dat hij een persoonlijke overtreding heeft begaan. De Schipholpas is na een week teruggegeven. De trekkerchauffeur handelde onder supervisie; de Schipholpas van de instructeur en van de apron controller zijn niet afgenomen. Hieruit blijkt dat onderscheid is gemaakt tussen betrokken personen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
5	Amsterdam Airport Schiphol	2.5	Het was geen evenwichtige beslissing van de AOM om de trekkerchauffeur als enige en direct na het ongeval aan te merken als veroorzaker van de runway incursion, het voorval te classificeren als een overtreding en de Schipholpas in te nemen. Deze beslissing was dan ook niet in lijn met het begrip 'just culture' en kan effecten hebben op toekomstige veiligheidsonderzoeken en veiligheidsmanagement. Zeker ook omdat de beslissing niet was gebaseerd op een gedegen (voor)onderzoek. Het melden van onveilige situaties en het vrijuit kunnen praten over eigen handelen en fouten tijdens een incident of ongeval, is één van de belangrijkste voorwaarden waaraan een 'just culture' moet voldoen.	Beschreven conclusie niet in lijn met eerdere bovenstaande correcties en aanvullingen. Met de betrokkenen zijn gesprekken gevoerd, de pas is teruggegeven aan de chauffeur. Opmerking: Na het incident is de Just Culture benadering tevens vastgelegd in de HSE beleidsverklaring: In principe wordt niet gesanctioneerd bij (ernstige) incidenten, tenzij vaststaat dat er sprake is van opzet of grove nalatigheid. Wel kan besloten worden iemand voor de rest van de dag naar huis te laten gaan als diegene (mogelijk) niet meer naar behoren kan functioneren.	Gezien de bovenstaande reacties op de voorgestelde correcties en aanvullingen, blijven de conclusies onveranderd.
6	Luchtverkeersleiding Nederland	2.3	Een eerdere aanbeveling van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en EUROCONTROL om het 'One Runway, One Frequency, One Language' (OROFOL) principe toe te passen, is niet overgenomen. 'One Runway, One Frequency, One Language' (OROFOL) aanbeveling van ICAO en EUROCONTROL is door LVNL niet overgenomen.	De Raad is op de hoogte van een onderzoek waaruit blijkt dat het invoeren van OROFOL onveiliger is. Deze aanbeveling is door LVNL inderdaad om die reden bewust niet overgenomen. Mocht de Raad deze zin willen handhaven, dan svp vermelden waarom deze aanbeveling niet is overgenomen. Het is lang niet zeker dat het hebben van de vliegers en de sleeptrekkerchauffeur op dezelfde frequentie had kunnen bijdragen aan het voorkomen van dit voorval. Uit het onderzoek is ook niet duidelijk of de klaring om te kruisen aan de trekkerchauffeur gegeven werd toen de vliegers al op de baanfrequentie waren, of dat zij nog op de frequentie van 'Approach' afgestemd waren. Het onderzoek maakt daarom niet helder waarom dit een falende barriere zou zijn. Dit veronderstelde vangnet had in dit voorval overigens geen rol gespeeld of kunnen spelen, vanwege: <ul style="list-style-type: none"> • De vliegers hadden de sleep visueel al waargenomen. • De verkeersleiderassistent én de verkeersleider hadden de sleep op hoge snelheid zien rijden en waren alert voor de oversteek op een baan waar zojuist een landingsklaring voor was gegeven. • Het Runway Incursion Alerting System Schiphol (RIASS) gaf een waarschuwing. 	Aangenomen wordt dat LVNL verwijst naar het door LVNL opgestelde VEMER rapport (VEMER AOM en Kievit op de RC-frequentie; S&P/ PERFORMANCE, D/S&P 13/100, Versie 1.0, d.d. 29 januari 2014). Het rapport concludeert over het gebruiken door de AOM en de vogelwacht van dezelfde frequentie als die van de baanverkeersleider, onder het paragraafhoofd 'Veiligheid', dat: "Als totaal effect wordt ingeschat dat het veiligheidsniveau van de ontworpen operatie iets toeneemt ten opzichte van de huidige situatie". Onder het paragraafhoofd 'Efficiency', luidt de conclusie; "Dat dit een verwaarloosbaar effect is en daarmee wordt de efficiency-doelstelling gerealiseerd". De eindconclusie van het rapport luidt dat: "De voor- en nadelen van AOM en Kievit in het Engels op de frequentie van de Torenverkeersleider zijn tegen elkaar afgewogen. De conclusie is dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen". Daarnaast is recent een nieuw onderzoek door EUROCONTROL gepubliceerd (Sudden High Energy Runway Conflict (SHERC), Edition 1.0. Edition Validity date: 03/03/2017). Het onderzoek geeft voorbeelden aan waarbij procedures op vliegvelden bijdroegen aan het ontstaan van een incident. Onder de genoemde voorbeelden worden ook met name genoemd: "Runway Ops vehicles not on same frequency as TWR controller en Runway Ops vehicles not under control of TWR controller".
7	Inspectie Leefomgeving en Transport	1.3	Sleepbewegingen worden gecoördineerd door Apron control onder verantwoordelijkheid van LVNL.	'Apron Noord control' om misverstanden met 'Apron Zuid Control' te voorkomen	Hier wordt Apron control in het algemeen bedoeld.
8	Trekkerchauffeur	1.4.3.1	Het viel hem op dat de sleepcombinatie een vrij hoge snelheid had en geen snelheid minderde bij het naderen van de baan.	Opmerking: Het is niet mogelijk om met een zware combinatie (trekker met B787) met vrij hoge snelheid de bocht te nemen. Vanuit de bocht naar de baan, kan de snelheid niet 'vrij hoog' zijn geweest.	Dit betreft de observatie van de assistent verkeersleider.