



De Onderzoeksraad voor Veiligheid
T.a.v.
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Stuknummer ^{OvV}	12000432
Dossiercode:	
Registratie-datum:	14 MRT 2012
In behandeling bij:	
Naam:	Afdoening:

DE ONDERZOEKRAAD VOOR VEILIGHEID

uw brief van:
21 dec. 2011

schiphol-o:
12 maart 2012

contactpersoon:

uw kenmerk:
OvV-11502615

ons kenmerk:
SP/QS/411

toestelnummer:

onderwerp:
OvV rapport m.b.t. start taxibaan

bijlage(n):

faxnummer:

Geachte

Van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) ontvingen Luchtverkeersleiding Nederland en Amsterdam Airport Schiphol een rapport betreffende de start van een taxibaan op 10 februari 2010. In dat rapport wordt aan LVNL een tweetal aanbevelingen gedaan, te weten:

- In samenwerking met de luchthaven een risico-inventarisatie op te stellen voor het taxiënd verkeer nabij start- en landingsbanen en zich in haar handelen te laten leiden door de uitkomsten ervan;
- Zolang deze risico-inventarisatie niet is uitgevoerd en de uitkomsten niet zijn geïmplementeerd, de entries zonder groene middenverlichting niet meer te gebruiken in het donker als tijdens taxiën daarvoor een taxibaan moet worden overgestoken.

In het rapport wordt aan AAS tevens een tweetal aanbevelingen gedaan:

- In samenwerking met de luchtverkeersleiding een risico-inventarisatie op te stellen voor het taxiënd verkeer nabij start- en landingsbanen en zich in haar handelen te laten leiden door de uitkomsten ervan en, tenzij de risicobeoordeling anders laat zien,
- De infrastructuur zodanig aan te passen dat alleen taxibanen aan de luchtverkeersleiding beschikbaar worden gesteld die zijn voorzien van groene middenverlichting voor alleen de te volgen route(s).

De eerste aanbeveling is voor LVNL en AAS gelijk en is door beide partijen overgenomen. Een project gezamenlijk met LVNL en de luchthaven zal worden gestart om een nadere analyse te doen van de risico's voor het taxiënd verkeer nabij start- en landingsbanen.

Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de uitgebreide ervaring die reeds bij de luchthaven en verkeersleiding aanwezig is en eerder gemaakte risico-analyses op dit terrein. LVNL zowel als de luchthaven zijn voornemens dit project uit te voeren in het samenwerkingsverband Veiligheidsplatform Schiphol (VpS), waarmee de resultaten ook voor de andere Schipholgebruikers beschikbaar komen. De risicoanalyse zal starten in het tweede kwartaal van 2012 en naar verwachting eindigen in het vierde kwartaal van 2012. Over de uitkomsten daarvan zullen wij u passend informeren.

LVNL is nagegaan welke opties beschikbaar zijn om aan de tweede aanbeveling invulling te geven.

- De meest directe daarvan is de aanbeveling als werkinstructie mee te geven aan het verkeersleidingspersoneel. Dit resulteert in de noodzaak om het taxiën van vliegtuigen zodanig te begeleiden en de taxiroute zodanig te wijzigen, dat in het donker vliegtuigen voor het laatste stukje taxiën naar de startbaan niet meer een taxibaan over hoeven te steken. Dit betekent een aanzienlijke complicatie van de operatie, waar alle grond- en baanverkeersleiders apart voor getraind moeten worden. Dit wordt daarom vooralsnog als te complex en niet reëel haalbaar beoordeeld.
- Een alternatief zou kunnen zijn om in het donker alleen nog maar die toeritten te gebruiken die van hartlijnverlichting zijn voorzien. De banen op Schiphol zijn echter alleen voorzien van hartlijnverlichting bij de entries van de holdingpoints, die gebruikt worden tijdens beperkt zicht condities (BZO). Dat betekent daarom een significante capaciteitsreductie in het donker, vergelijkbaar met beperkt zicht omstandigheden. Dit wordt als niet realistisch beoordeeld.
- Om op het taxibanenstelsel uitsluitend de standaard rijrichting af te dwingen en daarmee een situatie zoals die optrad tijdens het taxibaanstartincident te voorkomen is niet realistisch omdat flexibel ingesprongen moet kunnen worden op bijzondere situaties als pechgevallen, dreigende neus-aan-neus situaties en onderhoud van taxibanen.

Combinaties van dergelijke maatregelen zijn wellicht nog denkbaar. Volgens wettelijk voorschrift kan LVNL geen enkele variant implementeren zonder een goede veiligheidsanalyse en bijpassende argumentatie dat dit ook veilig kan. Het is naar de mening van LVNL daarom redelijk om voordat deze aanbeveling opgepakt kan worden, eerst het resultaat van de risicoanalyse uit de eerste aanbeveling af te wachten om vervolgens met die kennis de tweede aanbeveling opnieuw in overweging te nemen. Tot die tijd kan LVNL geen uitvoering geven aan de genoemde tweede aanbeveling.

AAS is van mening dat, zoals al door OVV aangegeven in de tweede aanbeveling, besluitvorming over het aanpassen van de infrastructuur plaats zal vinden nadat de resultaten van de gezamenlijke risicoanalyse bekend zijn.

Wij vertrouwen erop u hiermee passend geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groeten,

Executive Vice President & COO
Schiphol Group

CEO/Bestuursvoorzitter
Luchtverkeersleiding Nederland

Kopie van deze brief naar:

- De Minister van Infrastructuur en Milieu
- De Minister van Veiligheid en Justitie
- De Inspecteur Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport