



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

De heer J.J. Atsma, Staatssecretaris
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Stuknummer OVV:	10001625
Dossiercode:	
Registratie- datum:	- 8 NOV 2010
In behandeling bij:	
Naam:	Afdeling

DE ONDERZOEKRAAD VOOR VEILIGHEID

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol
Nederland
Tel: +31(0) 20 40 62 000
Fax: +31(0) 20 64 84 999
E-mail: ovv@lvnl.nl

uw brief van:

-

schiphol-o:
4 november 2010

contactpersoon:

uw kenmerk:

-

ons kenmerk:
CEO/2010/6544

toestelnummer:

onderwerp:

Opvolging aanbevelingen
Onderzoeksraad voor Veiligheid
naar aanleiding van THY1951

bijlage(n):
Zie brief

faxnummer:

Geachte

Op 25 februari 2009 stortte een Boeing 737-800 van Turkish Airlines neer kort voor de landing op Schiphol. Door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) is een uitgebreid onderzoek naar dit ongeval ingesteld. De rapportage over dit onderzoek is openbaar.

In het onderzoeksrapport van de OvV worden aanbevelingen gedaan, onder andere aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Conform de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid dient het bestuursorgaan aan wie een aanbeveling is gericht, binnen een half jaar na verschijning van het OvV rapport aan de betrokken Minister kenbaar te maken wat zijn standpunt ten aanzien van de opvolging van deze aanbevelingen is. Een afschrift van deze reactie dient gelijktijdig aan de voorzitter van de OvV verzonden te worden.

Hierbij bied ik u de gevraagde reactie aan. In de bijlage bij deze brief is verwoord hoe LVNL op de aanbevelingen van de OvV ingaat.

Ik vertrouw erop u hiermee passend geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet

CFO / Bestuurslid

Kopie van deze brief naar:

- De voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
- De Minister van Binnenlandse Zaken
- De Inspecteur Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat

Bezoekadres:
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

AANPAK AANBEVELINGEN OVV TURKISH AIRLINES THY 1951

INLEIDING

In het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), dat is opgesteld naar aanleiding van de crash van Turkish Airlines Boeing 737-800 op 25 februari 2009 vlak voor de landing op Schiphol, staan de volgende aanbevelingen voor LVNL:

"LVNL dient haar procedures voor het oplijnen van vliegtuigen voor de nadering zoals beschreven in het Voorschriften Dienst Verkeersleiding (VDV) in overeenstemming te brengen met de ICAO procedures.

Tevens dient LVNL er zorg voor te dragen dat verkeersleiders volgens de VDV werken."

In haar reactie – die ook is opgenomen in het genoemde rapport – stelt LVNL dat voor het specifiek in het onderzoeksrapport genoemde geval de VDV in overeenstemming zijn met de ICAO richtlijnen en dat de verkeersleider de VDV correct heeft gevolgd toen hij het vliegtuig een vector gaf om op te lijnen op het ILS signaal. In haar eindrapport heeft de OVV niettemin twee aanbevelingen op dit gebied gedaan.

OPVOLGING AANBEVELINGEN

LVNL gaat onderzoek doen specifiek gericht op het deel van de verkeersleidingsoperatie waarin verkeer wordt opgelijnd voor de eindnadering met behulp van een Instrument Landing Systeem (ILS). Doel is om te verzekeren dat vliegers in staat worden gesteld om een gestabiliseerde nadering uit te voeren.

- a.) Er zal worden onderzocht welke aanpassingen aan de combinatie van mens-machine-procedure eventueel noodzakelijk of wenselijk zouden zijn om te verzekeren dat vliegers in staat worden gesteld een gestabiliseerde nadering op Schiphol uit te voeren.

Bepalend daarbij is de goede aansluiting tussen de werkwijze in de cockpit en de werkwijze van de verkeersleiding die samen zorgen voor een gestabiliseerde nadering. In het kader van het onderzoek zal tevens worden gekeken naar de huidige inrichting van het ATM systeem voor het onderwerp "oplijnen van vliegtuigen voor de nadering" in het licht van ICAO Standards and Recommended Practices (en eventuele andere relevante wetgeving).
- b.) De eventuele aanpassingen worden geëvalueerd op veiligheid, efficiency en milieu aspecten en uiteraard ook op operationele werkbaarheid. Indien deze effecten acceptabel en realiseerbaar zijn zal, indien nodig, een voorstel voor aanpassing van het ATM systeem worden gemaakt.
- c.) De bestaande processen die waarborgen dat de VDV dan wel de ICAO Standards and Recommended Practices in de dagelijkse uitvoering op dit specifieke punt van "oplijnen" ook daadwerkelijk gevolgd worden, zullen worden onderzocht. Aangegeven zal worden welke waarborgen eventueel nog extra nodig zijn om ook naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat overtuigend aan te kunnen tonen dat de procedures op dit punt blijvend gevolgd worden.

PLANNING

De specificatie van de aanpak voor de mogelijke verbeterpunten uit 2a.) wordt begin 2011 afgerond. De verbeteringen worden dan, indien implementatie realistisch is, ingevoerd in het vierde kwartaal van 2011.