

Vergaderjaar 1997–1998

25 874

Ongeval Transavia-toestel

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 3 februari 1998

In deze brief wordt ingegaan op de vragen zoals die door de leden Keur, Reitsma en Van 't Riet werden gesteld tijdens het ordedebat op 13 januari 1998 naar aanleiding van het ongeval met het Transavia toestel op 24 december 1997. De toedracht van het ongeval wordt onderzocht door de Raad voor de Luchtvaart (RvdL). De uitkomst van dat onderzoek is nog niet beschikbaar. Veel informatie is nog onder de Raad ten behoeve van het onderzoek. Onderstaande informatie is uitsluitend gebaseerd op de inzichten die mij thans bekend zijn, ik sluit dan ook niet uit dat de uiteindelijke analyse kan afwijken.

Het Transavia ongeval vond plaats op 24 december 1997 om ongeveer 23.50 lokale tijd bij zuidwestenwind. Als landingsbaan was die avond de Zwanenburgbaan (19R) in gebruik, het startende verkeer werd afgehandeld vanaf de Kaagbaan (24). Het Transavia toestel voerde een normale naderingsprocedure uit waarbij zich geen bijzonderheden voordeden. Bij de landing van het toestel brak door een nog vast te stellen oorzaak het neuswiel af waarna het toestel uiteindelijk nabij het eind van de landingsbaan in het gras tot stilstand kwam.

De windinformatie voor baan 19R naderingsplanning (ATIS) spreekt van een wind uit de richting 230 graden met een snelheid van 33 knopen. De richting over een periode van 2 minuten varieert tussen 200 en 260 graden en de windsnelheid met uitschieters tot 45 knopen. De laatste daarvoor door de verkeersleider aan de vlieger doorgegeven windinformatie was 240 graden en een snelheid van 30 knopen met uitschieters tot 43 knopen.

Daarna meldde de vlieger op ongeveer 600ft hoogte dat hij, op basis van zijn boordapparatuur, een wind ondervond uit de richting 240 graden met een snelheid van 50 knopen. De waargenomen actuele wind omstreeks het tijdstip van de landing was richting 235 met een uitschieter van 46 knopen.

Met betrekking tot de windinformatie zoals hierboven weergegeven passen nog de volgende kanttekeningen. Voor het individuele vliegtuig geldt uitsluitend de wind tijdens zijn landing als maatstaf, terwijl bij een situatie met veranderende wind niet ieder moment een andere baan toegewezen kan worden vanwege verkeersleidingstechnische aspecten. Op wisseling van baangebruik zit een lead-time van ongeveer twintig minuten. De gezagvoerder is te allen tijde verantwoordelijk voor de vlucht, inclusief de landing. Dit is niet anders dan op luchthavens waar geen baankeuze is. Nader onderzoek, ondermeer naar de wijze waarop de besluitvorming met betrekking tot de baantoewijzing heeft plaatsgevonden, zal uit moeten wijzen of de baantoewijzing correct is verlopen.

Voor wat betreft de schijnbare verschillen tussen de informatie die de vlieger en de verkeersleider tot hun beschikking hebben moet worden opgemerkt dat er vanwege het operationele gebruik van de informatie voor verschillende doeleinden verschillende eisen worden gesteld aan de presentatie van de informatie. Hierbij spelen aspecten van betrouwbaarheid over langere periode (middeling) en voorspellende waarde een rol. De vlieger heeft gedurende de nadering de beschikking over door het navigatiesysteem gegenereerde informatie over de actueel ondervonden wind. Daarnaast verkrijgt hij via de verkeersleiding de informatie over de heersende wind nabij de baandrempel, dit gemeten en gerapporteerd conform ICAO standards. De wijze van totstandkomen van deze beide informatiesoorten is verschillend echter het gebruiksdoel ook.

Reeds vele jaren wordt middels het Geluid Preferentieel Baangebruik-systeem Schiphol (GPBS) de te gebruiken landings- en startbaan bepaald. Dit systeem bestaat inmiddels meer dan 10 jaar. De kern van het systeem is gebaseerd op het uitgangspunt dat een vanuit geluid meest gunstige baan wordt gekozen zolang de dwarswind binnen bepaalde grenzen blijft. Sinds 1990 ligt die grens overdag op 15 knopen en 's nachts op 25 knopen. De hogere waarde 's nachts kan worden gehanteerd vanwege het rustiger verkeersbeeld en mede daardoor de mogelijkheid om de vliegtuigen op grotere afstand reeds op het verlengde van de baan te dirigeren. De genoemde dwarswindgrenzen dienen niet te worden verward met de operationele limieten van de individuele vliegtuigen. De meeste moderne straalverkeersvliegtuigen beschikken over een bij de certificatie vastgestelde «demonstrated crosswind» van 30 kts of meer. De windcriteria van het GPBS zijn slechts de grenzen waarbij een andere baanpreferentie van kracht wordt. In geval van dwarswindproblematiek ondervonden door de vlieger zal een verzoek van de vlieger voor een andere baan mede aanleiding voor de verkeersleiding kunnen zijn om over te gaan tot een andere baancombinatie conform het GPBS. Deze situatie doet zich vooral voor als er sprake is van veranderende windsituaties. Hierbij speelt tevens een rol het dilemma van de verkeersleider om bij dwarswindcriteria in de buurt komen van de operationele limieten van de individuele vliegtuigen en bij sterk veranderend windgedrag steeds de optimale baankeuze te maken. Immers de wisseling van baangebruik vergt een lead-time van ongeveer twintig minuten.

Sinds de problemen met de overschrijding van de geluidszones, wordt op de RLD druk uitgeoefend door met name de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven Schiphol om de dwarswindcriteria voor baantoewijzing overdag te verruimen naar de waarde zoals die 's nachts ook van kracht is. Daardoor zouden de qua geluidshinder ongunstige banen verdergaand kunnen worden ontzien. Vooral om veiligheidsredenen is hier door de RLD geen gehoor aangegeven. De reden dat de criteria overdag conservatiever moeten zijn is dat vanwege de grotere verkeerintensiteit afwijkende behoeften van individuele vliegtuigen moeilijker zijn te accommoderen. Indien ook overdag het dwarswind-

criterium dicht bij de operationele limieten van de meeste vliegtuigen wordt gelegd zal ongewenste verstoring van het verkeersbeeld het gevolg zijn. De hieruit voortspruitende vertragingen kunnen voor de gezagvoerder de drempel vormen om landingen af te breken of een andere baan te vragen en dus de veiligheid negatief beïnvloeden. Om deze reden wordt overdag een wat conservatievere grens in GPBS gehanteerd. Reeds geruime tijd wordt op initiatief van de RLD onderzoek gedaan naar de systematiek van windmeting en rapportage ten einde te komen tot een systeem van baantoewijzing, meer toegespitst op de specifieke gebruiksproblemen op Schiphol.

Uit zorg over de druk van de operators is ook vanuit de vliegerorganisatie VNV sinds midden december 1997 contact met de RLD ontstaan, het VNV maakt zich met name zorgen over de in haar ogen te beperkte vrijheid van baankeuze door de vlieger. Mede vanwege de eerdergenoemde druk op verruiming van de windcriteria wordt door de RLD in overleg met LVB, luchthaven en KLM nagegaan of een andere benadering van de baantoewijzing tot de mogelijkheden behoort. De zorgen van de VNV zullen daarbij worden meegenomen. Uitgangspunt bij een eventuele herziening van het systeem van baantoewijzing is dat de verantwoordelijkheden van Luchthaven, Verkeersleiding en Vlieger goed tot hun recht komen terwijl tevens moet worden voorzien in de mogelijkheid van flexibele toepassing afhankelijk van de heersende weerssituatie; dit onder de voorwaarde dat de veiligheidseisen vooropstaan.

De verantwoordelijkhedenverdeling met betrekking tot het baangebruik is als volgt. De luchthaven stelt de te gebruiken banen beschikbaar conform het gebruiksplan, de LVB wijst de banen toe volgens het GPBS en de vlieger accepteert de hem aangeboden baan overeenkomstig de voor zijn vliegtuig geldende limieten. Tot aan het moment van de landing kan de vlieger besluiten tot het afbreken van de nadering op de aangeboden landingsbaan. De vlieger kan er dan voor kiezen om of te verzoeken op een andere baan te mogen landen of om een nieuwe nadering op dezelfde baan te maken indien de condities zijn verbeterd of om uit te wijken naar een andere (gunstiger) luchthaven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink