

RESPONSES RECEIVED ON DRAFT REPORT 'AIRPROXES NEAR LELYSTAD AIRPORT'<sup>1</sup>

| Number | Party | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)   | Argumentation for response   | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response                          |
|--------|-------|-----------------------|------|----------------|--|--|--------------------------------|--|
| 1      | LVNL  | Summary               | 4    | 15             | "As per ICAO airspace classification" LVNL does neither provide...                       | Ter verduidelijking dat dit de normale dienstverlening is gegeven de airspace classificatie.   | Yes                            | Tekst is aangepast.                                  |
| 2      | LVNL  | Summary               | 5    | 5              | Have taken temporary ... measures to improve...<br>Invoegen na temporary: and permanent. | LVNL heeft een set aan maatregelen doorgevoerd, waaronder het tijdelijk instellen van eenrichtingsverkeer op 7 december, maar ook een groot aantal permanente maatregelen na 7 december.   | Yes                            | Tekst is aangepast.                                  |
| 3      | LVNL  | Summary               | 5    | 28             | 'Although...' please replace by 'whilst acknowledging...'                                | Juist vanwege het unieke karakter van deze wijziging hebben LVNL en CLSK een uitgebreide awareness campagne gedaan.  | Yes                            | Tekst is aangepast.                                  |
| 4      | LVNL  | 2.1                   | 11   | 18             | All aircraft shall make runway reservations using LARSA.                                 | "Lelystad Lelystad Airport is verantwoordelijk voor het flight scheduling software systeem LARSA, niet LVNL. Doel van dit pakket is de beschikbare capaciteit op Lelystad Airport doelmatig te verdelen naar alle gebruikers van Lelystad Airport binnen de gestelde openstellingstijden en capaciteitskaders van LVNL (VEM performance EHLE). Het gebruik van LARSA is niet verplicht gesteld bij gebruikers. LVNL heeft geen rol in het operationele gebruik van LARSA door gebruikers en is ook niet inhoudelijk betrokken geweest in de ontwikkeling van deze 'non-committal' software tool. Door het vrijwillige karakter van de LARSA tool, reguleert de LVNL verkeersleider het vertrekkend, aankomend en 'circuit' verkeer. Dat doen zij onder meer door het toepassen van een start-up interval (3 a 5 minuten), het afhouden van verkeer buiten de CTR of het stilleggen van het circuitverkeer. Op deze wijze wordt een voorspelbare operatie gerealiseerd met een acceptabele belasting van de radiofrequentie. Deze operationele werkwijzen en afspraken werken goed bij drukke momenten en zijn onderdeel geworden van de dagelijkse werkwijze." | Partly                         | Tekst is aangepast, voor zover het feiten betreffen. |
| 5      | LVNL  | 2.1                   | 11   | 24             | Tussenvoegen van 'large' tussen 'for' en 'commercial traffic'.                           | De IFR routes zijn geopend voor commercial traffic zoals (kleinere) business aviation toestellen dan wel MRO verkeer. Middels een (rad) restrictie is specifiek 'large' commercial verkeer (transavia, ryan air) niet mogelijk op de IFR routes.   | Partly                         | Tekst is gewijzigd in commercial air transport.      |

<sup>1</sup> Responses are displayed in the original language. The response of the Dutch Safety Board is written in the Dutch language.

| Number | Party | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)  | Argumentation for response  | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response  |
|--------|-------|-----------------------|------|----------------|---|---|--------------------------------|--|
| 6      | LVNL  | 2.4.3                 | 25   | 1-5            | LVNL concluded that a second radio frequency has many operational and financial consequences and has a long lead time. * On the other hand, LVNL states that this will only lead to a marginal gain in the occupation time of the frequency. The results of this study were fed back to the users of the airport. Please add at * : 'The expectation at that time was that adding a separate ground frequency could actually be detrimental to safety, as the Tower Controller would now have to coordinate with a ground controller. With a taxi track that is (very) close to the runway, this was deemed undesirable.' | Dit zou inderdaad te lang duren voordat het effectief zou kunnen zijn. Bovendien waren er gereede twijfels of dit de veiligheid wel realistisch zou kunnen verbeteren.  | Yes                            | Tekst is aangepast.  |
| 7      | LVNL  | 2.4.4                 | 25   | 22-23          | "LVNL believes.... in this area.<br><br>Please replace by:<br><br>LVNL advises to further investigate how to improve flight preparation with all parties involved, including the Human Environment and transport inspectorate (ILT) and flying community."  | LVNL is van mening dat het verder verbeteren van vluchtvoorbereiding een zeer belangrijk onderdeel is van het verder verbeteren van overall safety op Lelystad Airport. Dit is wel een onderwerp dat gezamenlijk moet worden opgepakt door betreffende partijen. Alleen een grotere rol van handhaving zou te eenzijdig zijn. | No                             | In de voorgaande zin staat al vermeld dat de mate van vluchtvoorbereiding, vaardigheden en veiligheidsbewustzijn van met name recreatieve piloten op Lelystad Airport een punt van zorg is van LVNL. |
| 8      | LVNL  | 3.1                   | 27   | 4-5            | This was a sudden increase in the number of reported airproxes compared to the period before 7 November 2019.   | Over de periode vóór 7 november is niet volledig bekend hoeveel airproxes er geweest zijn. Ná 7 november zijn verkeersleiders gaan melden, en de betrokken bedrijven agv de wijziging. Het is feitelijk juist dat het aantal gerapporteerde airproxes toenam, maar de datasets zijn eigenlijk niet vergelijkbaar.             | No                             | De meldingen waar hier naar verwezen wordt, zijn afkomstig van piloten en niet van verkeersleiders.  |
| 9      | LVNL  | 3.2.1                 | 27   | 25             | "ATC did not notice in time that the Blackshape had turned to base leg.<br>Please add: "The pilot of the Blackshape also did not notice in time that he had turned to base leg in front of another aircraft that was preceding his flight."   | Equally the pilot had apparently missed the aircraft that was preceding his.  | Yes                            | Tekst is aangepast.  |
| 10     | LVNL  | 3.3                   | 31   | 23-24          | ...in combination with the occupation of the tower frequency...   | Suggest to use "congestion" or 'busy frequency', or 'high occupancy' – instead of "occupation".   | Yes                            | Tekst is aangepast.  |
| 11     | LVNL  | 3.3                   | 31   | 24             | "Can sometimes still be a challenge for ATC.<br>Suggestion to change this into:<br>"It appeared that the amount of VFR traffic, in combination with the busy occupancy of the tower frequency, sometimes was a challenge for ATC and all pilots."   | Het rapport geeft niet aan dat het nu nog steeds een 'challenge' is. De alinea staat ook verder in de verleden tijd.  | Yes                            | Tekst is aangepast.  |
| 12     | LVNL  | 3.4.1                 | 32   | 11             | "LVNL providing information to pilot about new routes.<br>Please change into:<br>LVNL and CLSK started providing information, in addition to the information through standard channels like AIP / NOTAMS, etc. to pilots about the new routes, procedures and airspace structure well before the introduction of ATC at Lelystad Airport."  | This was additional information provided on top of the normal information provided through AIP / NOTAMS etc.  | Yes                            | Tekst is aangepast.  |

| Number | Party | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)   | Argumentation for response  | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response  |
|--------|-------|-----------------------|------|----------------|--|---|--------------------------------|--|
| 13     | LVNL  | Conclusions           | 37   | 5              | "This was a sudden increase in the number of 5 reported airproxes, compared to the period before 7 November 2019. Please change into:<br>Also due to the introduction of Air Traffic Control, an organisation obliged by law to report safety events, the number of reported airproxes significantly increased after November 7th, 2019. " | It is very likely that the "sudden increase" of reported airproxes is also due to introduction of a new reporting party in the ATM system: LVNL controllers at Lelystad airport.  | No                             | De meldingen waar hier naar verwezen wordt, zijn afkomstig van piloten en niet van verkeersleiders.  |
| 14     | CLSK  | 2.1                   | 11   | 24             | Routes for IFR traffic are not available for commercial traffic.   | Dit kan verwarrend werken aangezien er wel degelijk commerciële vluchten worden uitgevoerd door bijvoorbeeld vliegscholen. Deze vallen echter onder de noemer 'commercial operations' en niet onder de internationale definitie van 'Commercial Air Transport (CAT)'. Het verdient daarom aanbeveling om te stellen: routes for IFR traffic are not available for commercial air transport. | Yes                            | Tekst is aangepast.  |
| 15     | CLSK  | 2/2.1                 | 11   | 30-32          | It may only....flights. / it may not....flights).  | De woorden 'may' duiden op mogelijk (possibility) en geven geen advies of opdracht weer. Gezien de laatste zin van deze alinea (responsibility of the pilots) is het niet helemaal duidelijk of de woorden 'may' kloppen of dat dit 'should', 'must' of 'shall' zou moeten zijn.  | Yes                            | Tweede 'may' vervangen door 'shall', aangezien dit woord 'may' ruimte zou suggeren die er niet is.   |
| 16     | CLSK  | 3/3.2                 | 27   | 24-25          | The pilot...base leg.  | Betreft feiten, geen analyse. De vragen waarom de piloot zonder clearance doorvloog en waarom ATC niet zag dat de piloot richting base leg is gedraaid worden niet beantwoord.  | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Uit deze analyse is gebleken dat de piloot van de Blackshape zonder klaring naar het basisbeen vloog vanwege mogelijke <i>call sign</i> verwarring. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |
| 17     | CLSK  | 3/3.2                 | 28   | 2-3            | The pilot... point.  | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom de pilot zich niet heeft gemeld wordt niet beantwoord.  | Yes                            | Tekst is uitgebreid. De piloot heeft verklaard dat hij zich wel heeft gemeld, maar deze oproep was niet hoorbaar in de opgenomen communicatie op de torenfrequentie.   |
| 18     | CLSK  | 3/3.2                 | 28   | 5-7            | ATC did...mooney pilot.  | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom ATC niet op de radio call heeft gereageerd wordt niet beantwoord.   | Yes                            | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport.   |

| Number | Party | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word) | Argumentation for response   | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response  |
|--------|-------|-----------------------|------|----------------|--|--|--------------------------------|--|
| 19     | CLSK  | 3/3.2                 | 28   | 20-22          | When the...runway 23.                      | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom ATC geen instructie geeft wordt niet beantwoord.                         | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |
| 20     | CLSK  | 3/3.2                 | 28   | 24-25          | However, ...downwind.                      | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom de pilot zelf besloot te gaan dalen wordt niet beantwoord.               | Yes                            | De piloot was geklaard voor de MIKE VFR arrival route en ging er van uit dat deze klaring inhield dat hij ook het <i>downwind</i> kon joinen.  |
| 21     | CLSK  | 3/3.2                 | 29   | 1-2            | The pilot...Cessna.                        | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom de piloot de informatie niet heeft gehoord wordt niet beantwoord.        | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |
| 22     | CLSK  | 3/3.2                 | 29   | 17-19          | It appears...Runway 23.                    | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom ATC niet de juiste weersindicaties had wordt niet beantwoord.            | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |
| 23     | CLSK  | 3/3.2                 | 29   | 24-25          | In retrospect...aircraft.                  | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom ATC het verschil in snelheid niet heeft ingeschat wordt niet beantwoord. | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |

| Number | Party            | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)   | Argumentation for response  | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response  |
|--------|------------------|-----------------------|------|----------------|--|---|--------------------------------|--|
| 24     | CLSK             | 3/3.2                 | 30   | 2-4            | The Cirrus's...final.  | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom de piloot manoeuvreert zonder clearance wordt niet beantwoord.  | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |
| 25     | CLSK             | 3/3.2                 | 30   | 4-5            | ATC did...in time.   | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom ATC dit niet heeft gezien wordt niet beantwoord.  | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |
| 26     | CLSK             | 3/3.2                 | 30   | 10             | The piper...X-RAY.   | Betreft feiten, geen analyse. De vraag waarom de piper afweek van de route wordt niet beantwoord.   | No                             | Voor dit onderzoek is vooral gekeken naar de gemeenschappelijke factoren van de voorvallen om te kijken wat de belangrijkste leerpunten zijn. De analyse is daarom beperkt gebleven. Een diepgaandere analyse is niet noodzakelijk om lering te kunnen trekken uit de voorvallen in het rapport. |
| 27     | CLSK             |                       |      |                | Algemeen   | In het rapport zou iets nauwkeuriger geformuleerd kunnen worden (summary en factual information) dat CLSK enkel verantwoordelijk is voor de afhandeling van luchtverkeer in de naderingsgebieden van Lelystad (Lelystad TMAs) en dat dit rapport daar geen betrekking op heeft. Wel is het zo dat wij het als een gezamenlijk luchtverkeerssysteem zien en dat we vanuit die gezamenlijke verantwoordelijkheid informatie uitgeven namens beide organisaties. Deze uitleg verklaart iets beter in welke context CLSK wordt genoemd. | Yes                            | Tekst is aangepast.  |
| 28     | Lelystad Airport | 2.1                   | 11   | 15-18          | To schedule VFR traffic to fit within the established hourly capacity, LVNL introduced, in collaboration with Lelystad Airport, a scheduling mechanism called LARSA (Lelystad Airport Runway Scheduling application). All aircraft shall make runway reservations using LARSA. | LARSA is een product van (en is geïntroduceerd door) Lelystad Airport, niet van LVNL.   | Yes                            | Tekst is aangepast.  |
| 29     | IenW, ILT        | Algemeen              |      |                | In de beschrijving van de voorvallen worden op diverse manieren de betrokken vliegtuigen aangeduid. De leesbaarheid van de voorvallen is gediend met een eenduidige manier, i.e. de vliegtuigregistratie. Dit is dan conform met de grafische weergaven.                       | Leesbaarheid en eenduidigheid wordt verbeterd.  | Yes                            | De illustraties in het rapport zijn aangepast, door hier de registraties te vervangen door de vliegtuigtypes.  |

| Number | Party     | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)   | Argumentation for response  | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response  |
|--------|-----------|-----------------------|------|----------------|--|---|--------------------------------|--|
| 30     | IenW, ILT | Algemeen              |      |                |  | LVNL heeft heel veel capaciteit en inspanningen gezet op een communicatie campagne, zeker na de opening. Naar onze indruk zijn bijvoorbeeld de luchtruimschendingen hierdoor spectaculair gedaald. Dit punt blijft ons inziens onterecht wat onderbelicht.  | No                             | Er is inderdaad veel aandacht aan communicatie besteed. Of de daling van het aantal luchtruimschendingen hier een gevolg van is, is niet onderzocht, omdat dat geen onderdeel uitmaakte van dit onderzoek.                 |
| 31     | IenW, ILT |                       | 25   | 21-23          | LVNL's concern was the degree of flight preparation/skills and safety awareness of (particularly) recreational pilots at Lelystad Airport. LVNL believes that there is a greater role for the ILT in this area.                        | <p>"In het specifieke geval van Lelystad is er vanuit ILT en LVNL veel aandacht besteed aan, en een actieve rol gespeeld bij, de voorlichting aan de recreatieve piloten.</p> <p>Een van de condities bij de acceptatie van de wijziging van het functionele systeem van LVNL (nav instellen van het gecontroleerde luchtruim met ATC), door de NSA, was het uitvoeren van een intensieve voorlichtingscampagne. De NSA heeft indertijd een aantal LVNL voorlichtingen bijgewoond.</p> <p>Toen bleek dat er sprake was van meerdere airproxes heeft ILT een inspectie gedaan en een actieve rol genomen. Er is tot maart 2020 verscherpt toezicht gehouden.</p> <p>Nog steeds is de ILT actief betrokken en is er nog veel aandacht voor de situatie door deelname in overleggen behorende bij alle mogelijke kanalen (Luchtvaartcommissie, gebruikersoverleg EHLE, Airspace infringements taskforce, LVNL/ILT Bedrijfsinspecteur overleggen)."</p> | Yes                            | Dit betreft belangrijke aanvullende informatie. De tekst is in een nieuwe paragraaf ('Measures taken by the ILT') toegevoegd aan het rapport.  |
| 32     | IenW, ILT |                       | 25   |                |  | Tijdens regulier toezicht bij de gebruikers van EHLE komt ter sprake dat men ondertussen steeds meer te spreken is over het gecontroleerde luchtruim met ATC. Dit heeft te maken met de "afronding" van de gewennings- en aanpassingsperiode die alle betrokken hebben moeten doorstaan.  | No                             | Dit betreffen geen feitelijke onjuistheden.  |
| 33     | IenW, ILT |                       | 31   | Tabel 1        | In de kolom 'Pilot role' zal achter alle occurrences, met uitzondering van nummer 6, een kruisje moeten staan. De occurrences uit de categorie 'Non adherence to procedure by pilot' vereisen per definitie een kruisje bij pilot role |   | Yes                            | De tabel is aangepast. De kolom 'Non adherence to procedure by pilot' is verwijderd.   |
| 34     | IenW, ILT |                       | 34   |                | Tabel  | De tabel die de daling van het aantal airproxes laat zien op pagina 34 is eigenlijk niet representatief: vanaf april 2020 waren alle GA vluchten een tijdje verboden door de corona maatregelen, dit geeft dus een sterk vertekend beeld. Wellicht kan dat in een voetnoot aan deze tabel toegevoegd worden.  | Yes                            | Uit gegevens van het CBS blijkt dat het aantal general aviation vluchten in april 2020 afnam en vanaf mei 2020 weer terugging naar het niveau van voor de COVID-maatregelen. Voetnoot toegevoegd om dit te verduidelijken. |

| Number | Party  | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)   | Argumentation for response  | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response  |
|--------|--------|-----------------------|------|----------------|--|---|--------------------------------|--|
| 35     | D-EKSS | 2.2.3                 | 14   | voetnoot       | With opposite, the pilot in question probably meant that he saw an aircraft, also flying on downwind, but on the other side of the runway. | [...] In uw concept rapport wordt vermeld dat ik mogelijk een vliegtuig waarnam opposite/downwind zijde van de runway in gebruik. [...] Dit is pertinent onjuist! Uit mijn eerder verslag blijkt voldoende dat uw veronderstelling onjuist is. Het nog te identificeren luchtvaartuig vloog op minder dan 100 feet onder mij door in tegenovergestelde richting met een horizontale afstand van enkele meters. Dit toestel bevond zich 100% zeker ten zuiden van het veld Hier is geen enkele twijfel over mogelijk. Direct na deze waarneming meldde ik aan de verkeersleiding: "Hoe kan ik hier een kist tegenkomen uit tegenovergestelde richting op bijna gelijke hoogte?" Hierop werd totaal niet geantwoord. [...] Dit voorval met het nader te identificeren luchtvaartuig moet absoluut duidelijk te zien zijn op de radarbeelden van dat moment! Waarom wordt dit dan niet vermeld? Daarnaast kan het geen onbekend vliegtuig zijn geweest, want het was net ervoor opgestegen vanaf baan 23.  | Partly                         | Voetnoot is aangepast. Uit radardata blijkt dat het toestel waar hier naar gerefereerd wordt de BRAVO <i>departure</i> route vloog.  |
| 36     | D-EKSS | 2.2.3                 | 14   | 17-18          | The next part of a radio call was partially blocked: "(...) traffic who is opposite me on same altitude also on downwind.                  | Dit nader te identificeren luchtvaartuig was hoogstwaarschijnlijk kort ervoor opgestegen en bezig aan een vertrek procedure via punt Bravo. Hierbij is men het punt Yankee voorbij gevlogen en vervolgens kort daarna pas een rechterbocht ingezet naar punt Bravo. Het AIP geeft duidelijk de te volgen procedure aan. Een toetsing lijkt een absolute must. Dit nader te identificeren luchtvaartuig genereerde een vele malen grote collision risico dan later de genoemde PA28 op final. Vreemd genoeg wordt in het concept rapport amper tot niet gesproken over dit nader te identificeren luchtvaartuig en een en ander wordt afgedaan als zijnde dat ik mogelijk een luchtvaartuig aan de andere zijnde van het veld op downwind zou hebben gezien. Volstrekt onjuist. Zelfs indien ik de kennelijk juiste procedure had gevolgd, (met de juiste circuit richting en de crossing overhead zou sowieso de "near miss" met het nader te identificeren luchtvaartuig hebben plaatsgevonden. Ik acht het zorgelijk dat dit aspect ontbreekt in uw rapportage. [...] | Partly                         | Voetnoot is aangepast. Uit radardata blijkt dat het toestel waar hier naar gerefereerd wordt de BRAVO <i>departure</i> route vloog. De Raad heeft voor dit onderzoek acht voorvallen geselecteerd, die nader onderzocht zijn. De eerste "near miss", waar hiernaar verwezen wordt, valt hier niet onder. |
| 37     | D-EKSS | 2.2.3                 | 14   |                |  | [...] Allereerst was er sprake van een tweetal "near misses"! De bedoelde rapportage vermeldt anders. Naar de in eerste instantie "near miss" wordt in uw rapport niet verwezen. [...]  | No                             | De Raad heeft voor dit onderzoek acht voorvallen geselecteerd, die nader onderzocht zijn. De eerste "near miss", waar hiernaar verwezen wordt, valt hier niet onder.   |



| Number | Party  | Section/<br>Paragraph      | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)   | Argumentation for response  | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response   |
|--------|--------|----------------------------|------|----------------|--|---|--------------------------------|---|
| 38     | D-EKSS | 2.2.3                      |      |                |  | <p>[...] Kortom in beide procedures (BRAVO arrival/departure) kunnen zich vliegtuigen op dezelfde positie bevinden en op dezelfde hoogte, namelijk 1000 feet AMSL abeam punt YANKEE! [...]</p> <p>[...] Piloot vliegt naar meldingspunt BRAVO op 1300 ft en meldt zich overhead punt BRAVO aan verkeersleiding. [...] Piloot vliegt van BRAVO naar YANKEE en zet de daling in naar circuithoogte van 1000 ft AMSL. [...]</p>  | No                             | De <i>arrival</i> route via BRAVO ligt op 1300 voet AMSL en verkeer dat de <i>departure</i> route via BRAVO volgt, klimt naar 1000 voet AMSL. Er was een NOTAM uitgebracht, die actief werd met ingang van 7 november 2019, betreffende een verandering van de VFR BRAVO <i>arrival</i> route. In de NOTAM stond vermeld dat de CTR op 1300 voet AMSL moet worden binnengevlogen. De tekst van de NOTAM werd opgenomen in het AIP <i>amendment</i> van 2 januari 2020, waarna de NOTAM op 17 januari 2020 werd gedeactiveerd. |
| 39     | D-EKSS | 3.2.2                      | 28   |                |  | Een mogelijk niet doorgekomen melding overhead het punt Yankee door mij, had hoogstwaarschijnlijk te maken met de overbelasting van de ATC/tower communicatie. Indien de ontvangst van deze melding niet mogelijk blijkt gezien de over intensieve radio communicatie dan zal de piloot toch het verdere verloop van de door hem ingezette procedure moeten volgen. Men kan het vliegtuig niet even stoppen om een punt te melden wanneer de frequentie weer vrij is. | No                             | De VFR <i>arrival</i> routes eindigen bij een meldpunt, in dit geval punt YANKEE, van waar de piloot een klaring nodig heeft om het circuit te mogen <i>joinen</i> .  |
| 40     | PH-USL | 3.2.3                      | 28   | 24             | Als vlieger van de PH-USL van het incident op 22-11 zou ik zonder klaring het circuit ingevlogen zijn. | Het is een tijd geleden maar ik kan mij herinneren dat deze klaring wel degelijk gegeven was (in gedachte niet heel lang na klaring van de PH-FLE voor overhead), helaas kon ik hier geen ATC opnames van terugvinden. Ik kan herinneren dat ik bij mijzelf dacht "hier gaan we weer" m.b.t. fouten gemaakt door ATC op EHLE.   | Yes                            | Uit de opgenomen communicatie op de torenfrequentie is te horen dat de piloot meldt dat hij een orbit maakt over rechts voor <i>oncoming traffic</i> . Daarna geeft ATC de klaring om het rechterhand <i>downwind</i> voor baan 23 te <i>joinen</i> . Na de eerste oproep van de piloot dat hij over X-RAY is, volgt geen reactie hierop van ATC.   |
| 41     | PH-USL | AIP, 7<br>November<br>2019 |      |                |  | Een klaring voor de "Mike arrival" is inclusief het joinen van downwind zoals aangegeven op pagina 20. Dit is in een latere versie aangepast naar een holding/afwachten verdere instructies over Xray.  | No                             | De VFR <i>arrival</i> routes eindigen bij een meldpunt, in dit geval punt X-RAY, van waar de piloot een klaring nodig heeft om het circuit te mogen <i>joinen</i> .   |
| 42     | PH-ALW | 2.2.6                      | 17   | 16             |  | "De tweede, te weten Occurrence 5, is in mijn optiek en beleving niet volledig en deels incorrect. Voor zover ik me kan herinneren rapporteerde de G-BCVH final, waarna ik (PH-ALW) ook final rapporteerde. Hierop vroeg de ATC-er naar mijn locatie. Hierop heb ik gereageerd door zelf een go-around te initiëren. In het rapport staat dat ik die opdracht heb gekregen van de ATC-er."  | No                             | In de opgenomen communicatie op de toren-frequentie is hoorbaar dat de torenverkeersleider de PH-ALW de instructie gaf een <i>go-around</i> te maken.   |



| Number | Party  | Section/<br>Paragraph | Page | Line<br>number | Text to be corrected (first ... last word)   | Argumentation for response  | Adopted<br>(yes/no/<br>partly) | Dutch Safety Board response   |
|--------|--------|-----------------------|------|----------------|--|---|--------------------------------|---|
| 43     | G-OBFS | 2.2.9                 | 20   |                | <p>"Ontbreekt: Ik, de Piper-piloot, daalde naar 1300 ft, omdat ik zag dat ik à priori al net iets lager vloog dan D-EFZW. Op het moment dat ik het pad van D-EFZW kruiste had ik al 1300 ft bereikt. Dit was ook ongeveer het moment waarop D-EFZW meldde dat hij op 1700 ft zat. De verticale separatie was dus 400 ft.</p> <p>Onmiddellijk na mijn call "Both aircraft in sight, GFS" had ik willen melden dat ik daalde (op de ATC-opname is te horen dat ik zelfs de PTT-button kort indrukte), maar op hetzelfde moment waarschuwde de toren DZW voor mij en heb ik mijn transmissie niet afgemaakt."</p> | Ik heb dit al eerder aan OVV doorgegeven. Gezien het een wezenlijk verschil maakt wat betreft de minimale separatie, ben ik van mening dat het feit dat ik daalde moet worden toegevoegd aan het rapport, en dat de verticale separatie gecorrigeerd moet worden. | Partly                         | De verticale separatie is berekend met behulp van de radardata. Omdat elke 4 seconden een sample wordt genomen, kan de exacte afstand tussen beide vliegtuigen niet worden vastgesteld. Gebaseerd op de radardata kan worden gesteld dat de verticale separatie tussen de 100 en 300 voet bedroeg. Deze marge is aangepast in figuur 10. In de tekst is toegevoegd dat de G-OBFS naar 1300 voet daalde. |
| 44     | G-OBFS | 3.2.8                 | 30   | 10             | <p>... flew towards point X-RAY.</p> <p>zou moeten zijn</p> <p>... flew too close to point X-RAY.</p>  | Ik week inderdaad af van de vertrekprocedure, mea culpa. Maar ik vloog niet richting point X-RAY, maar richting de bocht in de snelweg ten noordoosten van X-RAY.   | Yes                            | Tekst is aangepast.   |
| 45     | G-OBFS | 3.2.8                 | 30   | 10-12          | <p>The pilot of the ... departing traffic.</p> <p>zou moeten zijn</p> <p>Both pilots felt uncomfortable with the situation. The Diamond pilot decided to climb, while the Piper pilot decided to descend, in order to create separation.</p>   | Dit heb ik al eerder doorgegeven. Zie ook mijn eerste opmerking.  | Yes                            | Tekst is aangepast.   |