



de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
ir J.R.V.A. Dijsselbloem
Lange Voorhout 9
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT-2020/68870

Datum **15 JAN. 2021**
Betreft Reactie OVV-rapport verminderde separatie na doorstart

Geachte heer Dijsselbloem,

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft op 24 september 2020 het rapport 'Verminderde separatie bij doorstart' publiek gemaakt. In dat rapport over een voorval op Schiphol op 29 maart 2018 waarbij separatieverlies is opgetreden tussen een vliegtuig dat een doorstart maakte en een gelijktijdig vertrekkend vliegtuig doet u een tweetal aanbevelingen. U heeft mij verzocht om binnen 90 dagen mijn standpunt ten aanzien van de aanbevelingen kenbaar te maken. In deze brief treft u mijn standpunt aan, zoals ik die ook aan de Tweede Kamer heb gemeld.¹

Ik dank de OVV voor het onderzoek en de daarin opgenomen aanbevelingen. In mijn brief van 24 september aan de Tweede Kamer heeft u al kunnen lezen dat ik conclusies en aanbevelingen in het rapport uiterst serieus neem en de aanbeveling aan het ministerie overneem. Ten aanzien van de aanbeveling aan LVNL heb ik aangegeven erop te rekenen dat LVNL voortvarend aan de slag gaat met de aanbeveling.

Reactie aanbeveling aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

De veiligheid van het vliegverkeer staat voor mij op één. Op elke luchthaven moet zeer zorgvuldig met procedures worden omgegaan. Daarom heb ik na ontvangst van uw rapport de ILT gevraagd om de aanbeveling aan mijn ministerie op te volgen. De ILT heeft hier onderzoek naar gedaan en daarbij alle 9 afhankelijke baancombinaties onderzocht, met de nadruk op de baancombinatie van het betreffende voorval.

De ILT concludeert dat de procedures voor afhankelijk baangebruik voldoen aan alle veiligheidseisen die volgen uit de ICAO regelgeving. Met de 'procedure voor verminderde separatie tussen startend en landend verkeer' handelt LVNL binnen de geldende kaders en eisen. De ICAO- regelgeving gaat over starts en landingen op gewone banen en baancombinaties, waaronder parallelle baanoperaties. De regelgeving kent daarbij geen specifieke voorschriften of wetgeving voor bijzondere baancombinaties zoals convergerend baangebruik.

¹ Kamerstuk II 2020/21, 31936, nr. 809



Ook op nationaal niveau zijn hier geen nadere regels voor opgesteld. De ILT heeft haar bevindingen getoetst bij twee onafhankelijke deskundige partijen. Zij onderschrijven de conclusies van de ILT. Met deze uitkomsten kom ik tegemoet aan de aanbeveling aan mijn ministerie en acht ik deze opgevolgd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

**Ons kenmerk
ILT-2020/68870**

U meldt in uw rapport dat de ILT nooit expliciet toestemming heeft verleend voor deze procedure. Dat is juist. De betreffende procedure is destijds niet aan de ILT voorgelegd voor goedkeuring, omdat de ILT die rol pas kreeg bij de certificering van LVNL in 2007. Vanaf dat moment moeten nieuwe of gewijzigde procedures door de ILT als Nationale Toezichthoudende Autoriteit (National Supervisory Authority, NSA) worden beoordeeld. Daarbij beoordeelt de ILT of de veiligheidsrisico's acceptabel zijn om de wijziging door te voeren. De ILT zal deze beoordeling ook uitvoeren wanneer LVNL de aangescherpte procedure ter goedkeuring aan de ILT voorlegt.

Ten aanzien van de aanbeveling die u aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft gedaan, zult u van LVNL nog een reactie ontvangen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga