



> Retouradres

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

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport
Den Haag

Contactpersoon

[Redacted contact information]

Datum 15 december 2020
Betreft OVV aanbeveling Near mid-air collision near Lelystad Airport

Geachte heer Dijsselbloem,

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) is op 26 augustus 2015 een onderzoek gestart naar een voorval dat op 1 augustus 2015 op Lelystad Airport heeft plaatsgevonden. Op 18 september 2018 heeft u het rapport over deze 'bijna-botsing in de lucht' publiek gemaakt. In dat rapport doet u een aanbeveling aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waarop nog niet is gereageerd. Ik betreur het uitblijven van een reactie waarvoor ik geen verklaring heb kunnen vinden. In deze brief treft u alsnog mijn standpunt ten opzichte van deze aanbeveling aan.

Kern van uw rapport

U rapporteert over een voorval waarbij een tweemotorig vliegtuig, met 18 mensen aan boord, bijna in botsing kwam met een licht eenmotorig vliegtuig (MLA) met 2 inzittenden. De MLA had een lokale vlucht uitgevoerd en keerde terug om te landen op de grasbaan 05. Het tweemotorig vliegtuig kwam van Texel en naderde Lelystad Airport voor de landing op de hoofdlandingsbaan (de verharde baan 05). De piloten van beide vliegtuigen vlogen volgens de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules, VFR), en communiceerden op verschillende radiofrequenties. Pas op het laatste moment zag de piloot van de MLA het tweemotorig vliegtuig en kon hij een uitwijkmanoeuvre maken. De bemanning van het tweemotorig vliegtuig had de MLA niet gezien.

U constateerde dat meerdere ongunstige omstandigheden de directe oorzaak van deze bijna-botsing verklaren. Dit gold specifiek voor een luchtruim waarin de luchtverkeersleiding de onderlinge separatie niet kan bewaken, zoals destijds Lelystad Airport. U heeft nader onderzoek uitgevoerd naar de naderingsprocedure omdat de veiligheid in het geding kan komen bij vliegvelden waar 'straight-in' naderingen zijn toegestaan. U constateerde dat deze naderingsprocedure weliswaar officieel is opgenomen in een aeronautische publicatie maar dat de bijbehorende vliegbaan niet is weergegeven in de officiële naderingskaarten.

De Onderzoeksraad heeft om die reden de ILT aanbevolen om alle VFR vliegbanen te visualiseren (intekenen) in de VFR-naderingskaarten.

Reactie op de aanbeveling aan de Inspectie Leefomgeving en Transport

Met betrekking tot deze aanbeveling moet ik constateren dat het intekenen van vliegbanen niet door de ILT gebeurt. De ILT is niet de (eind)verantwoordelijke partij voor de vliegprocedures, noch de beheerder van de AIS publicaties. In die zin is de aanbeveling, specifiek gericht aan de ILT, niet op de juiste plaats geweest. Dat had ik u destijds moeten melden. Ik heb om die reden contact gezocht met de beleidsdirectie van het ministerie van I&W.

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken transport

Datum
15 december 2020

Voor wat betreft de inhoud van uw aanbeveling geldt dat de situatie bij Lelystad Airport wezenlijk veranderd is waardoor het risico gemitigeerd is ten opzichte van de situatie in 2015.

De parallelle MLA grasbaan is sinds oktober 2016 gesloten waardoor de situatie zich niet meer kan voordoen. Daar komt bij dat Lelystad Airport een gecontroleerd veld is geworden en de aanwezige luchtverkeersleiders de separatie kunnen bewaken. Hierdoor is het risico tot een minimum gereduceerd. De beleidsdirectie van I&W is nagegaan of op andere luchthavens soortgelijke situaties zich kunnen voordoen tussen MLA verkeer tezamen met 'straight in' procedures met grotere vliegtuigen die op verschillende radiofrequenties communiceren. Dat is niet het geval, met als resultaat dat er ook elders geen vliegbanen hoeven te worden ingetekend.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

mr. J.A. van den Bos

