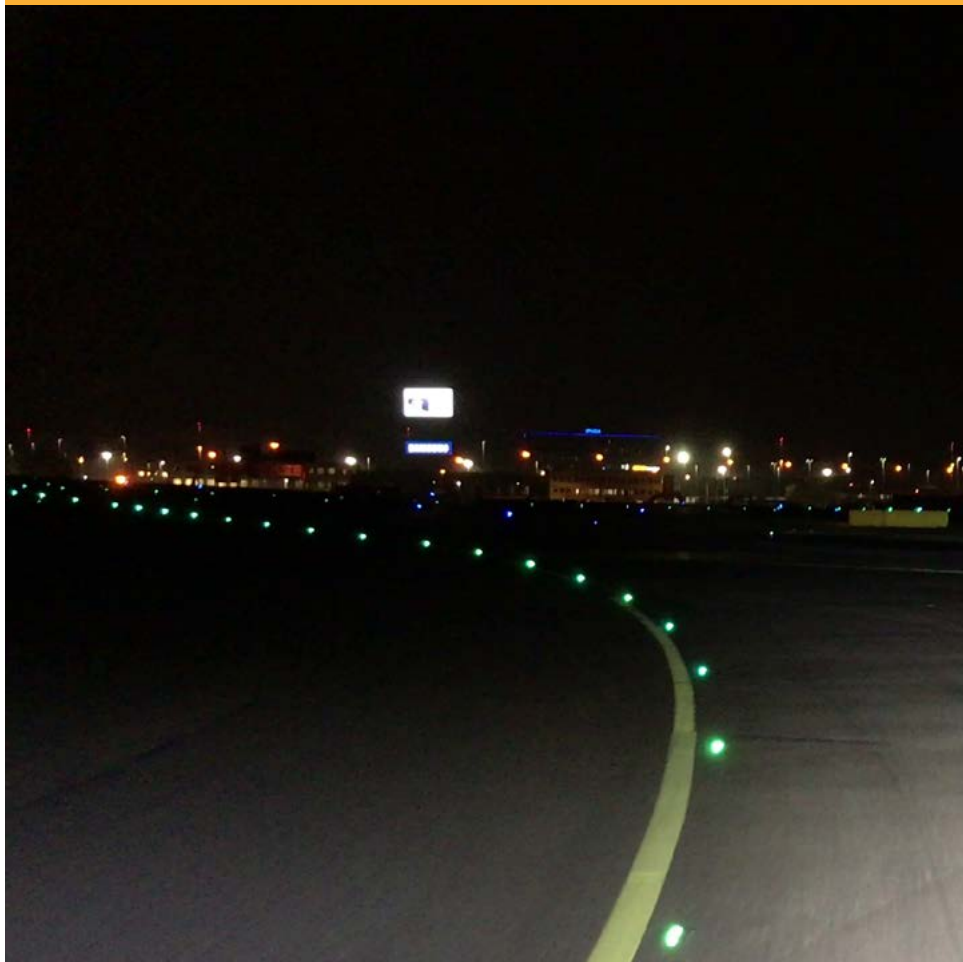




ONDERZOEKRAAD
VOOR VEILIGHEID

Samenvatting

Bijna-botsing tussen
twee taxiënde
vliegtuigen



Samenvatting

Bijna-botsing tussen twee taxiënde vliegtuigen

Den Haag, september 2021

De rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn openbaar en beschikbaar op www.onderzoeksraad.nl.

Foto cover: Amsterdam Airport Schiphol

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Als zich een ongeval of ramp voordoet, onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid hoe dat heeft kunnen gebeuren, met als doel daar lessen uit te trekken. Op die manier draagt de Onderzoeksraad bij aan het verbeteren van de veiligheid van Nederland. De Raad is onafhankelijk en besluit zelf welke voorvallen hij onderzoekt. Daarbij richt de Raad zich in het bijzonder op situaties waarin mensen voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden, bijvoorbeeld van de overheid of bedrijven. In een aantal gevallen is de Raad verplicht onderzoek te doen. De onderzoeken gaan niet in op schuld of aansprakelijkheid.

Onderzoeksraad

Voorzitter: ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
prof. dr. mr. S. Zouridis

Secretaris-directeur: mr. C.A.J.F. Verheij

Bezoekadres: Lange Voorhout 9
2514 EA Den Haag

Postadres: Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Telefoon: 070 333 7000

Website: onderzoeksraad.nl

E-mail: info@onderzoeksraad.nl

INHOUDSOPGAVE

| | |
|-------------------------------|----------|
| Algemene gegevens..... | 5 |
| Samenvatting | 6 |

ALGEMENE GEGEVENS

| | |
|--------------------------------|---|
| Nummer voorval: | 2019017 |
| Classificatie: | Ernstig incident |
| Datum, tijd voorval: | 3 februari 2019, omstreeks 19.37 uur ¹ |
| Plaats voorval: | Amsterdam Airport Schiphol, rijbaan Z nabij A26 |
| Registratie luchtvaartuig 1: | G-EZWY |
| Type luchtvaartuig: | Airbus 320-200 |
| Soort luchtvaartuig: | Vleugelvliegtuig |
| Soort vlucht: | Commerciële passagiersvlucht |
| Fase van de vlucht: | Taxiën |
| Schade aan luchtvaartuig: | Geen |
| Aantal cockpitbemanningsleden: | Twee |
| Persoonlijk letsel: | Geen |
| Registratie luchtvaartuig 2: | SE-DOY |
| Type luchtvaartuig: | Airbus 320neo |
| Soort luchtvaartuig: | Vleugelvliegtuig |
| Soort vlucht: | Commerciële passagiersvlucht |
| Fase van de vlucht: | Taxiën |
| Schade aan luchtvaartuig: | Geen |
| Aantal cockpitbemanningsleden: | Twee |
| Persoonlijk letsel: | Geen |
| Overige schade: | Geen |
| Lichtcondities: | Duisternis |

¹ De tijden in dit rapport zijn lokale tijden. Lokale tijd is UTC+1 uur.

Een Airbus 320neo landde in de avond van 3 februari 2019 op baan 18C van Amsterdam Airport Schiphol en kreeg tijdens het taxiën toestemming van de luchtverkeersleiding om verder naar de parkeerpositie bij de C-pier te rijden. De bemanning kreeg ook de opdracht om bij het naderen van een kruising met een andere rijbaan voorrang te verlenen aan een Airbus 320-200 die op baan 18R was geland en van rechts zou naderen. Deze instructie werd bij voorbaat gegeven, ongeveer 1:30 minuten voordat de twee vliegtuigen elkaar zouden naderen. De bemanning bevestigde de instructie, maar las niet de volledige instructie terug. De bemanning van de A320-200 werd door de verkeersleiding geïnformeerd dat de A320neo net was geland en zou wachten tot zij de kruising zouden passeren.

Toen beide vliegtuigen elkaar naderden op de kruising van de rijbanen, stopte de bemanning van de A320neo niet zoals was geïnstrueerd. Een botsing tussen de twee toestellen werd voorkomen, doordat de piloot van de A320-200 een noodstop maakte. De rechtervleugeltip van de A320neo ging op korte afstand voor de A320-200 langs. De cockpitbemanning van de A320neo, die niet wist waar zij het andere vliegtuig kon verwachten, zag het toestel over het hoofd. Dit werd veroorzaakt door de duisternis, de achtergrondverlichting, de complexiteit van de locatie en hun andere taken tijdens het taxiën.

De werklast en de omvang van het werkgebied in combinatie met de duisternis bemoeilijkten de taken van de grondverkeersleider om voor een adequate verkeersleiding te zorgen. Hij gaf de instructies in een vroeg stadium en besteedde daarna weinig aandacht aan beide vliegtuigen. Gezien de omstandigheden had de grondverkeersleider weinig mogelijkheden om het conflict tijdig te voorkomen op het moment dat de twee vliegtuigen elkaar dicht waren genaderd.

Het ernstige incident werd veroorzaakt doordat de bemanning van het vliegtuig dat voorrang moest verlenen, het andere vliegtuig niet op tijd opmerkte. Onderstaande factoren speelden een rol:

- De vroegtijdige instructie van de grondverkeersleider en het ontbreken van latere, aanvullende instructies.
- De bemanning begreep of herinnerde zich niet waar ze het andere vliegtuig konden verwachten, noch hebben ze de luchtverkeersleiding daarom gevraagd.
- De grondverkeersleider vroeg de bemanning niet om bevestiging toen ze een onvolledige read-back gaven.
- De duisternis en achtergrondverlichting in combinatie met de complexiteit van de locatie op Amsterdam Airport Schiphol waar het incident plaatsvond en andere taken van de cockpitbemanning.
- De duisternis en de afstand tussen de verkeerstoren en beide vliegtuigen.
- De beperkingen van visuele waarneming bij duisternis in combinatie met de eigenschappen van het grondradarsysteem.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is van mening dat het voorkomen van botsingen en gevaarlijke situaties op de grond een gedeelde verantwoordelijkheid is. Zowel vliegtuigbemanningen als luchtverkeersleiding spelen hierin een belangrijke rol, zeker in gevallen waarin een mogelijk conflict wordt voorzien. Het verdient de voorkeur om stopinstructies te herhalen en contact te blijven houden met de bemanningen, totdat deze een duidelijk beeld hebben van de situatie en de kans op fouten is verminderd.

**Bezoekadres**

Lange Voorhout 9
2514 EA Den Haag
T 070 333 70 00
F 070 333 70 77

Postadres

Postbus 95404
2509 CK Den Haag

www.onderzoeksraad.nl