

Vergaderjaar 2020–2021

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 822**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2020

Op 24 september 2020 heb ik uw Kamer het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) toegestuurd 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.<sup>1</sup> In diezelfde brief heb ik aangegeven ernaar te streven om uw Kamer nog voor het AO van 16 december 2020 mijn reactie te geven. Met deze brief kom ik die toezegging na.

### **Inhoud rapport**

In het rapport beschrijft de OVV hoe het kon gebeuren dat de twee vliegtuigen ongewenst binnen de voorgeschreven separatieafstand van elkaar kwamen. De OVV stelt dat de procedures in het Operations Manual van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het mogelijk maken dat twee convergerende banen tegelijkertijd worden gebruikt voor zowel startende als landende vliegtuigen. Daarbij is volgens de OVV de basisregel dat toestemming om te starten pas wordt gegeven, nadat de landing op de afhankelijke landingsbaan daadwerkelijk door de luchtverkeersleider is vastgesteld. Het Operations Manual bevat ook de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden verminderde separatie toe te staan, waardoor het mogelijk is toestemming te geven om te starten voordat is vastgesteld dat het arriverende vliegtuig daadwerkelijk is geland.

Als bij een doorstart van het arriverende vliegtuig niet meteen maatregelen worden genomen, kunnen beide vliegtuigen ongewenst binnen de voorgeschreven separatie afstand van elkaar komen. Dit is in het verleden twee keer eerder voorgekomen. De OVV heeft naar aanleiding hiervan een tweetal aanbevelingen gedaan; één aan LVNL en één aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 809.

## **Reactie**

De veiligheid van het vliegverkeer staat voor mij op één. In mijn eerdere brief heb ik aangegeven het rapport en de daarin opgenomen conclusies en aanbevelingen uiterst serieus te nemen. Op elke luchthaven moet zeer zorgvuldig met procedures worden omgegaan. Na ontvangst van het rapport zijn betrokken partijen met urgentie aan de slag gegaan met de aanbevelingen. Hieronder zal ik per aanbeveling uiteenzetten op welke wijze deze wordt ingevuld.

### **Opvolging aanbeveling aan Luchtverkeersleiding Nederland**

De aanbeveling van de OVV aan LVNL luidt:

*Verwijder de procedure «Verminderde separatie tussen startend en landend verkeer» uit het Operations Manual en houd vast aan de standaardprocedure voor het gebruik van afhankelijke start- en landingsbanen.*

LVNL heeft mij laten weten voortvarend bezig te zijn met de aanbeveling uit het OVV-rapport over het incident op 29 maart 2018 waarbij sprake was van verminderde separatie. Zoals eerder aangegeven gaat LVNL de procedure «Verminderde separatie tussen startend en landend verkeer», die het OVV-rapport specifiek belicht, aanpassen. De wijziging die LVNL doorvoert gaat verder dan de aanbeveling uit het OVV-rapport die zich richt op de baancombinatie van het betreffende voorval. LVNL zal voor alle convergerende baancombinaties getimed starten invoeren. Startklaringen worden gegeven als er voldoende afstand gegarandeerd is tussen de toestellen. Deze procedure werd al toegepast bij slecht zicht en in de uren dat het donker is. Om deze procedure ook in de daglichtperiode te gebruiken, is LVNL nu bezig om de systemen hierop in te richten. Berekeningen van het NLR liggen ten grondslag aan de veiligheidsbeoordeling die in opdracht van de LVNL voor deze wijziging gedaan is. Afhankelijk van welke luchtverkeersleidingssystemen moeten worden aangepast, wordt de opleverdatum bepaald. Gestreefd wordt naar het doorvoeren van de eerste delen van de wijziging in het eerste kwartaal van 2021. Op basis van de veiligheidsbeoordeling zal de volledige implementatie-strategie ter goedkeuring aan de ILT worden voorgelegd.

Er volgt begin 2021 nog een uitvoerige reactie van LVNL op deze aan hen gerichte aanbeveling uit het OVV-rapport. Deze wordt gericht aan de Ministers van IenW en JenV. Deze reactie volgt zodra er duidelijkheid is over alle veiligheidsberekeningen en hoe de procedures hierop worden aangepast. Na ontvangst zal ik deze delen met uw Kamer.

### **Opvolging aanbeveling aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat**

De aanbeveling van de OVV aan de Minister van IenW luidt:

*Laat beoordelen of de procedures van Luchtverkeersleiding Nederland met betrekking tot afhankelijk baangebruik voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving.*

Ik heb de ILT gevraagd deze aanbeveling 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. 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 van de OVV en acht ik deze opgevolgd.

De OVV meldt in haar 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.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga