



nota

Opvolging aanbevelingen OVV onderzoek bijna botsing
F-16 met Tecnam nabij Lelystad

TER BESLISSING

Datum

29 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/274192

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Beslistermijn

Uiterlijk 3 november 2025

Bijlage(n)

2

Aanleiding

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft onderzoek gedaan naar een bijna-botsing in de lucht tussen een F-16 van de Koninklijke Luchtmacht en een Tecnam P-Mentor lesvliegtuig nabij Elburg op 16 november 2023. Daarbij vielen geen gewonden. Het rapport is op 29 oktober onder embargo toegestuurd en wordt op 30 oktober gepubliceerd. Er staan drie aanbevelingen in het rapport. Deze zijn gericht aan de ministers van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat. De aanbevelingen staan in de bijlage bij deze nota.

U informeert de Kamer per brief, mede namens de minister van Defensie, over de publicatie van het OVV-rapport en de termijn wanneer u met een inhoudelijke reactie komt op de wijze van opvolging van de aanbevelingen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met de brief, mede namens de minister van Defensie, die u naar de Kamer stuurt. De minister van Defensie heeft hiervoor al toestemming gegeven. Het betreft een brief waarmee het rapport wordt aangeboden. Begin volgend jaar zal de Kamer worden geïnformeerd over de wijze waarop aan de aanbevelingen gevolg wordt gegeven.

Kernpunten

- De bijna-botsing vond plaats omdat de piloten niet op de hoogte waren van elkaars aanwezigheid in het luchtruim en elkaar ook niet zagen. Pas nadat de luchtverkeersleider de F-16 formatie waarschuwde, week één van de F-16's direct uit nadat de Tecnam werd waargenomen.
- Factoren van invloed op het ontstaan van de bijna-botsing:
 - in het luchtruim (klasse E) worden vliegtuigen die onder instrumentvliegvoorschriften vliegen (IFR) niet gesepareerd van vliegtuigen onder zichtvliegvoorschriften (VFR) door (in dit geval de militaire) luchtverkeersleiding;
 - de F-16 formatie en de Tecnam hadden radiocontact met verschillende militaire luchtverkeersdienstverleners op gescheiden radiofrequenties, waardoor ze elkaar niet konden horen;

- de betrokken luchtverkeersdienstverleners waren op de werkvloer fysiek van elkaar gescheiden;
- het botsingsgevaar bij separatie uitsluitend op zicht neemt toe bij vliegtuigen met een hoge vliegsnelheid zoals bij militaire jachtvliegtuigen;
- de vliegtuigen in de kleine luchtvaart (recreatieve luchtvaart) en militaire vliegtuigen zijn in beginsel niet uitgerust met waarschuwingsapparatuur voor botsingen.

Datum

29 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/274192

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Hoofd Afdeling

Luchtvaartveiligheid en

Security

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

- De kans op een botsing in het luchtruim tussen een militair vliegtuig en een vliegtuig uit de kleine luchtvaart met grote verschillen in vliegsnelheden zonder extra vangnet is weliswaar laag, maar leidt bij botsing tot fatale gevolgen;
- In 1999 en 2002 vonden dergelijke botsingen op lage hoogte plaats¹ waarna maatregelen zijn genomen na onderzoek en aanbevelingen van de toenmalige Raad voor de Transportveiligheid, de voorganger van de OVV;
- Een grotere behoefte voor militaire training vanwege de wereldwijde geopolitieke spanningen vereist mogelijke herwaardering van de in kaart gebrachte risico's en waar nodig mitigerende acties in luchtruim waar de kleine luchtvaart ook vliegt.
- Het verdient aanbeveling het voorzorgsbeginsel hier ook toe te passen, waarbij meer gewicht wordt toegekend aan scenario's die weliswaar weinig voorkomen, maar een catastrofaal effect hebben.²

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

- ICAO Annex 13, Aircraft Accident and Incident Investigation;
- EU Verordening 996/2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart;
- Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid;
- Binnen 90 dagen is een reactie op de aanbevelingen vereist, alsook van de genomen of voorgenomen maatregelen en, indien nodig, van de tijd die voor het uitvoeren van die maatregelen vereist is en, wanneer geen maatregelen worden genomen, van de redenen daarvoor.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
------------	------	------------

¹ In 1999 kwam de twee inzittenden van het lesvliegtuig om het leven bij een botsing met een F-16 nabij Etten-Leur. In 2002 kwam de piloot van het ultra licht vliegtuig en de tweede piloot van een F-16 om het leven bij een botsing nabij Sellingen.

² Na het neerhalen van de vluchten MH17 (2014) en PS753 (2020) adviseert de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) het toepassen van het voorzorgsbeginsel voor beheersing van de risico's bij het vliegen over en nabij conflictgebieden. Bron: Doc 10084, Third Edition, Risk Assessment for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones.

1	Brief	Aanbieding OVV-rapport met tijdlijn voor reactie op aanbevelingen
2	OVV-rapport	Near mid-air collision between F-16 and Tecnam van 30 oktober 2025

Datum

29 oktober 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/274192

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken

Dir. Luchtvaart

Afd. Luchtvaartveiligheid

Aan

Hoofd Afdeling
Luchtvaartveiligheid en
Security

Bijlage(n)

2

Toelichting: aanbevelingen OVV-rapport (Engels)

Aan de minister van Defensie:

1. Assess the risks of the operational use of high-speed military aircraft in Dutch airspace in relation to the safe separation between military and civil air traffic, including general aviation. Include in this risk assessment the deviation of military aircraft from the speed limit of 250 knots, the staffing and operational arrangement of air traffic services by MilATCC Schiphol, future airspace developments, and flights to and from military training areas.
In addition to the risk assessment, determine risk mitigation measures that are proportional and feasible and implement these measures.
2. Implement measure(s) to improve operational communication between area controller and FISO at MilATCC in order to enhance coordination on potential conflicting (high-speed) military and civil air traffic.

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

3. Evaluate, in consultation with the Minister of Defence, how the Dutch State complies with the responsibility to ensure a safe separation between military and civil air traffic (in accordance with article 2 of Regulation (EU) 2018/1139).
Address specifically the risk of military fighter aircraft deviating from the speed limitation of 250 knots and the use of Dutch airspace by foreign military forces for training purposes. In addition to the risk assessment, determine risk mitigation measures that are proportional and feasible and implement these measures.

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Defensie:

4. Align the classification of aviation occurrence reports and collectively analyse aircraft proximity occurrences between military and civil air traffic in order to draw lessons, monitor the effectiveness of implemented mitigation measures and prevent (near) mid-air collisions.