

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1568

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie over *potentiële gevaren bij de nieuwe vliegroutes Lelystad* (ingezonden 9 februari 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Staatssecretaris van Defensie (ontvangen 26 maart 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1309.

Vraag 1

Kunt u bevestigen dat het Air Operations Control Station Nieuw Milligen (kortweg «Dutch Mil») kampt met een personeelstekort? Kunt u bevestigen dat volgens Dutch Mil de dienstverlening de afgelopen periode onder het gewenste niveau was en dat de belangrijkste oorzaak het ernstig personeelsgebrek is? Wat is uw reactie op deze berichten?

Antwoord 1

De militaire luchtverkeersleiding kampt al jaren met een personeelstekort. Bij het Air Operations Control Station (AOCS) zijn 17 van de 73 organieke functies vacant. Juist omdat de veiligheid te allen tijde moet worden gewaarborgd, is de dienstverlening de afgelopen maanden aan aantal malen opgeschort.

Vraag 2

Klopt het dat de Commandant der Strijdkrachten de heer Bauer in zijn brief van 19 december 2017 (BS2017035260) stelt dat er bij openstelling van Lelystad Airport meer commerciële vliegbewegingen door het Defensie luchtruim komen? Zo nee, kunt u dit toelichten? Bent u ook van mening dat Dutch Mil, dat haar eigen dienstverlening vanwege personeelsgebrek al classificeerde als onder het gewenste niveau, niet in staat is op een verantwoorde manier de benodigde extra capaciteit te leveren? Zo nee, kunt u dit toelichten? Deelt u de mening dat Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), dat ook al met een personeelstekort kampt, deze extra capaciteit ook niet kan leveren? Hoe garandeert u de veiligheid?

Antwoord 2

Voor Lelystad zijn er afspraken gemaakt om binnen 1 jaar na opening voldoende capaciteit bij de luchtverkeersleiding beschikbaar te hebben om volledige openstelling van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer te

accommoderen. Daartoe zullen in eerste instantie reeds gekwalificeerde en getrainde verkeersleiders worden ingezet. Met de instroom van nieuwe luchtverkeersleiders wordt het totale verkeersleidersbestand parallel weer aangevuld.

Vraag 3

Klopt het dat de (interne) opleiding tot luchtverkeersleider drie jaar duurt en veel uitvallers kent? Hoeveel gerekruteerde luchtverkeersleiders zijn er momenteel in opleiding? Acht u dit genoeg om voldoende capaciteit te hebben ten tijde van de geplande opening van Lelystad Airport in 2019? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 3

Afhankelijk van het voortraject (wel of geen volledig traject aan de Koninklijke Militaire Academie) duurt de gehele opleiding 3 tot 6 jaar vanaf het moment dat een leerling wordt aangenomen bij Defensie. Op dit moment zijn er 22 luchtverkeersleiders in opleiding. Zie verder het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Klopt het dat Dutch Mil momenteel niet voldoende capaciteit heeft om de, volgens de internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICOA verplichte, Flight Information Service te verlenen aan de kleine luchtvaart?

Klopt het dat Dutch Mil de kleine luchtvaart verzocht heeft niet op te roepen en alleen nog uit te luisteren? Kunt u dit toelichten? Als dit niet klopt kunt u dan toelichten hoe de situatie wel is en hoe u tot die conclusie komt?

Antwoord 4

De verstrekking van vluchtinformatie wordt sinds begin 2015 beperkt. Ook dit behoort tot de wettelijke taken van de militaire luchtverkeersleiding, maar door het personeelstekort is prioriteitsstelling onvermijdelijk. Op grond van de internationale regelgeving is de luchtverkeersleiding verplicht om in de dienstverlening voorrang te geven aan luchtverkeer onder controle van de luchtverkeersleiding boven het ongecontroleerd luchtverkeer. Dit houdt in dat aan de kleine luchtvaart geen informatie wordt gegeven over bijvoorbeeld de weersomstandigheden. Hierover worden luchtruimgebruikers vooraf geïnformeerd en hiermee moeten ze in hun vluchtvoorbereiding rekening houden. Als het nodig is, kan de kleine luchtvaart in dit soort situaties wel altijd contact opnemen met de militaire luchtverkeersleiding.

Nadat in 2016 op 92 dagen sprake was van een beperking van de vluchtinformatie, is met de sector overlegd. Inmiddels is nu minder vaak sprake van een beperking: in 2017 was er nog op 33 dagen een beperking. In 2018 heeft zich dit tot nu toe op vijf dagen voorgedaan. Met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn afspraken gemaakt waardoor bij onvoorziene omstandigheden de dienst incidenteel kan worden overgedragen.

Vraag 5

Op basis van welke gegevens komt u tot de conclusie, zoals door u verwoord in de beantwoording van Kamervragen (Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1036) dat bijna 98% van alle vogelaanvaringen plaatsvindt beneden een hoogte van 3.000 voet? Kunt u deze gegevens, ten behoeve van mogelijke contraexpertise, publiekelijk beschikbaar stellen?

Antwoord 5

Deze gegevens komen uit de database van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en betreft informatie over vogelaanvaringen van militaire vliegtuigen. Dit zijn militaire gegevens, die slechts onder voorwaarden beschikbaar zijn voor contraexpertise. Zie verder mijn antwoord op vraag 7.

Vraag 6

Hoe lang vliegt het verkeer van en naar Lelystad onder de 3.000 voet?

Antwoord 6

Het verkeer van en naar Lelystad vliegt tussen 9 en 25 km onder de 3.000 voet. Dit is afhankelijk van de richting waarop gestart of geland wordt, de prestaties van het vliegtuig en weersomstandigheden. Het vliegen onder de 3.000 voet is onderdeel van het standaard vertrek- en naderingspatroon van

een vliegtuig naar een start/landingsbaan. Aan de zuidwestkant zal het verkeer gemiddeld langer onder de 3.000 voet blijven vanwege het bovenliggende luchtruim voor Schipholverkeer.

Vraag 7

Op welke manier heeft u bij het opstellen van de vliegroutes voor Lelystad Airport rekening gehouden met de aanwezigheid van vogels en specifiek de migratieroutes van (trek)vogels? Op welke manier heeft u bij het opstellen van de vliegroutes meegenomen dat verschillende vogelsoorten op verschillende momenten op verschillende locaties en hoogtes vliegen?

Antwoord 7

In het Luchthavenbesluit van de Luchthaven Lelystad is opgenomen dat aan de hand van monitoring van de vogelbewegingen indien nodig, beheersmaatregelen worden genomen om de eventuele kans op vogelaanvaringen te mitigeren.

Hiervoor wordt gedurende 1 jaar (september 2017/september 2018) een monitoringsonderzoek uitgevoerd tot 6 km buiten de luchthaven. Daarnaast is de vraag gesteld: «Vormt vogeltrek een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport». De conclusie uit het rapport van Bureau Waardenburg van 9 februari 2018 luidde, dat op hoogten tussen 1.800 en 3.200 meter er geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven Lelystad. Als laatste is aanvullend onderzoek gestart naar het risico van vogeltrek voor het luchtverkeer van en naar Lelystad onder de 1.800 meter. Dit rapport zal medio maart 2018 gereed zijn.

Vraag 8

Bent u zich ervan bewust dat de vertrekroute van Lelystad Airport kort na vertrek, dus bij lage vlieghoogtes, langs verschillende Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwerandmeren) leidt die bekend staan om hun rijke vogelfauna? Op welke manier heeft u de risico's van vogelaanvaringen op verschillende onderdelen van de routes in kaart gebracht? Kunt u weerleggen dat de huidige route, langs/over de vogelrijke gebieden, de kans op vogelaanvaringen aanzienlijk vergroot? Op basis van welke gegevens? Deelt u de mening dat een vogelaanvaring op deze hoogte niet voldoende ruimte biedt voor een zwaar beladen vliegtuig om terug te keren en een veilige noodlanding te maken? Kunt u aangeven of en hoe u zo'n scenario berekend hebt? Bent u bereid zulke scenario's (vogelaanvaring op de standaard (relatief lage) hoogte boven vogelrijk gebied zoals de Veluwerandmeren) uitgebreid in simulatoren na te laten bootsen alvorens over te gaan tot besluitvorming?

Antwoord 8

Ja, ik ben mij bewust dat de vliegroutes leiden langs Natura 2000 gebieden. De kans op vogelaanvaringen langs deze gebieden is en wordt onderzocht, zoals ik heb toegelicht in mijn antwoord op vraag 7. De luchtvaart is zich bewust van het feit dat het luchtruim wordt gedeeld met vogels wat sinds het ontstaan van de luchtvaart heeft geleid tot steeds verdergaande internationale eisen die worden gesteld aan het ontwerp van vliegtuigen, motoren en procedures. Dit alles is gericht op een zo veilig mogelijke vluchtuitvoering. Het veilig opereren van een vliegtuig na een motorstoring, als gevolg van een vogelaanvaring, wordt verplicht standaard in iedere vliegopleiding beoefend.

Vraag 9

Bent u zich ervan bewust dat de huidige routes meerdere zweefvlieglocaties dicht naderen dan wel kruisen (Aero Club Salland, Zweefvliegclub Noordoostpolder en Zweefvliegclub Teuge)? Bent u zich ervan bewust dat deze zweefvlieglocaties zijn gekozen vanwege hun gunstige thermiek? Bent u zich ervan bewust dat vogels ook veelvuldig gebruik maken van thermiek en dat dit dus ook de locaties zijn waar (relatief) veel vogels op grotere hoogte aangetroffen kunnen worden? Op welke manier heeft u bij het opstellen van de vliegroutes rekening gehouden met thermiek en de risico's die dat met zich meebrengt voor vogelaanvaringen op grotere hoogtes? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 9

Ja, hiervan ben ik mij bewust. Zie antwoord op vraag 7.

Vraag 10

Kunt u aangeven waar de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid in het Nederlandse luchtruim ligt? Kunt u ook aangeven, voor zowel de dagelijkse gang van zaken in het Nederlandse luchtruim als voor het opstellen en doorvoeren van wijzigen van die dagelijkse gang, welke partijen op welke manier verantwoordelijk zijn voor welke, op enigerlei aan veiligheid gerelateerde, taken?

Antwoord 10

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Defensie (in casu de Staatssecretaris) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de inrichting, het beheer en gebruik van het Nederlandse luchtruim. De Ministers hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de luchtvaartveiligheid.

LVNL, CLSK en Eurocontrol Maastricht (MUAC) zijn aangewezen als luchtverkeersdienstverleners. Zij hebben een eigenstandige verantwoordelijkheid om het vliegverkeer veilig en efficiënt af te handelen. De civiele en militaire toezichthouders zien erop toe dat de luchtverkeersdienstverleners daarbij handelen in lijn met de daartoe vastgestelde (inter)nationale veiligheidscriteria.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Defensie zijn het bevoegde gezag voor wijzigingen van het luchtruim of van vliegprocedures. Zij zullen daartoe onder andere toetsen of een voorgenomen wijziging voldoet aan de gestelde (internationale) veiligheidscriteria. Deze technisch-operationele toets wordt uitgevoerd door de civiele respectievelijk militaire toezichthouder. Initiatiefnemers voor een wijziging in het luchtruim of van vliegprocedures kunnen zijn de aangewezen luchtverkeersdienstverleners, luchthavenautoriteiten of -exploitanten, luchtvaartmaatschappijen (AOC houders) en de ministeries zelf.

Europese regelgeving over veiligheidstoezicht op gecertificeerde luchtverkeersdienstverleners, zoals LVNL, stelt daarnaast eisen ten aanzien van veiligheidsgerelateerde wijzigingen aan het Air Traffic Management (ATM) systeem. Zo moet de dienstverlener een veiligheidsargumentatie opstellen en de wijziging melden aan de National Supervisory Authority (NSA). In Nederland is de NSA taak belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).