

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

## 1309

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).

Mededeling van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 februari 2018).

### 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?

### 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?

### 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?

### 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?

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 3000 voet? Kunt u deze gegevens, ten behoeve van mogelijke contraexpertise, publiekelijk beschikbaar stellen?

Vraag 6

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

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?

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?

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?

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 wijzigingen van die dagelijkse gang, welke partijen op welke manier verantwoordelijk zijn voor welke, op enigerlei aan veiligheid gerelateerde, taken?

### **Mededeling**

Op 9 februari ontvingen de Staatssecretaris van Defensie en ik de vragen die zijn gesteld door het lid Van Raan (PvdD) over potentiële gevaren bij de nieuwe vliegroutes Lelystad.

Tot mijn spijt kunnen deze vragen niet binnen de gestelde termijn worden beantwoord vanwege de benodigde afstemming tussen de ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat.

Ik zal u de antwoorden zo spoedig mogelijk doen toekomen.