

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

1354

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Paternotte** (D66) en **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Vliegveld Lelystad onveiliger door komst luchtverkeersleiding»* (ingezonden 3 december 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Vliegveld Lelystad onveiliger door komst luchtverkeersleiding»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Klopt het dat er in de lucht twee bijna-ongelukken hebben plaatsgevonden op Lelystad Airport?

Kunt u gedetailleerd aangeven wat precies gebeurde bij de twee bijna-botsingen waar in het bericht over wordt gesproken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2, 3

Er hebben zich twee voorvallen voorgedaan waarbij twee vliegtuigen dicht bij elkaar in de buurt kwamen. Het lijkt erop dat de voorvallen situaties betreffen waarin de piloot de procedure verkeerd uitvoert, instructies van de verkeersleiding niet (goed) opvolgt en/of (delen van) de oude procedure vliegt. Wat er precies is gebeurd en waarom wordt nader onderzocht. Zie ook het antwoord op vraag 5 en 7.

Het torengebied op Lelystad Airport (de CTR) heeft luchtruimclassificatie D. Dit houdt onder meer in dat piloten van vliegtuigen die op zicht navigeren (VFR) zelf verantwoordelijk zijn voor het onderling voldoende afstand houden. Er is geen norm voor de (minimale) afstand tussen twee VFR toestellen. Binnen het torengebied geeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

¹ NOS, 27 november 2019, «Vliegveld Lelystad onveiliger door komst luchtverkeersleiding» (<https://nos.nl/artikel/2312330-vliegveld-lelystad-onveiliger-door-komst-luchtverkeersleiding.html>)

verkeersinformatie aan vluchten die op zicht navigeren en bijvoorbeeld toestemming aan piloten om te starten en landen.

Vraag 4, 5

Hoe verhoudt het voorvallen van twee bijna-botsingen op een kleine luchthaven als Lelystad Airport in slechts drie weken zich tot de veiligheidssituatie op andere Nederlandse luchthavens?

Wilt u onderzoeken of de vliegveiligheid is verslechterd sinds de komst van de luchtverkeersleiders?

Antwoord 4, 5

In de inregelperiode wordt de vliegoperatie nauwkeurig gemonitord. Meldingen die LVNL zelf maakt, maar ook meldingen van vliegers die binnenkomen geven hierbij inzicht in situaties die nadere aandacht behoeven. Hoe de verhouding van de voorvallen ten opzichte van andere gecontroleerde luchthavens is, is lastig te bepalen. Lelystad is een nieuw gecontroleerd vliegveld dat qua karakteristieken en aantallen vliegbewegingen van recreatief en lesverkeer niet te vergelijken is met bijvoorbeeld Groningen, Maastricht of Rotterdam. LVNL moedigt haar personeel aan om veiligheidssituaties te melden, omdat deze meldingen een essentieel onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem uitmaken waarmee de veiligheid continu verbeterd wordt. Dit is een belangrijke verbetering ten opzichte van de situatie voor 7 november waarin, zonder verkeersleiding, niet op een vergelijkbare manier monitoring plaatsvond. Het Analysebureau Luchtvaart (ABL) heeft aangegeven dat het aantal meldingen (van bronnen anders dan LVNL) niet veranderd is na 7 november. Vanaf 7 november is het aantal meldingen gestegen doordat LVNL zelf alle meldingen, ongeacht de aard, die door verkeersleiders worden gemaakt doorzet naar het ABL. De OVV heeft aangegeven vijf situaties te gaan onderzoeken. LVNL onderzoekt veiligheidssituaties uiteraard ook zelf om van te leren. Er is dus geen aanleiding voor aanvullend onderzoek.

Vraag 6, 8, 9

Zijn er naast Lelystad Airport andere gecontroleerde luchthavens in Nederland die enkel General Aviation afhandelen? In hoeverre is het gebruikelijk luchthavens gecontroleerd te maken voor enkel zakelijk verkeer (General Aviation)?

Wat is het doel van het stationeren van de luchtverkeersleiding op Lelystad Airport voordat de luchthaven geopend is voor groothandelsverkeer?

Is Lelystad Airport nu veilig genoeg om groothandelsverkeer te laten plaatsvinden?

Antwoord 6, 8, 9

Op 2 juli 2019² heb ik aangegeven dat opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet haalbaar is in april 2020, maar dat er voortvarend wordt doorgewerkt aan de voorbereidingen. Het doel is om Lelystad Airport zo snel mogelijk veilig te openen. Op 5 september 2019 heb ik vervolgens aangegeven dat de inregelperiode noodzakelijk is om een veilige transitie mogelijk te maken. Zo kunnen zowel de luchtverkeersleiding als de huidige gebruikers van de luchthaven ervaringen opdoen met de wijzigingen in procedures en systemen. Dat verklaart waarom Lelystad nu de enige gecontroleerde luchthaven is voor alleen General Aviation (GA) verkeer. Op deze manier kan vanuit luchtverkeersleidingsperspectief op elk politiek gewenst moment na april tot openstelling voor het handelsverkeer worden overgegaan. De inregelperiode dient eerst afgerond te worden voordat handelsverkeer veilig afgehandeld kan worden.

Vraag 7

Hoe is de veiligheid van de kleine luchtvaart op dit moment geborgd op Lelystad Airport?

² Kamerstuk 31 936, nr. 658

Antwoord 7

De veiligheid moet te allen tijde geborgd zijn. Het routeontwerp is veilig en voldoet aan alle internationale eisen, dit is door de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Militaire Luchtvaart Autoriteit getoetst en goedgekeurd. De operatie op Lelystad is in de praktijk ook veilig. Als de operatie niet veilig zou zijn, dan zou daar uiteraard acuut actie op ondernomen worden. Om de nieuwe procedures bekend te maken heeft LVNL meer dan 1.000 gebruikers bereikt tijdens de informatiebijeenkomsten voor de start op 7 november en tijdens de inregelperiode blijven ze vliegclubs en bedrijven op Lelystad bezoeken om ze uitgebreid te informeren.

De inregelperiode is precies bedoeld om te wennen aan de nieuwe procedures en ervaringen op te doen. LVNL monitort en borgt continu de veiligheid en is als gevolg hiervan veelvuldig in overleg met de luchthaven en luchthavengebruikers om tot verbetermaatregelen te komen. De eerste verbeteringen zijn al doorgevoerd en LVNL blijft maatregelen onderzoeken om de situatie verder te verbeteren. De doorgevoerde verbeteringen zijn vooral gericht op het verminderen van drukte op de radiofrequentie en het gebruik van de lokale routes voor klein verkeer dat op zicht vliegt.

Vraag 10

Wat zijn de gevolgen voor de veiligheid als groothandelsverkeer gaat plaatsvinden op Lelystad Aiport en wat betekent de komst hiervan voor de General Aviation?

Antwoord 10

De veiligheid moet te allen tijde geborgd zijn. Op 28 oktober 2019³ heb ik aangegeven dat in de situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, de capaciteit toereikend is voor de huidige vraag naar GA bewegingen. Wel is het zo dat op de drukste momenten de vraag het aanbod (capaciteit) kan overstijgen. Hiertoe is betere spreiding over de dag nodig en ontwikkelt de luchthaven een planningstool. Voor de situatie ná 10.000 bewegingen handelsverkeer wordt door de luchthaven in samenwerking met LVNL onderzocht welke aantallen GA bewegingen ook op deze langere termijn kunnen worden geaccommodeerd. Hier zal de GA sector bij betrokken worden.

Er zal in ieder geval ruimte blijven voor GA. Het onderzoek kan gebruik maken van de ervaringen die tijdens de inregelperiode worden opgedaan.

³ Aanhangsel van de Handelingen, nr. 588