

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

546

Vragen van de leden **Paternotte** (D66) en **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het tekort aan luchtverkeersleiders op Eindhoven Airport en Groningen Eelde Airport* (ingezonden 30 september 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 oktober 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 396.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht over de platlegging van Eindhoven Airport door een tekort aan verkeersleiders bij het Commando Lucht Strijdkrachten (CLSK)?¹ Zo ja, hoe beoordeelt u het feit dat de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport regelmatig verstoord raakt door deze capaciteitsproblemen?

Antwoord 1

Ja. Ik heb begrepen dat de basis voor de verstoorde dienstverlening van Eindhoven Airport gelegen is in een tekort aan verkeersleiders bij CLSK op vliegbasis Eindhoven. Met de huidige tekorten kan uitval van verkeersleiders door bijvoorbeeld ziekte niet worden opgevangen, hetgeen leidt tot verstoringen van de civiele luchtvaart op vliegbasis Eindhoven.

Vraag 2

Ziet u mogelijkheden om door middel van een versnelde integratie van civiele en militaire luchtverkeersleiding in één ATM/LVNL eraan bij te dragen dat dit probleem op Eindhoven Airport niet nog jaren voortduurt?

Antwoord 2

Een versnelling van de volledige integratie, die voorzien is in het derde kwartaal van 2023, is niet mogelijk gegeven de omvang en noodzakelijke zorgvuldigheid van het integratie proces. Er dient een aantal stappen te worden genomen om te zorgen voor een robuuste organisatie die op haar taken is voorbereid. Op de eerste plaats betreft dit het continu versterken en verbeteren van de gehele opleidingsketen, van werving tot plaatsing. Hierbij

¹ NOS.nl, 3 september 2020 (<https://nos.nl/artikel/2346627-vliegverkeer-eindhoven-airport-plat-door-zieke-luchtverkeersleider.html>)

werken LVNL en CLSK actief samen, waarbij LVNL een essentieel deel van de werving en selectie heeft overgenomen. Ten tweede zullen de werkwijzen van LVNL en CLSK op elkaar moeten worden afgestemd. Pas na harmonisatie van werkwijzen is het mogelijk om personeel van beide organisaties uitwisselbaar te maken op de diverse posities. Aan deze stappen wordt nu gewerkt in het kader van het integratieproces.

Vraag 3

Deelt u de mening dat al in de aanloop naar de volledige integratie wederzijds bij CLSK en LVNL ingesprongen zou moeten kunnen worden om capaciteitsproblemen te beperken?

Antwoord 3

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 2, dient in het kader van de integratie eerst een aantal stappen doorlopen te worden alvorens personeel van LVNL en CLSK uitgewisseld kan worden en kan inspringen om capaciteitsproblemen te beperken.

Vraag 4

Kunt u toelichten hoe het op dit moment staat met de capaciteitsproblematiek van de luchtverkeersleiding op Groningen Airport Eelde (GAE), Eindhoven Airport en Maastricht Aachen Airport?

Antwoord 4

Zoals ik in de beantwoording op vragen uit uw Kamer (vergaderjaar 2019–2020, nr. 3680) heb aangegeven, is bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) sprake van een krapte aan verkeersleiders op de luchthavens Groningen Airport Eelde (GAE) en Maastricht Aachen Airport (MAA). Op dit moment zit de krapte vooral in de reservecapaciteit. Dit betekent dat bij ziekte of calamiteiten zoals medische vluchten, LVNL genoodzaakt kan zijn maatregelen te nemen die effect kunnen hebben op de dienstverlening, waardoor het kan voorkomen dat deze kortstondig moet worden onderbroken. Veiligheid staat hierbij altijd voorop. LVNL heeft aangegeven altijd in overleg met GAE, MAA en betrokken partijen afspraken te maken over de dienstverlening op de luchthavens en in voorkomende gevallen een aanpassing hierop. Voor Eindhoven Airport geldt dat als gevolg van een lage bezetting en beschikbaarheid van gebrevetteerd operationeel personeel bij CLSK, de robuustheid van de dienstverlening voor Eindhoven Airport minimaal is. Uitval van een of meerdere verkeersleiders kan direct leiden tot issues met betrekking tot de dienstverlening.

Vraag 5

Herinnert u zich uw antwoorden op Kamervragen over het tekort aan luchtverkeersleiders van 6 augustus 2020, waarin u aangeeft dat GAE nooit hoefde te sluiten vanwege een gebrek aan luchtverkeersleiders?²

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Kan het zijn dat GAE nooit «dicht moest» vanwege een tekort aan luchtverkeersleiders, maar wel preventief de openingstijden heeft moeten aanpassen en (dus) eerder moest sluiten dan gebruikelijk?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 heeft LVNL op deze luchthaven te maken met een krapte aan luchtverkeersleiders. Op enkele momenten zag LVNL zich daardoor genoodzaakt om de luchtverkeersleiding kortstondig te onderbreken. LVNL geeft aan dat in nauw overleg met de luchthaven is gekeken naar momenten die zo min mogelijk impact hadden voor de gebruikers. Hierop heeft GAE zelf besloten de openingstijden aan te passen.

² Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3680

Vraag 7

Kunt u aangeven in welke gevallen GAE, MAA en Eindhoven Airport de reguliere openingstijden hebben moeten aanpassen, dan wel de capaciteit van de luchthaven moesten beperken, dan wel op enige andere wijze de normale operatie moesten beperken wegens een tekort aan luchtverkeersleiders?

Antwoord 7

Voor LVNL ging het op GAE en MAA in enkele gevallen om ziekte waardoor de dienstverlening kortstondig is onderbroken. Op GAE is door het uitvoeren van medische en donorvluchten op enkele momenten de dienstverlening van LVNL hierop aangepast, omdat deze vluchten buiten de openingstijden zijn uitgevoerd. Voor Eindhoven Airport geldt dat als gevolg van uitval van een of meerdere verkeersleiders de dienstverlening is onderbroken.

Vraag 8

Kunt u, gelet op EU-verordening 2015/340, aangeven hoeveel luchtverkeersleiders en assistent-luchtverkeersleiders die thans werkzaam zijn op Lelystad Airport over een brevet beschikken of beschikken van een andere luchthaven?

Antwoord 8

Alle luchtverkeersleiders die werken op Lelystad Airport waren daarvoor al in bezit van een brevet als Toren verkeersleider voor een andere luchthaven. Dit was een eis om te kunnen deelnemen aan de opleiding voor luchtverkeersleider op deze luchthaven.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoe de twee luchtverkeersleiders en de assistent-luchtverkeersleider die zijn overgeplaatst van GAE naar Lelystad hun brevet voor Lelystad hebben verkregen? Kunt u daarbij specifiek aangeven hoeveel tijd het praktisch gezien heeft gekost voor hen om het benodigde brevet te verkrijgen om in plaats van op GAE op Lelystad te gaan werken?

Antwoord 9

Zoals ik heb geantwoord op de eerdere Kamervragen (vergaderjaar 2019–2020, nr. 3680) was er geen sprake van overplaatsing. De drie medewerkers hebben op eigen initiatief intern gesolliciteerd. Voor hen geldt dat ze, net als de andere luchtverkeersleiders en assistent-luchtverkeersleiders, een op Lelystad Airport gerichte fulltime opleiding hebben gevolgd van 12 maanden.

Vraag 10

In het geval u één luchtverkeersleider tijdelijk zou willen verplaatsen van Lelystad naar GAE of een andere luchthaven, kunt u aangeven hoeveel tijd u verwacht dat het verkrijgen van het benodigde brevet kost, mede gelet op het feit dat twee luchtverkeersleiders op Lelystad reeds eerder een brevet voor GAE hebben gehad?

Antwoord 10

Indien er sprake zou zijn van een overschot aan luchtverkeersleiders op één van de vliegvelden, zou ik daarvoor een verzoek kunnen doen bij LVNL. Echter dat is niet het geval. Daarnaast is het zo dat, omdat de verkeersleider dan gaat werken op een andere luchtverkeersleidingseenheid, deze moet voldoen aan de «Vereisten voor opleidingen voor de eenheid» (EU verordening 2015/340). Concreet betekent dat een door de toezichthouder goedgekeurde opleiding wordt doorlopen. In Nederland ziet de Inspectie Leefomgeving en Transport hierop toe. Als een Torenverkeersleider niet eerder op de andere luchthaven heeft gewerkt, dan moet deze de fulltime opleiding volgen. De duur van deze opleiding hangt af van de complexiteit van het verkeer op betreffende luchthaven. In het geval dat een Torenverkeersleider in het verleden al op de luchthaven heeft gewerkt, zal deze omgeschoold moeten worden om er weer aan de slag te kunnen. De duur van de omscholing zal afhankelijk zijn van de tijd dat deze niet meer bevoegd is om op die luchthaven te werken en de operationele veranderingen die in die tijdperiode zijn doorgevoerd, zoals gewijzigde procedures voor starts en landingen. LVNL laat op basis van een inschatting weten dat, bij de verplaatsing van een luchtverkeersleider die eerder een brevet had voor GAE, deze omscholing minimaal

tussen de vier en acht weken zou duren. Dit is in het meest gunstige geval als er op die luchthaven op dat moment genoeg opleidingscapaciteit is. Het omscholen vergt immers capaciteit van de luchtverkeersleiders op de luchthaven waar al sprake is van krapte. Ook zal bij een tijdelijke verplaatsing de betreffende luchtverkeersleider weer de genoemde omscholing van minimaal vier tot acht weken moeten volgen om weer op het oorspronkelijke vliegveld te kunnen werken.

Vraag 11

Klopt het dat voor het behalen van het brevet alleen een «conversion training» benodigd is, welke alleen nodig is wanneer de veiligheidsbeoordeling dit uitwijst? Zo nee, welke trainingen zijn nog meer nodig en onder welk artikel van het Europese of Nederlandse recht is dit te vinden?

Antwoord 11

Dat klopt niet. Zoals ik in de beantwoording op vraag 10 heb aangegeven, geldt voor luchtverkeersleiders en luchtverkeersleidingassistenten die op een andere luchthaven gaan werken de «Vereisten voor opleidingen voor de eenheid». Een conversion training volstaat derhalve niet. Voor luchtverkeersleiders is dit vastgelegd in de EU Verordening 2015/340. Voor de assistent luchtverkeersleiders verwijs ik u naar de «Regeling opleiding en handhaving vakbekwaamheid bedieners van luchtvaartstations en vluchtinformatieverstrekkers»

Vraag 12

Kunt u, gelet op uw antwoord op vraag 5 van bovengenoemde Kamervragen, aangeven of het mogelijk is een luchtverkeersleider van Lelystad Airport het komende jaar in te zetten op een luchthaven met een capaciteitstekort, zoals Eindhoven Airport of GAE? Zo ja, bent u bereid dit te doen om zo het komende jaar capaciteitsproblemen te overbruggen? Indien dit volgens u niet mogelijk is, kunt u nauwkeurig aangeven wat dit onmogelijk maakt?

Antwoord 12

LVNL heeft me laten weten dat dit op korte termijn niet mogelijk is. Lelystad Airport is een gecontroleerde luchthaven sinds november 2019. Dit betekent dat er luchtverkeersdienstverlening moet zijn en dat alle General Aviation vluchten op deze luchthaven moeten worden afgehandeld door luchtverkeersleiders. Gezien het grote aantal GA-vliegbewegingen op de luchthaven zijn alle luchtverkeersleiders nodig om het verkeer in veilige en efficiënte banen te leiden. Buiten deze operationele diensten zijn zij ook in het kader van de inregelperiode betrokken bij de voorbereidende werkzaamheden die straks nodig zijn voor de luchtverkeersleiding aan het groothandelsverkeer.

Vraag 13

Welke gevolgen heeft het feit dat luchtverkeersleiders op Lelystad gedurende langere tijd geen groothandelsverkeer, maar enkel «general aviation», begeleiden voor hun brevet? Hoe lang mag een luchtverkeersleider een brevet houden voor het begeleiden van groothandelsverkeer zonder feitelijk op een luchthaven te werken die passagiersvluchten afhandelt?

Antwoord 13

Het brevet is niet afhankelijk van het soort luchtverkeer dat al dan niet wordt afgehandeld, het brevet is een vereiste om op die luchthaven te mogen werken. Zodra groot handelsverkeer op de luchthaven gaat vliegen is dat een zogenoemde wijziging in de operationele omgeving. Deze wijziging moet bij de toezichthouder worden aangemeld. LVNL is verplicht om voor deze wijziging een veiligheidsbeoordeling op te stellen die door de toezichthouder wordt beoordeeld. Mocht uit de veiligheidsbeoordeling naar voren komen dat er een conversion training nodig is voor het afhandelen van het groothandelsverkeer, zullen de luchtverkeersleiders deze doorlopen. Ook dit is vastgelegd in de EU verordening 2015/340 (onderdeel ATCO.D.085).

Vraag 14

Kunt u aangeven wat de status is van het remote tower-project, waarmee op dit moment wordt gepoogd efficiëntiewinst te behalen door alle luchtverkeersleiders vanaf Schiphol Oost te laten opereren? Hoeveel fte verwacht u dat hiermee kan worden bespaard?

Antwoord 14

LVNL investeert in de ontwikkeling naar remote tower voor een veilige, efficiënte en innovatieve dienstverlening op de luchthavens GAE en MAA, wat op de lange termijn een kostenverlaging oplevert. Het project heeft echter niet tot doel fte's te besparen. Op dit moment wordt de voorbereidende fase van het remote-towerproject afgerond. De volgende stap is de voorbereiding voor de bouw van cameramasten op de twee luchthavens. Vanaf eind 2021 verplaatst de fysieke verkeersleiding van GAE en MAA naar Schiphol-Oost.

Vraag 15

Kunt u toelichten welke concrete projecten of veranderprojecten er op dit moment lopen om bij te dragen aan de continuïteit en gewenste verruiming van de dienstverlening? Kunt u per project aangeven hoeveel fte-besparing wordt beoogd?

Antwoord 15

Ik heb van LVNL vernomen dat er geen projecten lopen gericht op een besparing van fte's bij de operationele functies. Om in de toekomst verzekerd te zijn van voldoende luchtverkeersleiders en dus een veilige afhandeling van het luchtverkeer, blijft LVNL juist investeren in het aantrekken en opleiden van nieuwe luchtverkeersleiders. Vooruitlopend op de toekomstige samenvoeging, werken LVNL en CLSK al samen bij het werven, selecteren en opleiden van de luchtverkeersleiders.

Vraag 16

Verwacht u dat u met de veranderprojecten de efficiëntie gaat boeken die nodig is om tot een verdeling van luchtverkeersleiders te komen waarin luchthavens de openingstijden kunnen hanteren die zij nodig achten om goed te kunnen opereren, ook ingeval een verkeersleider zich onverhoopt ziek moet melden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

CLSK en LVNL is er alles aan gelegen om te zorgen dat zij voldoende luchtverkeersleiders hebben om aan hun wettelijke taken te voldoen. Voor de regionale luchthavens heeft LVNL een speciaal opleidingstraject dat erop is gericht meer luchtverkeersleiders hier te gaan plaatsen. LVNL laat weten dat de bezetting van alle operationele functies de hoogste prioriteit heeft.

Vraag 17

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 17

Ik heb alle vragen conform uw verzoek separaat beantwoord.