Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

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

2740

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Piloot Pascal heeft baan gevonden, maar mag door extreme vertraging vliegbrevetten niet vliegen: «Kosten van mijn opleiding exorbitant hoog geweest»»* (ingezonden 10 juli 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 augustus 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Piloot Pascal heeft baan gevonden, maar mag door extreme vertraging vliegbrevetten niet vliegen: «Kosten van mijn opleiding exorbitant hoog geweest»»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Herkent u het beeld dat de ILT-Luchtvaartautoriteit kampt met ernstige achterstanden bij de afgifte van vliegbrevetten, bevoegdverklaringen en andere luchtvaartdocumenten? Zo ja, sinds wanneer bent u hiervan op de hoogte?

Antwoord 2
Ja, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bekend met achterstanden bij de afgifte van vliegbrevetten en daaraan gerelateerde vergunningen door de ILT-Luchtvaartautoriteit sinds het najaar van 2025.

Vraag 3
Hoe groot zijn de huidige achterstanden bij de ILT-Luchtvaartautoriteit? Kunt u deze uitsplitsen naar eerste brevetaanvragen, bijschrijvingen (ratings), verlengingen, medische certificaten en overige luchtvaartdocumenten? Wat zijn daarbij de gemiddelde en maximale doorlooptijden per categorie?

[1] De Telegraaf, 9 juli 2026 (https://www.telegraaf.nl/financieel/piloot-pascal-heeft-baan-gevonden-maar-mag-door-extreme-vertraging-vliegbrevetten-niet-vliegen-kosten-van-mijn-opleiding-exorbitant-hoog-geweest/158420036.html)

ah-tk-20252026-2740
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 3
Er staan momenteel (situatie 10 augustus 2026) 768 pilotenbrevetten (Flight Crew Licences (verder: «FCL»)) aanvragen open, waarvan 308 buiten de wettelijke termijn van 8 weken vallen. Daarvan zijn 115 eerste brevetaanvragen, 136 wijzigingen en 57 in categorie «overig». Bij 151 aanvragen ligt er een actie bij de aanvrager (betalen, aanvullen, indienen zienswijze, of reactie van een andere autoriteit). De gemiddelde doorlooptijden per categorie zit niet in de automatische data-analyse. Er zijn geen achterstanden bij de aanvragen van medische certificaten.
Het doel is om de doorlooptijden van de pilotenbrevetten uiterlijk aan het einde van deze zomer weer binnen de wettelijke termijn te brengen. Daarbij blijven kwaliteit en luchtvaartveiligheid onverminderd leidend. Aanvragers die begin juli 2026 zijn geïnformeerd over een langere beslistermijn, kunnen een beslissing op hun aanvraag (zie ook vraag 4) naar verwachting aanzienlijk eerder ontvangen. Hierover hebben de aanvragers op 22 juli jl. een nadere toelichting ontvangen.

Vraag 4
Klopt het dat aanvragers in individuele gevallen is meegedeeld dat aanvragen pas uiterlijk op of rond 1 maart 2027 worden afgehandeld? Zo ja, hoe vaak is dit voorgekomen en hoe verhoudt zich dit tot de wettelijke beslistermijnen uit de Algemene wet bestuursrecht?

Antwoord 4
Ja, dat klopt. Er zijn in totaal 499 verdaagbrieven[2] verzonden aan FCL-aanvragers, waarin vanwege de op dat moment verwachte doorlooptijden een uiterste beslisdatum is opgenomen die in sommige gevallen doorloopt tot maart 2027.
De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft inmiddels maatregelen genomen om de doorlooptijden zo snel mogelijk terug te brengen naar de wettelijke beslistermijn van acht weken. Deze maatregelen zien zowel op nieuwe als bestaande aanvragen. Hierdoor is de verwachting dat aanvragers die een verdaagbrief hebben ontvangen met een beslistermijn tot december 2026 of later, hun brevet eerder zullen ontvangen dan de in de brief genoemde uiterste datum. Een exacte afhandelingsdatum kan op dit moment niet worden gegeven.
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht dient een bestuursorgaan binnen een redelijke termijn op een aanvraag te beslissen. Als er geen sprake is van een wettelijk vastgelegde termijn dan is de redelijke termijn 8 weken. Als het niet lukt om binnen deze termijn te beslissen, kan binnen de beslistermijn verlengd worden.
De brieven zijn verstuurd naar aanvragers waarvan de aanvraag nog binnen de beslistermijn zat, maar ook naar aanvragers waarvan de beslistermijn al verlopen was.

Vraag 5
Wat zijn de belangrijkste oorzaken van de ontstane achterstanden? Kunt u aangeven in welke mate deze worden veroorzaakt door personele capaciteit, ICT-systemen, organisatorische veranderingen of andere factoren?

Antwoord 5
De werkzaamheden rond het certificeren van piloten (FCL), medewerkers luchtruimbeheer (ATCO, FISO en ASO) en onderhoudstechnici (AML) in Nederland zijn per 1 juni 2025 overgegaan van Kiwa Register (Kiwa) naar de ILT-Luchtvaartautoriteit. Sinds 10 juni 2025 behandelt de ILT-Luchtvaartautoriteit de nieuwe aanvragen.
In eerste instantie is er bij de overgang van de werkzaamheden een achterstand meegekomen. Die is in de loop van 2025 weggewerkt. Later zijn de doorlooptijden van de aanvragen toch weer opgelopen. De oorzaak zit in een combinatie van factoren als capaciteit (niet alle Kiwa-medewerkers zijn meegekomen, uitval en vertrek van medewerkers), afspraken over inzet van medewerkers en de tijd die het kost om nieuw personeel in te werken,

[2] Een verdaagbrief is een officiële brief waarin de overheidsinstantie laat weten dat de wettelijke beslistermijn voor een aanvraag of bezwaarschrift wordt verlengd.

bekend te maken met de (complexe) procedures en de ICT-systemen. Ook de taakstelling is een factor van belang.
Daarnaast ontvangt de ILT-Luchtvaartautoriteit op dit moment een groot aantal (complexe) aanvragen.
Inzet en verdeling van capaciteit is altijd een aandachtspunt. Er bleek door bovenstaande factoren meer inzet nodig om de achterstanden weg te werken dan de afgelopen tijd beschikbaar was. Daarom is er geprioriteerd om de inzet en verdeling van capaciteit te richten op het wegwerken van de achterstanden.

Vraag 6
Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat piloten die hun opleiding succesvol hebben afgerond of een aanvullende bevoegdheid (rating) hebben behaald, uitsluitend door administratieve vertragingen bij de overheid niet aan het werk kunnen of hun werkzaamheden niet mogen uitvoeren? Welke gevolgen heeft dit volgens u voor de arbeidsmarkt, de luchtvaartsector en de concurrentiepositie van Nederland?

Antwoord 6
Ik deel de mening dat deze situatie zeer onwenselijk is. De achterstanden in de afgifte van brevetten kunnen gevolgen hebben voor de beschikbaarheid en inzetbaarheid van vliegers op de arbeidsmarkt. Vertraging in de afgifte kan ertoe leiden dat vliegers later beschikbaar zijn voor functies waarvoor een geldig brevet vereist is.
Dit kan tijdelijk gevolgen hebben voor de operationele inzetbaarheid van luchtvaartbedrijven en onderstreept het belang van tijdige en voorspelbare afhandeling van brevetaanvragen voor een goed functionerende luchtvaartsector.
Om de gevolgen van de huidige achterstanden zoveel mogelijk te beperken, heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de geldigheid van het tijdelijke brevet (temporary permission) tijdelijk verlengd van acht naar zestien weken. Zie daarvoor de afdoening van de bovenstaande motie en het antwoord op vraag 8 en 11.

Vraag 7
Klopt het dat de tijdelijke bevoegdheid die na een succesvol praktijkexamen kan worden afgegeven, bedoeld is om de periode tot afgifte van het definitieve brevet of de definitieve bijschrijving door de ILT te overbruggen? Wat is de beoogde maximale overbruggingsperiode van deze regeling?

Antwoord 7
Ja dat klopt. Met een tijdelijk brevet, een zogenaamde «*temporary permission*», mag een kandidaat maximaal 8 weken de nieuw behaalde bevoegdheid uitoefenen.

Vraag 8
Herkent u het beeld dat de tijdelijke bevoegdheid in een toenemend aantal gevallen verloopt voordat de ILT de aanvraag heeft afgehandeld? Hoe vaak is dit het afgelopen jaar voorgekomen?

Antwoord 8
Ja dat herken ik. Piloten mogen na de vaardigheidstest (skill test) of bekwaamheidsbeoordeling (assessment of competence) voor uitbreiding van hun vliegbrevet in de meeste gevallen 8 weken de nieuw behaalde bevoegdheid uitoefenen met een «Declaration for temporary permission to act as a pilot with a rating or certificate».[3] Dit document wordt afgegeven door de examinator. Binnen deze periode wordt normaliter het nieuwe brevet verstrekt.
Om de gevolgen van de huidige achterstanden zoveel mogelijk te beperken, heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de geldigheid van het tijdelijke brevet (temporary permission) tijdelijk verlengd van acht naar zestien weken. Deze maatregel geldt (met terugwerkende kracht) vanaf 23 juli 2026 tot en met

[3] https://www.ilent.nl/documenten/2022/07/15/declaration-for-temporary-permission-to-act-as-pilot-with-a-rating-or-certificate

31 december 2026. Met de verlenging kunnen kandidaten gedurende een langere periode gebruikmaken van hun temporary permission in afwachting van de formele afgifte van hun brevet. Deze verlenging geld ook voor aanvragers waarvan het tijdelijke brevet van 8 weken al verlopen was. Daarnaast heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een vrijstelling (exemption) verleend aan studentpiloten die momenteel een Airline Transport Pilot (ATP) Integrated Course volgen (zie FCL.720A(b)(2). Onder voorwaarden mogen zij de opleiding voor een type rating multi-pilot aeroplane starten zonder dat zij al beschikken over het brevetdocument.
Aanvragers, instructeurs, examinatoren en sectorpartijen zijn hierover ingelicht.
De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de vrijstellingen (exemptions) ingediend bij EASA en gepubliceerd in de Staatscourant[4]. De tijdelijke verlenging is verder gepubliceerd op de website van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

Vraag 9
Klopt het dat hierdoor vliegers in sommige gevallen opnieuw een praktijkexamen moeten afleggen of een nieuwe tijdelijke bevoegdheid moeten aanvragen, uitsluitend doordat de administratieve afhandeling langer duurt dan de geldigheidsduur van de tijdelijke bevoegdheid? Hoe beoordeelt u deze situatie?

Antwoord 9
Op 23 juli heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de verlenging van het tijdelijke brevet (temporary permission) in laten gaan. Vanaf dat moment was deze situatie niet meer aan de orde.

Vraag 10
Welke extra administratieve lasten en kosten brengt deze situatie volgens u met zich mee voor piloten, vliegscholen, examinatoren en luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 10
Zie antwoord op vraag 9.

Vraag 11
Welke maatregelen heeft u sinds het ontstaan van de achterstanden genomen om de dienstverlening van de ILT-Luchtvaartautoriteit te verbeteren? Welke resultaten hebben deze maatregelen tot nu toe opgeleverd?

Antwoord 11
Om de FCL-achterstanden terug te dringen en de dienstverlening te verbeteren, heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit verschillende maatregelen genomen. De capaciteit is tijdelijk en structureel uitgebreid door het aantrekken en opleiden van nieuwe medewerkers. Ook worden tijdelijk externe experts ingezet. Daarnaast worden ILT medewerkers flexibel ingezet, worden werkvoorraden actief gemonitord en wordt waar nodig geprioriteerd. Verder is een nieuw softwaresysteem voor o.a. de behandeling van brevetaanvragen (EMPIC) aangekocht, dat in de toekomst naar verwachting een versnelling van het proces tot gevolg zal hebben.
Deze maatregelen zijn gericht op het verkorten van de doorlooptijden en het creëren van een stabieler en voorspelbaarder aanvraagproces, waarbij de kwaliteit van de beoordeling en de luchtvaartveiligheid voorop blijven staan. De ILT-Luchtvaartautoriteit blijft zich inzetten om de achterstanden structureel terug te dringen. Het ministerie heeft er vertrouwen in dat de ingezette verbetermaatregelen de komende periode zullen bijdragen aan verdere verkorting van de doorlooptijden en dat aanvragen weer binnen de wettelijke termijnen kunnen worden afgehandeld.
Zie ook de afdoening van de motie hierboven.

[4] Staatscourant 2026, 28703 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen.

Vraag 12
Welke aanvullende maatregelen gaat u op korte termijn nemen om de achterstanden weg te werken en ervoor te zorgen dat de ILT weer binnen de wettelijke beslistermijnen opereert?

Antwoord 12
Zie antwoord op vraag 11.

Vraag 13
Bent u bereid om, vooruitlopend op een structurele oplossing, te bezien welke mogelijkheden er zijn om te voorkomen dat volledig gekwalificeerde piloten en vlieginstructeurs onnodig aan de grond blijven staan als uitsluitend de administratieve afhandeling door de ILT nog niet is afgerond? Zo ja, welke mogelijkheden ziet u? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13
Om de gevolgen van de huidige achterstanden zoveel mogelijk te beperken, heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de geldigheid van de temporary permission tijdelijk verlengd van acht naar zestien weken. Zie ook vraag 8.
Uiteraard is het ministerie bereid om te kijken naar verdere mogelijkheden om de gevolgen van de huidige situatie zoveel mogelijk te beperken. Daarbij geldt dat niet alle oplossingen mogelijk zijn, gelet op de Europese regelgeving en de eisen die worden gesteld aan een veilig en zorgvuldig stelsel van brevetverlening.

Vraag 14
Kunt u de Kamer vóór het einde van het zomerreces informeren over de omvang van de achterstanden, de getroffen maatregelen en een planning waaruit blijkt wanneer de ILT weer aan de wettelijke beslistermijnen zal voldoen?

Antwoord 14
Ja.

Vraag 15
Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 15
Ja.