

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

3680

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Groningen Airport Eelde soms dicht door tekort luchtverkeersleiders»* (ingezonden 16 juli 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 augustus 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Groningen Airport Eelde soms dicht door tekort luchtverkeersleiders» van 15 juli 2020?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het bericht dat Groningen Airport Eelde af en toe dicht moet omdat het kampt met een tekort aan luchtverkeersleiders? Kunt u aangeven hoe vaak dit in de afgelopen maanden is voorgekomen?

Antwoord 2

Dat klopt niet. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) maakt samen met Groningen Airport Eelde (GAE) en andere betrokken partijen afspraken over de dienstverlening op de luchthaven. Veiligheid staat hierbij altijd voorop. Op de tijden dat GAE officieel geopend is, heeft LVNL voldoende luchtverkeersleiders beschikbaar. Wel is bij GAE, net als bij Maastricht Aachen Airport, sprake van een krapte aan luchtverkeersleiders. Dit komt omdat operationele verkeersleiders ook ingezet moeten worden voor veranderprojecten die bijdragen aan de continuïteit van de dienstverlening. LVNL investeert in het aantrekken en opleiden van nieuwe luchtverkeersleiders en heeft een speciaal opleidingstraject opgezet voor deze regionale luchthavens.

¹ NOS, 15 juli 2020, «Klachten over tekort luchtverkeersleiders in Eelde niet gegrond» (<https://nos.nl/artikel/2340787-groningen-airport-eelde-soms-dicht-door-tekort-luchtverkeersleiders.html>)

Vraag 3

Klopt het bericht dat er zelfs een medische vlucht is geannuleerd door gebrek aan capaciteit in Groningen? Is hierdoor het vluchtschema van medische vluchten verstoord (geweest)?

Antwoord 3

Nee, dat bericht klopt niet. De vlucht waar hieraan wordt gerefereerd is waarschijnlijk een op die dag uitgevoerde repatriërvlucht. Deze vlucht was van tevoren aangevraagd door GAE bij LVNL voor het tijdstip 05.30 uur in de ochtend en akkoord bevonden door LVNL. Omdat dit vóór de reguliere openingstijd van GAE was (maar wel passend binnen de geldende uitzonderingen voor verkeer buiten de openingstijden volgens de Omzettingsregeling), zou LVNL de luchtverkeersleiders vroeger moeten inplannen. Dat zou als consequentie hebben dat de luchthaven die dag eerder had moeten sluiten, vanwege de werk- en rusttijden van luchtverkeersleiders. Dat was aanleiding voor GAE om zelf de keuze te maken om de repatriërvlucht binnen de reguliere openstelling te laten plaatsvinden. Voor het afhandelen van medische vluchten buiten de openingstijden van deze luchthaven heeft LVNL altijd een luchtverkeersleider stand-by.

Vraag 4

Klopt het bericht dat Groningen Airport Eelde uitbreiding van de bezetting heeft gevraagd terwijl een deel van de luchtverkeersleiders die daar werkten, is overgeplaatst naar de toren op Lelystad?

Antwoord 4

LVNL heeft het ministerie laten weten dat door GAE aan LVNL is aangegeven dat zij de openingstijden van de luchthaven zouden willen verruimen. Verruiming van de openingstijden zou meer inzet van LVNL vragen. Met de huidige afgesproken openingstijden heeft LVNL voldoende formatie, bij uitbreiding zou meer krapte in de roosters ontstaan. Deze wens van GAE voor verruiming van de openingstijden is echter prematuur. Zoals aangegeven in de ontwerpLuchtvaartnota verwacht het Rijk van de luchthavens dat zij samen met partijen in de regio de gewenste ontwikkeling, inclusief de daarbij passende openingstijden, verkennen. Op basis van de uitkomsten van het regionale traject zal het Rijk haar afweging maken en deze vastleggen in het luchthavenbesluit.

Verder is er geen sprake geweest van overplaatsingen van luchtverkeersleiders. Van de formatie van 24 medewerkers die werken in de toren op Lelystad Airport, komen in totaal twee luchtverkeersleiders en één assistent-verkeersleider van GAE. Zij hebben op eigen initiatief intern gesolliciteerd en zijn na omscholing doorgestroomd naar de nieuwe werkplek. Om de formatieplekken op GAE weer aan te vullen zijn er nieuwe verkeersleiders ingestroomd.

Vraag 5

Klopt het bericht dat de luchtverkeersleiders in Lelystad niet zomaar mogen bijspringen op de noordelijke luchthaven? Van wie mogen ze dat niet?

Antwoord 5

Luchtverkeersleiders mogen niet zonder meer bijspringen op een andere luchthaven. De Europese verordening (EU 2015/340) bepaalt dat het brevet van een luchtverkeersleider de bevoegdheid geeft om op één bepaalde luchthaven te werken. Indien een luchtverkeersleider op een andere luchthaven gaat werken, moet deze daarvoor worden omgeschoold.

Vraag 6

Hoe rijmt u het door Groningen Airport Eelde geschetste tekort aan luchtverkeersleiders met het beeld dat dezelfde dag door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in de media werd geschetst, namelijk dat er géén tekort zou zijn?²

² NOS Teletekst (via Twitter), 15 juli 2020, Geen tekort verkeerstoren Eelde (<https://twitter.com/teletekst/status/1283438804658016259?s=21>)

Antwoord 6

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 geeft LVNL aan dat op de tijden dat GAE open is, LVNL voldoende luchtverkeersleiders beschikbaar heeft.

Vraag 7

Klopt het dat dat 6500 «kleine luchtvaart» vluchten zijn die in de situatie tot november 2019 door één havenmeester zouden zijn afgehandeld, aangezien LVNL in de reactie tegenspreekt dat de luchtverkeersleiders op Lelystad niets te doen hebben omdat ze in juni 6500 vluchten zouden hebben afgehandeld?³

Antwoord 7

Dat klopt niet. Tot november 2019 was Lelystad Airport geen gecontroleerde luchthaven. De havenmeester op Lelystad Airport handelde geen verkeer af, de piloten vlogen zelf op zicht. Door de havendienst op Lelystad Airport werd alleen «luchtvaartterrein informatie» verstrekt, zoals lokale weersomstandigheden en baanbeschikbaarheid. Enkel als de vliegers hierom vroegen. De havendienst had niet de taak om vliegtuigen te begeleiden en mag dit wettelijk gezien ook niet. Op het moment dat Lelystad een gecontroleerde luchthaven werd, is LVNL gestart met het afhandelen van het verkeer.

Vraag 8

Zijn er andere luchthavens van nationale betekenis – naast Groningen Airport Eelde – die het afgelopen jaar hun reguliere opening moesten beperken vanwege een tekort aan luchtverkeersleiders? Zo ja, kunt u aangeven wanneer en waar zich deze situatie voordeed?

Antwoord 8

Afgelopen jaar is dit tweemaal voorgekomen op Maastricht Aachen Airport. Op zondag 23 februari en dinsdag 28 juli 2020 was LVNL genoodzaakt om haar dienstverlening op deze luchthaven voor korte tijd te onderbreken. Dit kwam in beide gevallen door ziekte waardoor er onvoldoende luchtverkeersleiders beschikbaar waren voor een veilige operatie. LVNL heeft de tijdstippen afgestemd met de luchthaven, waarbij is gekeken naar de momenten met zo min mogelijk impact.

Vraag 9

Bent u het met de vragenstellers eens dat de verdeling van luchtverkeersleiders over de vliegvelden efficiënter kan?

Antwoord 9

Zoals ik heb geantwoord op vraag 5 kan LVNL haar luchtverkeersleiders niet zomaar inzetten op een andere luchthaven als zij daarvoor niet het brevet hebben. Het aantal benodigde luchtverkeersleiders per luchthaven wordt vastgesteld op basis van de dienstverlening die moet worden verleend. Dat wordt bepaald door de drukte oftewel het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven en het aantal uren op een dag dat de luchthaven open is.

Vraag 10

Bent u bereid om in overleg met LVNL te treden om de capaciteit aan luchtverkeersleiders op korte termijn beter te verdelen over de vliegvelden, zodat er niet een tekort op één locatie is en een overschot op een andere?

Antwoord 10

Er is geen sprake van een overschot aan luchtverkeersleiders op één van de vliegvelden, een dergelijk verzoek kan ik daarom niet doen aan LVNL. Wel zie ik dat het opleidingssysteem zo is ingericht dat als er al een overschot op één van de vliegvelden zou ontstaan, dit zichzelf herstelt. Luchtverkeersleiders zullen namelijk als onderdeel van hun carrièreontwikkeling doorstromen van minder drukke posities naar complexere functies, dus ook naar vliegvelden waar eventuele krapte ontstaat. Daarnaast stuurt LVNL actief op een bezetting

³ Telegraaf Premium, 1 december 2019, VLIEGERS LELYSTAD SLAAN ALARM (<https://www.wingsoverholland.nl/wp-content/uploads/2019/12/Vliegers-Lelystad-slaan-alarm-2019-12-01-copy.pdf>)

van alle operationele functies. Uiteraard zal mijn ministerie de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders voor de verschillende luchthavens blijven monitoren en indien nodig met LVNL in overleg treden.

Vraag 11

Bent u het met de vragenstellers eens dat de werkgever eerst voor een betere verdeling van capaciteit over de verschillende vliegvelden moet zorgen, eerder meldde u dat de verkeersleiders onder vast contract staan bij LVNL, voordat er sprake kan zijn van uitbreiding van capaciteit of budget daarvoor?

Antwoord 11

Nee, deze zaken staan los van elkaar. Zoals gezegd is er geen overschot aan luchtverkeersleiders en kan LVNL met de bezetting nu de afspraken nakomen die zijn gemaakt over de dienstverlening binnen de openingsuren van de verschillende vliegvelden. Om ook in de toekomst gegarandeerd te zijn van voldoende luchtverkeersleiders en dus een veilige afhandeling van het luchtverkeer, zal LVNL blijvend (moeten) investeren in het aantrekken en opleiden van nieuwe luchtverkeersleiders.