

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

1472

Vragen van de leden **Bruins Slot** (CDA), **Van der Staaij** (SGP) en **Karabulut** (SP) aan de Staatssecretaris van Defensie over *het personeelstekort bij de militaire luchtverkeersleiding* (ingezonden 22 februari 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Visser** (Defensie) (ontvangen 19 maart 2018)

Vraag 1

Kent u het bericht «Tekort aan luchtverkeersleiders leidt regelmatig tot sluiten van luchtruim»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat luchtverkeersleiders van de luchtmacht als gevolg van een tekort aan personeel problemen hebben om hun taken te allen tijde naar behoren uit te voeren?

Antwoord 2

Air Operations Control Station (AOCS) kampt al jaren met een personeelstekort. Momenteel zijn 17 van de 73 organieke functies vacant. Dat heeft gevolgen voor de taakuitvoering. Sinds begin 2015 is de verstrekking van vluchtinformatie gedurende de daglichtperiode beperkt. Zie voor verdere informatie hierover antwoord 3. De afgelopen maanden is ook een aantal malen gedurende de nacht de dienstverlening opgeschort. Zie hierover antwoord 4.

Vraag 3

Al hoe lang is het zo dat in de Notice to Airmen (NOTAMs) de beperking is opgenomen dat niet te allen tijde flight information requests kunnen worden gegeven?

¹ <https://nos.nl/artikel/2218052-tekort-aan-luchtverkeersleiders-leidt-regelmatig-tot-sluiten-van-luchtruim.html>

Antwoord 3

De verstrekking van vluchtinformatie gedurende de daglichtperiode wordt sinds begin 2015 beperkt. Ook dit behoort tot de wettelijke taken van de militaire luchtverkeersleiding, maar door het personeelstekort is prioriteitsstelling onvermijdelijk. Op grond van de internationale regelgeving is de luchtverkeersleiding verplicht om in de dienstverlening voorrang te geven aan het luchtverkeer dat onder controle van de luchtverkeersleiding vliegt boven het ongecontroleerd luchtverkeer. De beperking houdt in dat aan de kleine luchtvaart geen informatie wordt gegeven over bijvoorbeeld de weersomstandigheden. Hierover worden luchtruimgebruikers vooraf geïnformeerd en hiermee moeten ze in hun vluchtvoorbereiding rekening houden. Als het nodig is, kan de kleine luchtvaart in dit soort situaties wel altijd contact opnemen met de militaire luchtverkeersleiding. Nadat in 2016 op 92 dagen sprake was van een beperking van de vluchtinformatie, is met de sector overlegd. Inmiddels is nu minder vaak sprake van een beperking: in 2017 was er nog op 33 dagen een beperking. In 2018 heeft zich dit tot nu toe op vijf dagen voorgedaan. Met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn afspraken gemaakt waardoor bij onvoorziene omstandigheden de dienst incidenteel kan worden overgedragen.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat als gevolg van personeelstekorten op bepaalde momenten geen traumahelikopters kunnen uitvliegen, F-16's minder vaak kunnen oefenen en kleine luchtvaart minder of geen vluchtinformatie ontvangt?

Antwoord 4

De afgelopen maanden, tussen juli 2017 en begin januari 2018, is om bij personeelstekorten de veiligheid in het luchtruim te blijven waarborgen, de dienstverlening gedurende drie nachten opgeschort, zodat de traumahelikopters niet konden uitvliegen. Later in januari, na de co-locatie, is dat nog twee keer gebeurd, maar toen kon LVNL de dienstverlening overnemen en waren er geen negatieve consequenties voor de hulpverlening. Inmiddels zijn maatregelen genomen, zodat deze dienstverlening 's nachts ten behoeve van de helikopters van de hulpdiensten weer permanent beschikbaar is. Dit heeft er wel toe geleid dat op maandag en vrijdag beperkingen gelden voor oefeningen met jachtvliegtuigen. Dit heeft geen negatieve gevolgen voor de gereedstelling, maar vermindert de flexibiliteit in de planning. Er is een verkenning gaande of LVNL de nachtdienst structureel kan overnemen.

Vraag 5

Welke gevolgen heeft het niet kunnen vliegen van traumaheli's voor de hulpverlening ter plaatse? Op welke wijze komt de (acute) zorg daarmee onder druk te staan?

Antwoord 5

Als de traumahelikopters niet kunnen vliegen, moet de hulpverlening andere middelen inzetten, zoals ambulances. Dat gebeurt ook wanneer de traumahelikopters vanwege extreme weersomstandigheden niet inzetbaar zijn.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u de uitspraak van commandant Van Ingen dat de vliegveiligheid niet in het geding is, mede in het licht van de opmerkingen van luchtverkeersleiders die aangeven dat er wel degelijk risico's worden genomen?

Antwoord 6

Kolonel Van Ingen, de commandant van de militaire luchtverkeersleiding, heeft het Defensiebeleid verwoord: om de veiligheid in het luchtruim te blijven waarborgen, wordt als het nodig is de dienstverlening opgeschort. Hij is verantwoordelijk voor de risicobeoordeling.

Vraag 7

Zijn u concrete gevallen bekend waarbij de vliegveiligheid in Nederland ernstig in het geding was als gevolg van capaciteitstekort aangaande militaire luchtverkeersleiders?

Antwoord 7

Nee. Door het beleid zoals verwoord in de antwoorden 2, 4 en 6 laat Defensie het zover niet komen.

Vraag 8

Welke maatregelen heeft u genomen of gaat u op korte en lange termijn nemen om het personeelstekort bij de militaire luchtverkeersleiding terug te dringen en de vliegveiligheid te waarborgen?

Antwoord 8

Luchtverkeersleiders zijn al vele jaren een schaars goed en daarom kampt Air Operations Control Station (AOCS) al jaren met een hardnekkig personeelstekort. De afgelopen jaren is al het nodige gedaan om de instroom van luchtverkeersleiders te bevorderen en de uitstroom te beteugelen.

Op de korte termijn ligt de nadruk op het opleiden van leerlingen.

Inmiddels is de opleiding nu goed gevuld, zij het dat dit vanwege de duur van de opleiding pas over een aantal jaar soelaas biedt. Op dit moment zijn er 22 luchtverkeersleiders in opleiding, afhankelijk van het voortraject (wel of geen volledig traject aan de Koninklijke Militaire Academie) duurt de gehele opleiding 3 tot 6 jaar, vanaf het moment dat een leerling bij Defensie wordt aangenomen.

Net als voor andere schaarstecategorieën kunnen aan verkeersleiders een aanstellingspremie en een behoudpremie worden toegekend. Ook zijn maatregelen genomen om het personeelstekort te verminderen, onder andere door inmiddels afgezwaaid personeel tijdelijk weer terug te vragen. Dit heeft het personeelstekort niet opgelost. Dus moet er meer gebeuren, vooral in samenwerking met LVNL.

Op langere termijn draagt de samenwerking met LVNL en de herindeling van het luchtruim bij aan een effectiever en efficiënter beheer en gebruik van het luchtruim. Met LVNL wordt onderzocht hoe gezamenlijke werving, selectie en opleiding oplossingen biedt.

Vraag 9

In hoeverre acht u onder meer het samenwerken met civiele luchtverkeersleiders, de inzet van reservisten dan wel een salarisverhoging voor militaire luchtverkeersleiders hiertoe een wenselijk dan wel noodzakelijk middel?

Antwoord 9

Zoals ook blijkt uit antwoord 4, plukken we nu al de vruchten van de co-locatie op Schiphol-Oost. De komende jaren zal de samenwerking met LVNL voortvarend worden uitgebreid en verdiept. Met LVNL is een afspraak gemaakt over de werving om elkaar te versterken. Als LVNL een overschot aan goede kandidaten heeft, dan worden die aan Defensie aangeboden.

Sommige van deze kandidaten hebben al deelkwalificaties als luchtverkeersleider. Dat kan de opleidingsduur bekorten. Samen met LVNL wordt nu onderzocht hoe de gezamenlijke inrichting van een functiehuis de efficiëntie en de effectiviteit van de luchtverkeersleiding verder kan verbeteren.

In het verleden zijn al reservisten ingezet. Maar reservisten die gekwalificeerd zijn als luchtverkeersleider, zijn er nauwelijks.

Net als voor andere schaarstecategorieën kunnen aan luchtverkeersleiders een aanstellingspremie en een behoudpremie worden toegekend. Salarisverhoging voor de schaarstecategorie luchtverkeersleiders wordt niet overwogen. Het verschil in beloning tussen de civiele en de militaire luchtverkeersleiding is zo groot, dat overbrugging daarvan tot ontwrichting van het salarissysteem van Defensie zou leiden.

Vraag 10

Op welke wijze is de Inspectie voor Leefomgeving en Transport betrokken bij de problematiek die voortvloeit uit het personeelstekort bij de militaire luchtverkeersleiding? Welke adviezen heeft de inspectie gegeven om de problematiek te ondervangen?

Antwoord 10

De Inspectie voor Leefomgeving en Transport houdt zich niet bezig met dit onderwerp, omdat het toezicht op de militaire luchtverkeersleiding berust bij de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA). Iedere verandering qua inzet van verkeersleiders of taakuitvoering wordt vooraf gemeld aan de MLA.