

## 2020Z17571

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).

### 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)?<sup>1</sup> Zo ja, hoe beoordeelt u het feit dat de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport regelmatig verstoord raakt door deze capaciteitsproblemen?

### 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?

### 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?

### 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?

### 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?<sup>2</sup>

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

<sup>2</sup> Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3680

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 17

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk beantwoorden?