

31936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1241 Brief van de staatssecretaris van Defensie en minister van
Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2025

Tijdens het debat over de NAVO op 6 februari jl. is de motie van het lid van der Werf (Kamerstuk 28 676, nr. 482) aangenomen. In deze motie wordt de regering verzocht om de Kamer te informeren over de maatregelen die genomen zullen worden om de hoge werkdruk en het tekort aan luchtverkeersleiders bij Defensie op te lossen. Met deze brief geven wij, namens Defensie en Infrastructuur en Waterstaat (IenW), uitvoering aan deze motie.

Het oplossen van de problematiek van de hoge werkdruk en het tekort aan luchtverkeersleiders bij Defensie, maar ook aan de civiele kant, is van groot belang voor het veilig functioneren van de luchtvaart en het welzijn van onze mensen. Dit is de reden waarom de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie hebben besloten de nationale taak voor luchtverkeersdienstverlening te integreren. Defensie en IenW integreren de militaire taak die nu is belegd bij het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS) in het huidige zelfstandig bestuursorgaan (zbo) Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), waarmee zij een nationaal geïntegreerde civiel-militaire luchtverkeersdienstverlener wordt. Deze integratie is een randvoorwaarde om, in samenhang met het Programma Luchtruimherziening en de introductie van het iTEC-based Centre Automation System (ICAS), tot een effectiever systeem te komen waardoor er uiteindelijk minder capaciteit nodig is om dezelfde taken uit te voeren. Met de vorming van één geïntegreerde civiel-militaire luchtverkeersleiding dragen de ministeries en LVNL gezamenlijk bij aan een sterkere en veilige luchtvaart in Nederland.

In 2023 is aan uw Kamer gemeld dat de integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding vertraging heeft opgelopen¹. In deze brief leggen we uit hoe het vervolgproces er nu uit ziet en wat we in de tussentijd doen om vooruitlopend op de volledige integratie het probleem het hoofd te bieden. Vooropgesteld is het zo dat de capaciteitsproblemen op dit moment geen impact hebben op de militaire gereedstelling. Als een ander dreigingsbeeld nu of in de toekomst vraagt om meer luchtverkeersleiders - om bijvoorbeeld een operatie te begeleiden - dan zal de schaarse capaciteit in overleg met het ministerie van IenW zodanig worden herverdeeld dat de nationale veiligheid prioriteit heeft. Dit kan nu al, maar na de integratie kan nog efficiënter worden omgegaan met deze beschikbare capaciteit.

¹ Kamerstuk I 2022/23 31 936, nr. 1085

De huidige geopolitieke situatie maakt het oplossen van de capaciteitsproblemen bij de militaire luchtverkeerleiding nog belangrijker. Het hoofddoel van het 1ATM-programma, de integratie van de volledige militaire luchtverkeersdienstverlening binnen LVNL, is daarom onverminderd belangrijk. Deze integratie binnen een civiele organisatie vraagt aanpassingen aan beide organisaties op het gebied van (voldoen aan de van toepassing zijnde) regelgeving om een veilige vliegoperatie zowel civiel als militair te kunnen waarborgen. Dit kost meer tijd dan vooraf was ingeschat. Dit komt omdat de gehele overkomende vliegoperatie straks aan de civiele regelgeving moet voldoen en er op fundamentele punten verschillen zijn tussen de civiele en militaire regelgeving. De oplossingen voor deze verschillen vragen onder andere een wijziging van de operationele procedures en publicaties. Vanwege de hoge veiligheidsnormen gaat dit gepaard met veiligheidsstudies en waar nodig bijscholing van personeel. Het is belangrijk dat de vertraging geen negatieve gevolgen heeft voor het betrokken personeel en dat er in overleg met de betrokken partijen maatregelen worden genomen wanneer dit wel het geval is. Daarom is onder andere besloten om de integratie gefaseerd uit te voeren. Daarmee wordt toch voldoende tempo gemaakt in dit traject en tevens zoveel mogelijk duidelijkheid geboden aan het betrokken militaire personeel. Deze fasering is nodig omdat de onderdelen van Defensie die overgaan eerst moeten voldoen aan civiele eisen, voordat ze kunnen integreren. Dat is nu nog niet volledig het geval, omdat de huidige militaire operatie militair gecertificeerd is. Na overleg met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) is vastgesteld dat dit niet één-op-één omzetbaar is naar de wettelijke eisen die gelden voor de LVNL. Dit komt omdat de Europese regelgeving van toepassing is op LVNL en er geen uitzonderingsmogelijkheid van toepassing is op de militaire operatie. Dit maakt het met name complex op de militaire luchthavens waar sprake is van civiel medegebruik (Maritiem Vliegkamp De Kooy en Vliegbasis Eindhoven). In de tussentijd zetten we stappen om verdere vertraging te voorkomen, in het bijzonder op het gebied van de radar- en naderingsverkeersdienstverlening. Ook zijn maatregelen genomen om de mogelijke negatieve effecten van de vertraging voor het personeel weg te nemen:

- In overleg met alle betrokken partijen is het besluit genomen om de radarverkeersleiding als eerste te integreren, omdat die eenheid al grotendeels voldoet aan civiele eisen. Deze staat gepland voor het vierde kwartaal in 2026. De integratie van de torenluchtverkeersleiding die fysiek is geplaatst op de militaire luchthavens is vanwege de benodigde omscholing van personeel en regelgeving vraagstukken op infrastructureel vlak ingewikkelder en volgt later.
- Om overbelasting van de schaarse militaire luchtverkeersleidingscapaciteit te voorkomen zijn eerder gemaakte afspraken over de afstemming van vraag en aanbod herzien. Die afspraken gaan over de mate van robuustheid van het rooster, de daadwerkelijke bezetting, maar ook de reservecapaciteit bij uitval. Door operationele druk is eerder ingeteerd op dat laatste. Dat is nu hersteld en wordt continu gemonitord. Waar nodig voert CLRS overleg hierover met civiele medegebruikers.

- We gaan door met het continu verbeteren van de technische en operationele ondersteuning van het Nederlandse Military Air Traffic Control Centre samen met LVNL.
- Ook wordt er externe capaciteit ingehuurd om neventaken over te nemen. Deze nevenactiviteiten betreffen bijvoorbeeld bedrijfsvoeringsaspecten, die niet per se door luchtverkeerleiders hoeven te worden gedaan. Hiermee wordt capaciteit vrijgespeeld en kunnen luchtverkeerleiders zich concentreren op hun hoofdtaak.
- Voor het omzetten van en het voldoen aan regelgeving na integratie zijn oplossingen vastgesteld en afgestemd met ILT. Voor het technische domein is een externe partij ingehuurd om de verschillen tussen militaire systemen en civiele normen te analyseren. Dit onderzoek is eind dit jaar gereed.
- Tenslotte zet Defensie een bindingspremie in. De premie is aangeboden aan luchtverkeerleiders van het CLRS die overgaan naar LVNL als gevolg van 1ATM. Deze jaarlijkse premie is bedoeld om dit personeel te behouden en blijft gelden tot de daadwerkelijke overstap naar LVNL.

Door deze maatregelen wordt verdere vertraging voorkomen en wordt de impact van de opgelopen vertraging op het personeel zoveel mogelijk beperkt. Defensie en IenW werken gezamenlijk aan de verdere uitvoering van de integratie. Hiervoor is recent een integrale planning opgesteld en vastgesteld door alle betrokken partijen.

Momenteel wordt gewerkt aan de overdracht van het defensiepersoneel dat werkzaam is bij de radarluchtverkeersleiding en de direct ondersteunende diensten aan LVNL. Dit vormt de eerste stap van de gefaseerde overgang, die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2026 wordt afgerond.

Daarna volgt de integratie van de torenluchtverkeerleiders op de vliegbases met uitsluitend militair gebruik. In de laatste fase worden ook de torenluchtverkeerleiders van de vliegbases met civiel medegebruik geïntegreerd. De planning van deze toekomstige fases start in het derde kwartaal van dit jaar.

Wij houden u op de hoogte van de verdere voortgang.

De staatssecretaris van Defensie,
G.P. Tuinman

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman