

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

25 268

Zelfstandige bestuursorganen

Nr. 703

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 november 2019

Hierbij bied ik u, op grond van artikel 39, eerste lid van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen (zbo's), het rapport aan inzake de wettelijke evaluatie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) over de periode 2013–2018¹. De evaluatie is afgelopen maanden door het onafhankelijke onderzoeksbureau Anderson Elffers Felix uitgevoerd. In deze brief ga ik in op de prestaties van LVNL in deze periode, de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit de evaluatie en mijn appreciatie daarvan.

Prestaties in de onderzochte periode

LVNL voert publieke taken uit rondom luchtverkeersdienstverlening in het lagere luchtruim (tot 24.500 voet, d.w.z. ca. 7,5 km). Deze publieke taken kennen meerdere identificeerbare prestatiegebieden: veiligheid, capaciteit, kostenefficiëntie en milieu. Uit de evaluatie blijkt dat LVNL in de onderzochte periode onverminderd de publieke taken rondom luchtverkeersdienstverlening doelmatig uitvoert, zich inspent om de prestaties te blijven verbeteren en investeert om dit ook in de toekomst te kunnen blijven doen. Bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid, capaciteit, het behouden van voldoende verkeersleiders en het moderniseren van verkeersleidingssystemen.

LVNL heeft zijn taken op een veilige manier uitgevoerd en de afgelopen periode geïnvesteerd om dat veilig te kunnen blijven doen, ook bij een verdere ontwikkeling van de luchtvaart. De afgelopen jaren is de safety governance verder ontwikkeld, de meldingsbereidheid onder personeel is toegenomen (just culture) en LVNL werkt samen met de luchtvaartsector binnen een integraal Safety Management Systeem. Ik zie dat LVNL de verschillende aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid goed oppakt en daar verantwoordelijkheid in neemt.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Bij capaciteit laat de evaluatie zien dat LVNL de afgelopen periode een groei in het luchtverkeer van 18% heeft geaccommodeerd. Dit is geen geringe prestatie in een van de drukst bevlogen gebieden van Europa, met een relatief klein luchtruim.

Ook op het gebied van het behouden en aantrekken van voldoende operationeel personeel zijn flinke stappen gezet. Het in 2016 aangetreden bestuur heeft hier steeds de focus op gehad. Mede door het sluiten van het Vreelandakkoord, wat rust heeft gebracht rondom de arbeidsvoorwaarden van operationeel personeel, is het gelukt voldoende verkeersleiders beschikbaar te hebben. Met lopende investeringen in de opleiding en het verder integreren daarvan met Defensie tot één gezamenlijke opleiding (One ATC Academy) wordt beoogd de capaciteit ook in de toekomst te kunnen blijven borgen. De voortekenen daarvan zijn gunstig. Momenteel zijn 100 leerlingen in opleiding, een groter aantal dan ooit.

Om het toenemende luchtverkeer te kunnen blijven accommoderen en te kunnen blijven voldoen aan de Europese (prestatie) eisen op het gebied van capaciteit en interoperabiliteit die daartoe internationaal zijn afgesproken investeert LVNL in modernisatie van de dienstverlening. Dit is complex en vraagt veel van de organisatie. De verbouwing en digitale modernisering van de verkeersstoren op Schiphol die onlangs is afgerond is daar een mooi voorbeeld van. Daarnaast is door LVNL ook hard gewerkt om verkeersleiding op de luchthaven Lelystad te kunnen verzorgen. En met het nieuwe verkeersleidingsstelsel iCAS en de ontwikkeling van Remote Tower / Centralised Base voor de regionale velden ontstaan mogelijkheden voor luchtverkeersleidingsconcepten die meebewegen met ontwikkelingen in de luchtvaart.

Rol en positie LVNL in het maatschappelijke debat

AEF doet een aantal aanbevelingen die betrekking hebben op zowel LVNL als mijn ministerie. Ik ga hieronder specifiek in op een aantal aanbevelingen die betrekking hebben op de rol en positie van LVNL in het maatschappelijke debat en de relatie en samenwerking tussen lenW en LVNL, en in toenemende mate het Ministerie van Defensie.

AEF constateert dat LVNL een positieve transitie heeft ingezet naar een meer open, flexibele en extern georiënteerde organisatie, met name in de periode na aantreden van het nieuwe bestuur in 2016. Dit wordt ook door mijn ministerie en alle partijen rond LVNL als zodanig herkend en gewaardeerd. Deze transitie is nog in volle gang en zal verder bestendig moeten worden. Enerzijds in de eigen organisatie, in de werkwijze en in de cultuur en anderzijds in de rolinvulling en positionering van LVNL in het bredere maatschappelijke krachtenveld rond luchtvaart en in relatie tot andere luchtvaart- en omgevingspartijen

Dit laatste raakt ook aan de rolverdeling en sturingsrelatie tussen mijn ministerie en het zbo LVNL. AEF constateert dat de relatie en samenwerking tussen lenW en LVNL de afgelopen jaren is verbeterd. Dit is echter geen vanzelfsprekendheid en AEF adviseert de partijen in de driehoek te blijven reflecteren op de onderlinge verhoudingen en of deze nog voldoen gelet op wat de inhoudelijke uitdagingen vragen. Ik omarm deze conclusie en aanbeveling.

In een dergelijk gesprek past ook het eerdere besluit van de Staatssecretaris van Defensie en mij om samen met de militaire dienstverlener, het Commando Luchtstrijdkrachten, toe te werken naar één ATM organisatie binnen het huidige zbo LVNL, die na civiel-militaire integratie (streefdatum medio 2023) als enige verantwoordelijk is voor de luchtverkeersdienstver-

lening in het lagere luchtruim. Dat vraagt om een herijking van de taken en verantwoordelijkheden van LVNL, zodat zij naast civiele taken ook in staat wordt gesteld de grondwettelijke taken van Defensie te borgen.

De komende periode zal worden benut om samen met LVNL te verkennen hoe zij haar rol als publieke dienstverlener en autoriteit op luchtvaartgebied beter kan benutten en welke rolinvulling en positionering ten opzichte van andere partijen in de luchtvaartsector en richting omgevingspartijen daarbij past. En om, gezamenlijk met het Ministerie van Defensie, ook explicieter te maken hoe rollen, taken en verantwoordelijkheden zijn verdeeld en op welke wijze de samenwerking wordt ingevuld.

Ook de overige aanbevelingen bieden goede aanknopingspunten om door LVNL, in samenspraak met mijn ministerie, te worden opgepakt. LVNL opereert op professionele wijze en is zich er van bewust dat het huidige tijdsgewricht meer van een luchtverkeerleidingsorganisatie vraagt dan alleen het navigeren van vliegverkeer. Deze tijdsperiode vraagt een externe focus en een permanente dialoog met stakeholders en betrokkenen. Ik concludeer dat met de opvolging van deze aanbevelingen de LVNL op de goede weg is naar een organisatie die in staat is de toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga