

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 639

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2019

Bijgaand ontvangt u het advies van het Bureau ICT-toetsing (BIT) op het programma Centralised Base bij Luchtverkeersleiding Nederland (CBLN)¹. Dit is conform de afspraken die daarover zijn gemaakt naar aanleiding van de commissie-Elias die onderzoek heeft gedaan naar de ICT bij de overheid. Ik heb dit advies op 14 mei 2019 van de Staatssecretaris van BZK mogen ontvangen. Aangezien de conclusies en aanbevelingen van het advies aan LVNL zijn gericht, heb ik LVNL gevraagd om een reactie. Via deze brief doe ik u, na overleg met LVNL, de bestuurlijke reactie op dit advies toekomen.

Inleiding

Het programma Centralised Base beoogt het werk van de verkeersleiding op de regionale luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport te centraliseren op Schiphol Oost per eind 2021. De luchtverkeersleiders zullen dan op afstand het vliegverkeer op deze luchthavens regelen. Dit zal mogelijk worden gemaakt door het Remote Tower Concept (RTC) waarbij door de inzet van technologie zoals camera's en beeldschermen het verkeer op afstand wordt geregeld. Dit concept is al in gebruik in een aantal andere Europese landen als Zweden, Noorwegen, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

BIT-advies

Het traject met het BIT heeft waardevolle input gegeven bij de uitwerking van het programma. Er is in een vroeg stadium van de uitwerking van het programmaplan kennis genomen van de adviezen van het BIT en LVNL heeft deze ter harte genomen en is er mee aan de slag gegaan. Dat maakt dat op het moment van het uitbrengen van het definitieve BIT-advies een

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

aantal aanbevelingen al zijn opgenomen ofwel nog uitgewerkt worden in het programma.

Hoofdconclusies en aanbevelingen

Het BIT geeft aan dat de ambitieuze planning op onderdelen leidt tot risico's. Zo ontbreekt een aantal voor de aanbesteding noodzakelijke eisen. Het BIT is daarnaast van mening dat LVNL onvoldoende aandacht besteedt aan een aantal belangrijke onderdelen in de projectuitvoering. Zij adviseert LVNL om voorafgaand aan de aanbesteding de eisen compleet te maken en na de keuze voor de leverancier de aanpak op onderdelen aan te scherpen. Hieronder worden de aanbevelingen weergegeven en wordt aangegeven op welke manier deze aanbevelingen zijn opgepakt

Laat CBLN voor de start van de aanbesteding een completere set eisen maken incl. alle non-functionele eisen, en een complete set eisen voor informatie beveiliging; zowel voor de apparatuur als de software die door de leverancier wordt ontwikkeld.

Mede door de gesprekken met BIT heeft LVNL de voorgenomen aanbestedingsstrategie aangepast. LVNL heeft de set met eisen (functionele en non-functionele, waaronder informatiebeveiliging) compleet gemaakt voor de start van de gunningsfase. In aanvulling daarop heeft LVNL voor de functionele eisen een onafhankelijke review laten uitvoeren door het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Hiermee is de aanbeveling van het BIT volledig overgenomen.

Laat CBLN – nadat de leverancierskeuze is gemaakt – op de volgende onderdelen de aanpak aanpassen en op basis hiervan een nieuwe planning met realistische einddatum opstellen:

Plan voldoende werkzaamheden en tijd in voor het doorvoeren van noodzakelijke wijzigingen in de procedures voor landen en opstijgen.

Het uitgangspunt bij de introductie van het RTC is dat er, anders dan de toevoeging van nieuwe technologie, niets wijzigt voor de luchtverkeersleiders. Daarbij is het uitdrukkelijk niet de bedoeling om de operationele verkeersafhandelingsprocedures van Eelde en Beek (meer) gelijk te trekken bij de introductie van RTC. Voor een veilige afhandeling van het vliegverkeer zijn en blijven per luchthaven specifieke procedures noodzakelijk. Deze komen voort uit het verschil in de lokale landzijdige en luchtzijdige infrastructuur en de samenstelling van het verkeersaanbod. Deze aspecten wijzigen niet door de introductie van het RTC. Doordat er nauwelijks of geen nieuwe of aangepaste procedures nodig zijn, acht LVNL dit risico voor de planning beheersbaar.

Het Air Traffic Management (ATM)-systeem bestaat uit drie componenten: de mens (de luchtverkeersleider), de machine (het technische systeem) en de procedures. Iedere wijziging in het ATM-systeem moet worden voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In het geval van CBLN zal de machine component wijzigen. De taak van de luchtverkeersleider en de operationele procedures (wijze waarop de verkeersafhandeling plaatsvindt) blijven, zoals hierboven is toegelicht, hetzelfde. Uiteraard worden de luchtverkeersleiders uitgebreid getraind om te werken met het nieuwe systeem. Zowel het te doorlopen traject met ILT als de training van de verkeersleiders zijn opgenomen in de programma-planning.

Maak de planning voor de invoering van RTC concreet. Vermijd onzekerheid over de datum van invoering zodat medewerkers zich kunnen

voorbereiden op overplaatsing naar Schiphol en vermijd misverstanden over toezeggingen aan medewerkers.

LVNL realiseert zich dat de gewijzigde locatie voor veel medewerkers van deze regionale luchthavens wellicht ingrijpender is dan de technische wijzigingen. Dit is dan ook een belangrijk punt van overleg met zowel de medewerkers als de Ondernemingsraad en vakbonden. Hierbij is dus veel oog voor de persoonlijke gevolgen van de nieuwe standplaats. Medewerkers worden daarom actief betrokken bij het proces van overplaatsing. Hierbij wordt de informatie verstrekt die op dit moment vaststaat. Bijvoorbeeld dat, volgens de laatste inzichten, de eerste regionale luchthaven op 31 oktober 2021 vanuit Schiphol gecontroleerd zal worden. De definitieve implementatieplanning per luchthaven zal begin 2020 in afstemming met de nog te selecteren leverancier worden bepaald. Als deze planning met de leverancier is vastgesteld worden medewerkers hier zorgvuldig over geïnformeerd.

Op dit moment vinden gesprekken plaats met medewerkers waarbij aandacht is voor hun zorgen, ze de gelegenheid hebben hun wensen over transitie-arrangementen (onder meer: verhuis- en reiskosten, overnachtingsfaciliteiten) te delen en waarbij inzicht wordt gegeven in de (proces) afspraken met de vakbonden en Ondernemingsraad.

Plan ruimte in om te leren van ervaringen met invoering van RTC elders in Europa. Maak expliciete afspraken met de leverancier over het inpassen van functionele mogelijkheden en verbeterde technologie.

Om kennis en ervaringen op te bouwen over het RTC vinden werkbezoeken plaats aan verschillende Europese remote tower implementaties van diverse leveranciers. Dit gebeurt door operationele –, technische – en programmamedewerkers gezamenlijk. De medewerkers kijken mee met de buitenlandse collega's die met deze technologie werken en leren van hun ervaringen. De opgedane kennis wordt gedeeld en meegenomen bij de verdere uitwerking en implementatie van het programma.

LVNL zet in op implementatie van RTC waarbij de huidige operatie zo veel als mogelijk benaderd wordt. Dit is een gebruikelijke werkwijze bij wijzigingen aan het technische systeem. Dit verkort de transitie-training en verlaagt het risico op vertraging. Afspraken over het inpassen van nieuwe functionaliteit en verbeterde technologie na de implementatie worden onderdeel van partnership-overeenkomst/ contract met de leverancier.

Tot slot

De afgelopen maanden is het proces met het BIT als constructief en positief ervaren. Ik wil hen mede namens LVNL bedanken voor de prettige samenwerking.

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