

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

1480

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het artikel «Sportvliegtuig gevaar in lucht»* (ingezonden 11 januari 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 februari 2012).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Sportvliegtuig gevaar in lucht»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u van de conclusie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) dat «piloten van sportvliegtuigen vaak prutsers zijn, die weinig ervaring hebben, de weg kwijtraken, gedesoriënteerd zijn, slecht omgaan met navigatie- en communicatieapparatuur, nauwelijks kaart kunnen lezen en hun vlucht gebrekkig voorbereiden»?

Antwoord 2

Uit contact met Luchtverkeersleiding Nederland is naar voren gekomen dat LVNL op grond van het rapport en het bewuste incident desgevraagd haar zorg heeft uitgesproken over airspace infringements (in het algemeen), maar dat zij geen enkele kwalificatie heeft uitgesproken over vliegers en zich van deze kwalificaties distantieert.

Vraag 3

Hebt u enig vermoeden dat uw Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) haar taak onvoldoende adequaat heeft uitgevoerd? Zo ja, waarop baseert u dat?

Antwoord 3

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft voldoende adequaat, binnen haar bevoegdheid, gehandeld. Na de melding van LVNL hebben de inspecteurs van de ILT, toen nog Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), gesproken met de personen die het vliegtuig PH-BZN hadden bestuurd.

¹ Telegraaf.

Het is toen niet onomstotelijk vast komen te staan dat dit toestel bij de incidenten met verkeersvliegtuigen was betrokken, ook de vliegers ontkenden in de buurt van de bewuste verkeersvliegtuigen te zijn geweest. Uit het rapport van de OVV valt wel af te leiden dat dit toestel bij de incidenten was betrokken. De ILT mag het materiaal van de OVV gebruiken om alsnog bestuurlijke maatregelen te nemen en overweegt dat nu. Verder overlegt ILT met collega autoriteiten en Eurocontrol over de eisen aan de werking van SSR²-transponders.

Vraag 4

Bent u van mening dat indien er bij de LVNL vraagtekens zijn over het functioneren van de ILT, het in de lijn der verwachting ligt dat LVNL dat rechtstreeks communiceert met de ILT en niet via de voorpagina van een landelijke ochtendkrant? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat u doen om herhaling te voorkomen?

Antwoord 4

LVNL communiceert niet via kranten maar rechtstreeks met betrokken instanties, waaronder het Directoraat Generaal Bereikbaarheid en de Inspectie. De indruk dat communicatie via de media gaat, is ten onrechte door het artikel in De Telegraaf gewekt. LVNL heeft zich niet uitgelaten over de Inspectie, maar de journalist doorverwezen naar de Inspectie waar het vragen betrof over te nemen acties. LVNL werkt met de Inspectie samen op velerlei gebieden, ook op het gebied van airspace infringements.

Vraag 5

Kunt u aangeven of in de periode 2000–2012 de Terminal Manoeuvring Area (TMA) Schiphol is vergroot? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord 5

De Schiphol TMA 1 (het naderingsgebied van Schiphol) is niet vergroot, echter er is op 12 april 2007 wel een gedeelte van de TMA 1 apart als TMA 6 benoemd. Het incident met de PH-BZN heeft niet in dit deel van de TMA van Schiphol plaatsgevonden en heeft daarom geen enkele relatie met het incident van augustus 2010. Volgens de gegevens van het OVV rapport heeft de PH-BZN alleen in de TMA 1 gevlogen. Overigens geldt in de TMA 1 luchtruimclassificatie A: in dit gebied mag alleen onder instrumentvliegregels (IFR) worden gevlogen en wordt het luchtverkeer onderling gesepareerd door de luchtverkeersleiding.

Onder de Schiphol TMA is wel (op 11 maart 2010) aan de Control Zone (CTR) 1 een CTR 2 toegevoegd. Hierdoor is de CTR 1 aan de noordzijde vergroot. Volgens de gegevens uit het OVV rapport is de PH-BZN door het gebied van de CTR 2 gevlogen. In elk deel van de CTR geldt luchtruimclassificatie C, wat inhoudt dat de piloten van alle luchtvaartuigen in dit gebied vooraf radiocontact moeten opnemen met de torenverkeersleiding, toestemming (klaring) nodig hebben om het gebied in te mogen en aanwijzingen krijgen via tweerichting radiocontact met deze luchtverkeersleiding. Zowel in de TMA 1 als in de CTR 2 heeft de PH-BZN gevlogen zonder zich te houden aan de daarvoor geldende regelgeving.

Vraag 6

Deelt u de analyse dat wanneer verkeersvliegtuigen zo lang mogelijk op grotere hoogte blijven en, anders dan nu het geval is, niet al op 40 km afstand (bijvoorbeeld ter hoogte van Lelystad) op 1500 voet moeten gaan vliegen van de LVNL, de kans op «het tegenkomen van General Aviation (GA) verkeer» afneemt? Zo ja, wat gaat u op korte termijn doen om ervoor te zorgen dat de minimale vlieghoogte in de omgeving van Schiphol (en andere luchthavens) voor verkeersvliegtuigen zo snel mogelijk omhoog gaat, omwille van vliegveiligheid en reductie van geluidsoverlast? Zo nee, waarom deelt u deze analyse niet?

² Secondary surveillance radar

Antwoord 6

Het huidige naderingsverkeersleidingsgebied van Schiphol (de zogenaamde TMA Schiphol) kent een ondergrens van 1 500 voet. Het laagste vliegniveau voor gecontroleerd luchtverkeer is 2000 voet. Binnen dit naderingsluchtverkeersleidingsgebied bevindt zich het klimmend en dalend verkeer van en naar Schiphol en is het vliegen onder zichtvliegvoorschriften (zogenaamd VFR) niet toegestaan (zie ook het antwoord op vraag 5). Daardoor is het in principe niet mogelijk dat het Schiphol-verkeer in dit gebied General Aviation verkeer onder zichtvliegvoorschriften tegen komt en is de veiligheid tussen VFR verkeer en verkeer dat op instrumenten vliegt (IFR) geregeld. LVNL werkt aan een nieuwe afhandelingmethodiek met continu klimmende en dalende vliegprofielen. Onderdeel hiervan is de stapsgewijze invoering van Continuous Descent Operations (CDO's ofwel glijvluchten). Dit is conform het Alders-advies Schiphol.

Als beleidsmatig uitgangspunt van de Luchtruimvisie geldt dat de wensen en behoeften van de luchtruimgebruikers voorop staan. Luchtruiminrichting en beheer zijn volgend op gebruik. Wanneer de nieuwe vliegprofielen van het Schiphol-verkeer in de toekomst worden toegepast, zal moeten worden gezien of een wijziging in de luchtruiminrichting mogelijk dan wel noodzakelijk is om een veilig gebruik nu en in de toekomst te borgen.

Vraag 7

Heeft u een strategische visie op de GA? Zo ja, op welke wijze zal deze worden geborgd in de luchtruimvisie?

Antwoord 7

Haar strategische visie op de General Aviation heeft het kabinet in de Luchtvaartnota vastgelegd. Het kabinet kiest er voor om selectief en gericht ruimte te willen blijven bieden in Nederland aan de accommodatie van General Aviation. In de Luchtvaartnota heeft zij onder andere benoemd dat zij er voor kiest om op de luchthavens van nationale betekenis selectief ruimte te houden voor de General Aviation, met name voor maatschappelijke vluchten en functiegroepen binnen de General Aviation, die gericht zijn op de verbetering van de toegang tot Nederland door de lucht en versterking van de netwerkwaliteit van de luchtvaart binnen Nederland. Het kabinet wil daarnaast ook in Nederland ruimte blijven bieden aan andere functiegroepen binnen de General Aviation, zoals de sport- en recreatieluchtvaart. Het vaststellen van de Luchtvaartnota en de bijbehorende actualisatie door het kabinet en vervolgens de instemming daarmee door het parlement, biedt een duidelijk beleidskader voor nadere uitwerking van de opgave voor het Nederlandse luchtruim in de Luchtruimvisie. Tevens heeft de General Aviation zelf haar eigen strategie ingediend voor de Luchtruimvisie tijdens de consultatie over de startnota van de Luchtruimvisie. Net als andere reacties uit de consultatie wordt deze ingediende strategie meegenomen bij het opstellen van de Luchtruimvisie.

Vraag 8 en 9

Is er met betrekking tot de luchtruimvisie ook contact met de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart? Zo ja, op welke wijze gaat u om met wensen en suggesties vanuit deze organisatie?

Kunt u bevestigen dat op dit moment een werkconcept van de luchtruimvisie gereed is? Zo ja, is dit primair opgesteld op basis van de input van het ministerie van Defensie en de LVNL? Zo nee, welke andere belanghebbenden dan LVNL en het ministerie van Defensie zijn op de hoogte van de inhoud van en de opdrachtverlening aan To70?

Antwoord 8 en 9

De conceptversie van de Luchtruimvisie is nog niet gereed. Zodra deze gereed is, wordt deze aan een breed scala van stakeholders gezonden als start van de formele consultatie. De Luchtruimvisie is een beleidsdocument van de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Defensie. De beide ministeries oefenen het bevoegd gezag uit in het Nederlandse luchtruim. De Luchtruimvisie geeft op hoofdlijnen weer hoe de beide ministeries in de toekomst met de inrichting van het Nederlandse luchtruim om willen gaan. Het Rijk ontwikkelt de Luchtruimvisie samen met de luchtverkeersleidingorganisaties als uitvoeringsorganisaties: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL),

de Koninklijke Luchtmacht (KLu) namens de minister van Defensie, en Eurocontrol Maastricht Upper Area Control (MUAC). To70 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu ingehuurd ter ondersteuning bij het opstellen van (enkele onderdelen van) de Luchtruimvisie. Zoals in de Startnota is gemeld, is bij de totstandkoming van de Luchtruimvisie voorzien in twee formele consultatiemomenten. Het eerste consultatiemoment over de Startnota van de Luchtruimvisie is inmiddels afgerond. Het tweede consultatiemoment over de concept Luchtruimvisie vindt plaats begin 2012. Deze werkwijze maakt het voor de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Defensie mogelijk de inzichten en reacties van belanghebbenden en geïnteresseerden mee te wegen in de uiteindelijke definitieve versie van de Luchtruimvisie. Daarnaast wordt er indien nodig of wenselijk gedurende het proces contact gezocht met belanghebbenden en geïnteresseerden om bijvoorbeeld feiten en cijfers te toetsen, nadere informatie of toelichting te vragen. Middels dergelijke tussentijdse informele consultatie worden relevante stakeholders betrokken bij de totstandkoming van de Luchtruimvisie. Met het platform General Aviation, als vertegenwoordiger van de verschillende gebruikersgroepen, vindt tussentijds intensief contact plaats. Daarbij is ook de KNvVL betrokken als deelnemer aan het platform General Aviation. De wensen en suggesties van de verschillende gebruikersgroepen van de General Aviation komen aan de orde in de bijna maandelijks plaatsvindende gesprekken tijdens deze informele consultatie. Het resultaat van deze gesprekken en die met andere stakeholders zal via de formele consultatie over de concept Luchtruimvisie wederom aan hen en de andere stakeholders worden voorgelegd.

Vraag 10

Kunt u zich de discussies rondom het rapport Berger herinneren waarin vanuit de Kamer expliciet aandacht gevraagd is voor het feit dat het ministerie voor haar beleid niet afhankelijk moet zijn van LVNL als uitvoeringsorganisatie? Zo ja, welke waarborgen heeft u getroffen zodat u als beleidsverantwoordelijke eigenstandig uw afwegingen kunt maken?

Antwoord 10

Ja. Naar aanleiding van uw motie (kst 31 936, nr. 51) heb ik u met mijn brief van 24 mei 2011 (31936, nr. 77) onder meer geïnformeerd over de stappen die zijn gezet om de kenniscomponent binnen het Ministerie te verstevigen, wat noodzakelijk is om de luchtverkeersdienstverlenende organisaties op prestaties te kunnen sturen. In deze brief heb ik tevens gesteld dat de huidige en toekomstige veranderingen in de wijze waarop deze dienstverlening binnen FABEC en binnen Nederland georganiseerd wordt en de uitvoering van het Europese systeem van prestatiesturing er toe nopen het institutioneel arrangement op het gebied van ATM tegen het licht te houden. Kernelementen waar het toekomstig institutioneel arrangement aan dient te voldoen zijn een nog steviger geborgde kennisbasis enerzijds en een doelmatige belegging van taken bij overheid en uitvoerende organisaties anderzijds. Op dit moment is het onderzoek naar alternatieve arrangementen in uitvoering. Ik verwacht de Kamer rond de zomer over de resultaten van het onderzoek te berichten.

Daarnaast geeft het opstellen van de Luchtruimvisie de werkwijze van het ministerie weer ten aanzien van beleidsontwikkeling en uitvoering. De door het ministerie gehanteerde werkwijze luidt dat de overheid de kaders stelt. Visieontwikkeling vindt vanuit de betrokken departementen plaats, zoals bij de luchtruimvisie. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de uitvoeringsorganisaties. Vervolgens is het aan deze uitvoeringsorganisaties, zoals de LVNL, om deze visie nader uit te werken en in te vullen. De luchtruimvisie biedt een gedegen beleidskader voor de toekomst. Met deze visie, en de kennis die de departementen in dit traject vergaren, zijn beide goed in staat om voor de toekomst de juiste afwegingen te maken.

Vraag 11

Kunt u het programma van eisen van het geactualiseerde Luchthavenindevingbesluit Schiphol aan de Kamer zenden?

Antwoord 11

In het kabinetsbesluit Schiphol in het kader van het Aldersadvies Schiphol is besloten om het LIB conform het Aldersadvies te actualiseren. Een programma van eisen maakt daar geen onderdeel meer van uit. De werkzaamheden hiervoor zijn in volle gang en er wordt in een aantal stappen, in nauw overleg met de regio en de sector, toegewerkt naar een ontwerp LIB. Het ontwerp LIB zal tussentijds worden afgestemd met de Alderstafel, alvorens het aan het eind van dit jaar de formele procedure van een AMvB kan ingaan. De Kamer zal op dat moment formeel worden geïnformeerd.