

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 42

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2010

Hierbij doe ik u een reactie toekomen naar aanleiding van de vraag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu omtrent de Nederlandse luchtruim situatie bij vliegveld Beek.

Aanleiding

In het blad *Pilots and Plains* wordt in de uitnodiging van de Algemene Ledenvergadering van AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) de situatie van het Nederlands luchtruim bij het vliegveld Beek omschreven. In het artikel staat vermeld: «Stem de luchtruimklasse in Nederland af met de buurlanden. De TMA Beek ligt ingeklemd tussen Belgisch en Duits luchtruim. De indeling en klassering is een lappendeken die de situatie voor de vliegers zeer onoverzichtelijk maakt. Dit leidt tot te veel vergissingen, veiligheidsrisico's en ongewenste workload voor de luchtverkeersleiding».

Toelichting

De luchtruim situatie rond Maastricht en Beek is zeer complex. In dit gebied vinden vluchten plaats van en naar Beek, Geilenkirchen, Kleine Brogel, Budel, Luik en Eindhoven. De smalle trechter, het naderingsluchtverkeersleidingsgebied (TMA) Beek, is een zeer klein maar complex gebied waarbij Air Traffic Control gebaat is bij het feit dat vluchten die dit gebied kruisen zich kenbaar moeten stellen middels een oproepverplichting.

Gezien de complexe situatie zoals hierboven geschetst is enkele jaren geleden besloten de luchtruimclassificatie van de naderingsverkeersleidingsgebieden Maastricht TMA 1 en 2 te verhogen van E naar D. Omdat er sprak is van een mix van verkeer dat navigeert met behulp van instrumenten (IFR) en verkeer dat op zicht vliegt (VFR), is met de verhoging naar klasse D de service voor de gebruikers verhoogt. De luchtverkeersleiding verleent informatie aan zowel IFR als VFR verkeer.

Het inmiddels grootschaliger gebruik van Mode S transponder, waarmee verkeer zichtbaar wordt voor de luchtverkeersleiding, maakt wellicht herijking van de luchtruimklasse D nodig of mogelijk. Ik zal een korte evaluatie van de situatie bij de TMA Beek aan de hand van de luchtruim-catalogus laten uitvoeren, waarbij uiteraard ook de classificaties van aanpalend luchtruim (in de buurlanden) zal worden meegenomen. Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat volledige harmonisatie mogelijk niet op korte termijn mogelijk is, gelet op de afstemming met de buurlanden.

Wat betreft de workload voor de luchtverkeersleiding kan ik melden dat met de huidige oproepverplichting de luchtverkeersleider gerichter traffic info kan geven aan het luchtverkeer waardoor de veiligheid toeneemt. Na 3,5 jaar ervaring met de oproepverplichting wordt de workload door de luchtverkeersleiding niet als problematisch ervaren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma