

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

2530

Vragen van het lid **Tang** (PvdA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *wild vliegen door kleinere vliegtuigen*. (Ingezonden 20 juli 2007)

1

Bent u op de hoogte van de berichtgeving over wild vliegen met kleinere en ultralichte vliegtuigen?¹

2

Is het waar dat deze kleine vliegtuigen «op zicht vliegen» en daarbij regelmatig zonder aankondiging het luchtruim binnenvliegen van bijvoorbeeld de luchthaven Schiphol?

3

Is het waar dat de kans op botsingen hierdoor toeneemt?

4

Is het waar dat dit – het zonder aankondiging binnenvliegen van het luchtruim van een gecontroleerde luchthaven – vorig jaar 90 keer is gebeurd? Zo ja, welke verklaring kunt u daarvoor geven, en acht u dit aantal aanvaardbaar?

5

Is er bij piloten van kleinere vliegtuigen een voldoende veiligheidsbewustzijn?

6

Kunt u overwegen om een transponder – een apparaat dat waarschuwt voor het gevaar van een botsing – verplicht te stellen? Zo ja,

op welke termijn kan de transponder verplicht gesteld worden? Zo nee, wat verzet zich tegen de invoering van een verplichte transponder? Kunt u de antwoorden relateren aan het verhoogde risico op botsingen met dodelijke slachtoffers tot gevolg?

¹ www.nrc.nl, 12 juli 2007.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 29 augustus 2007)

1

Ja.

2

In de recreatieve luchtvaart wordt doorgaans op zicht gevlogen. Hierbij gaat het met name om éénmotorige propeller aangedreven luchtvaartuigen. Bij het vliegen onder zichtvliegvoorschriften mag het luchtvaartuig niet zonder toestemming van de luchtverkeersleiding het gecontroleerde luchtruim rondom de luchthaven binnenvliegen. Het komt nog steeds voor dat luchtvaartuigen onaangekondigd het gecontroleerde luchtruim van de luchthaven Schiphol en van de regionale luchthavens binnenvliegen (zie het Jaarbericht 2006 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat).

3

Ja. Een luchtvaartuig dat onaangekondigd dit luchtruim binnenvliegt is niet bekend bij de

luchtverkeersleider en de luchtverkeersleider heeft dan minder mogelijkheden om dit onbekende luchtvaartuig te separeren van het overige luchtverkeer. Wanneer het onbekende luchtvaartuig geen werkende transponder voert neemt de kans op een botsing toe aangezien het luchtvaartuig niet zichtbaar is op het radarscherm van de luchtverkeersleider.

Ook zal het onbekende luchtvaartuig dan niet worden gedetecteerd door het antibotsingssysteem¹ aan boord van met name commerciële luchtvaartuigen. Dit systeem geeft een waarschuwing aan de vlieger indien een ander luchtvaartuig met een werkende transponder te dicht in de buurt komt. De vlieger krijgt een advies van het systeem om uit te wijken, zodat een botsing wordt voorkomen.

4

Ja. Uit een analyse blijkt dat dit met name veroorzaakt wordt door de recreatieve luchtvaart en onder andere het gevolg is van onvoldoende vluchtvoorbereiding, navigatiefouten en/of onjuist gebruik van de hoogtemeter. Ik heb inmiddels maatregelen genomen die dit aantal moeten verminderen. Deze maatregelen richten zich met name op de recreatieve luchtvaart en bestaan onder andere uit een vliegveiligheidscampagne, herclassificatie van het luchtruim en de verplichting tot het gebruik van de

transponder en/of radio in delen van het luchtruim. Ook heb ik met de sector afspraken gemaakt over wijziging van de gedragscode «Verantwoord vliegen»; verbetering van de opleiding en over een protocol voor naleving van eisen aan vluchtvoorbereiding en onderhoud. In de vliegveiligheidcampagne wordt de recreatieve vlieger gewezen op de veiligheidsrisico's van het ongeautoriseerde binnenvliegen van gecontroleerd luchtruim en worden aanwijzingen gegeven hoe dit kan worden voorkomen. Daarnaast vinden dit jaar uitgebreide inspecties plaats bij de recreatieve luchtvaart. Eind dit jaar zal ik over dit geheel rapporteren.

5

Piloten zijn zich in het algemeen bewust van de veiligheid, maar bij de piloten uit met name de recreatieve luchtvaart bestaat ruimte voor verbetering. Het actieplan zoals onder vraag 4 genoemd is bedoeld om deze verbetering tot stand te brengen.

6

Er geldt al een transponderverplichting voor gemotoriseerde luchtvaartuigen in een groot deel van het Nederlandse luchtruim. Rond Schiphol geldt op dit moment een tijdelijke uitzondering op deze verplichting. Het streven is om deze uitzondering in de loop van 2008 op te heffen. Hierover vindt overleg plaats met de LVNL.

Per 31 maart 2008 geldt ook een transponderverplichting voor niet gemotoriseerde luchtvaartuigen, zoals ballonnen, zweef- en zeilvliegtuigen. Vooruitlopend daarop geldt deze verplichting rond Eindhoven al sinds april van dit jaar. Een botsing tussen luchtvaartuigen in het luchtruim is voor de inzittenden nagenoeg altijd dodelijk. Ook op de grond kunnen als gevolg van een botsing in het luchtruim dodelijke slachtoffers vallen. Omdat dit veiligheidsrisico onderkend wordt, zijn de maatregelen, genoemd in de antwoorden op de vragen 4 en 6, ingevoerd. Op basis van onder andere de ontwikkeling van het aantal meldingen door luchtverkeersleiders zal de Inspectie nagaan of de genomen maatregelen effect ressorteren. Ook wordt bezien op welke wijze het luchtruim georganiseerd moet worden gelet op de groei van het luchtverkeer, de wensen tot aanpassingen van de

vliegprocedures rond Schiphol om minder hinder te veroorzaken en de onderzoeken naar de toekomst van de luchthavens Schiphol en Lelystad. Zoals toegezegd in de beleidsaanpakbrief Schiphol van 25 mei 2007, zal in de tweede helft van dit jaar een nota aan de Kamer gezonden worden met daarin de aanpak die het kabinet voorstaat om tot een impuls te komen aan de wijze waarop in ons land luchtverkeersleiding gegeven wordt.

¹ ACAS, Airborne Collision Avoidance System, systeem aan boord van een luchtvaartuig, werkend met signalen van transponders en onafhankelijk van installaties op de grond, dat de gezagvoerder advies geeft over mogelijke conflicterende luchtvaartuigen die zijn uitgerust met een transponder.