

Beleidskompasformulier voor **internetconsultatie**

ADS-B Out verplichting in de North Sea Area Amsterdam (NSAA)

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
 - Helikopteroperators die actief zijn met vluchten in en door de NSAA (het luchtruim boven de Noordzee dat wordt bediend door LVNL);
 - Vliegtuigeigenaren die (regelmatig) in de NSAA vliegen of oversteken;
 - Eigenaren van olie- en gasplatforms;
 - Ontwikkelaars van windmolenparken;
 - Tennet.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
 - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW);
 - Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
 - LVNL;
 - Heli-operators.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
Meerdere consultaties van de zogenaamde General Aviation Sector en LVNL.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

Door de ontmanteling van platforms op de Noordzee wordt de surveillancetaak van LVNL gehinderd.

- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Om diensten te kunnen leveren in de NSAA maakt LVNL gebruik van een surveillancesysteem. Dat kun je grofweg vergelijken met radar. De surveillancedata worden getoond op radarschermen bij LVNL. In de NSAA staan surveillance-sensoren op olie- en gasplatforms. Meerdere van deze platforms worden ontmanteld in de komende jaren. De kwaliteit van de LVNL surveillancedata neemt daardoor af. Daardoor neemt de vliegveiligheid in de North Sea Area Amsterdam af.

De mitigatie die LVNL wil inzetten is het gebruik van ADS-B. Dat vereist dat luchtvaartuigen die vliegen in de NSAA dus een transponder moeten hebben waarin die ADS-B functionaliteit zit. De meeste gebruikers hebben deze functionaliteit al, maar er kan een groep gebruikers zijn die met nalevingskosten te maken krijgt.

- c) Wat is de omvang van het probleem?

Als we niets doen vallen er gaten in de 'radar' dekking van LVNL. Dat verlaagt de veiligheid van de operaties boven de Noordzee. De vliegveiligheid moet op peil blijven om de continuïteit van de energiesector die actief is op de Noordzee in stand te houden. LVNL wil dat doel bereiken door ADS-B Out verplichting in te stellen. Eerdere consultatie met de operators die actief zijn in de NSAA bevestigt de behoefte aan een veilige operatie in dit gebied.

De wijziging raakt alleen luchtvaartuigen die vallen onder de werking van de Regeling boorduitrusting. De verplichting geldt niet in de strook van 2,5NM vanaf de kustlijn westwaarts. Zo kan vliegverkeer langs de kust blijven vliegen zonder ADS-B Out.

- d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Momenteel is er een transponderplicht in de NSAA, maar dat gaat om een mode-S transponder. Niet alle mode-S transponders hebben ook ADS-B Out. De ontmanteling van platforms (zie b) maakt dat een alternatieve surveillancetechniek nodig is.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

LVNL wordt gehinderd in haar wettelijke taak; ze kunnen minder goed 'zien' en daarmee hun wettelijke taak minder goed uitvoeren. Daardoor neemt de vliegveiligheid af.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

IenW wil, op verzoek van LVNL, het gebruik van ADS-B Out verplicht stellen in de NSAA. Daarmee moeten de problemen genoemd bij 1b worden geadresseerd.

Doel is LVNL in staat stellen hetzelfde niveau dienstverlening te kunnen laten geven in de NSAA.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\) en brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Nederland is bezig met de energietransitie. De bouw van windmolenparken is 1 van de elementen van het plan om dat te realiseren. Dat vraagt veilig vliegverkeer in de NSAA. Deze wijziging borgt die vliegveiligheid.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

De sectorpartijen in de general aviation hebben geen bezwaren geuit tijdens eerdere consultaties. Onder meer omdat veel operators al over zijn op transponders met ADS-Out functionaliteit. Bovendien is, op verzoek van de general aviation sector, een strook langs de kust van Noord- en Zuid-Holland uitgezonderd van de ADS-B verplichting. Doel is dat alleen luchtvaartuigen die een belang hebben in de NSAA te vliegen geraakt worden. De impact op recreatief vliegverkeer – dat veelal alleen langs de kust vliegt – wordt zo verkleind.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Aanpassing van de Regeling boorduitrusting is de enige optie. Deze oplossing breidt de al bestaande transponderverplichting in de NSAA iets uit.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleids optie?

Doel van het beleid is borgen van luchtvaartveiligheid, via de instandhouding van de dienstverlening door LVNL. Dat vraagt een aanpassing van de Regeling boorduitrusting, waarin de een ADS-B Out verplichting gaat gelden in de NSAA. De operators in de NSAA en LVNL moeten hier apparatuur voor aanschaffen en installeren.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleids optie?

Inzet is de vliegveiligheid in de NSAA te borgen door de ADS-B Out verplichting. Een gevolg kan zijn dat een eigenaar van een luchtvaartuig die actief is in de NSAA een ADS-B out transponder moet aanschaffen. De kosten van het toevoegen van deze functie kunnen liggen tussen de €3000 en €6000; ze zijn sterk afhankelijk van de technische opmaak van het luchtvaartuig. Tevens moet na de uitbreiding de certificering van het luchtvaartuig geregeld zijn.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

HUF-toets en ATR-toets is aangevraagd.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?

Aanpassing van de Regeling boorduitrusting, waarin de ADS-b Out verplichting wordt opgelegd aan luchtvaartuigen die in de NSAA opereren.

- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

ADS-B Out is binnen de luchtvaart een veelgebruikte en relatief goedkope techniek, vergeleken met de 'echte' radartechnieken. De ADS-B Out verplichting in de NSAA is een door de sector gedragen besluit en draagt direct bij aan de vliegveiligheid. Handhaving vindt plaats in het reguliere ILT-controleproces.

Langs de Noord- en Zuid-Hollandse kustlijn begint de ADS-B Out verplichting pas na 1,5NM aan de oostzijde van de NSAA. De NSAA zelf begint op 1NM uit de kustlijn. Daarmee is er dus een strook van in totaal 2,5NM vanuit de kustlijn waar de verplichting niet geldt.

- c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Het is onzeker of er effect is op de 'ease of traffic' van en naar het Verenigd Koninkrijk.

- d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Via regulier contact met LVNL, ILT en stakeholderbelangenverenigingen worden raadplegingen gedaan.