

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

ADS-B Out verplichting NSAA

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reageert in dit verslag inhoudelijk.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bereidt een wijziging voor van de Regeling boorduitrusting. Luchtvaartuigen die vliegen in de North Sea Area Amsterdam (NSAA¹) moeten vanaf 1 januari 2026 voorzien zijn van een ADS-B Out transponderfunctie. Dit is aanvullend op de bestaande mode-S transponderverplichting. De verplichting heeft als doel dat LVNL de luchtvaartuigen in de NSAA kan blijven 'zien'. Op verzoek van de general aviation sectorpartijen wordt een gedeelte van de NSAA uitgezonderd van de ADS-B Out verplichting, namelijk in de strook van 2,5NM vanaf de kustlijn van Noord- en Zuid-Holland westwaarts. Zo kan vliegverkeer langs de kustlijn blijven vliegen zonder ADS-B Out.

Voor wie is dit belangrijk?

- Helikopteroperators die actief zijn met vluchten in en door de NSAA;
- Vliegtuigeigenaren die (regelmatig) in de NSAA vliegen;
- Eigenaren van olie- en gasplatforms;
- Ontwikkelaars van windmolenparken;
- Tennet;
- LVNL.

Wat is het doel?

Het doel van de nieuwe regelgeving is om de ADS-B out verplichting in te stellen voor luchtvaartuigen in de NSAA. Op die manier kan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) haar CNS²-dienstverlening daar voortzetten en blijft het veiligheidsniveau op peil. Door de ontmanteling van boorplatforms verdwijnen er LVNL surveillance-sensoren. Daardoor daalt het vermogen van LVNL om luchtvaartuigen te kunnen waarnemen. De ADS-B Out verplichting mitigeert dat probleem en zorgt voor voldoende surveillancedekking en zo een veilige operatie in de NSAA.

¹ Begrensd in hoogte op 5500ft (formeel FL055)

² Communicatie, Navigatie, Surveillance; LVNL is de CNS-dienstverlener in de NSAA.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 25 september tot en met 23 oktober 2024 kon worden gereageerd op deze ministeriële regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 4 reacties ingediend. Hiervan zijn er 4 openbaar.

Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche (3 reacties).
- Particulieren (1 reactie).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie geven aan dat operators (eigenaren van luchtvaartuigen) die van en naar het Verenigd Koninkrijk (VK) vliegen van mening zijn dat zij onnodig op kosten worden gejaagd. De gedachte is dat er wel radardekking is op 2200ft en hoger, waardoor de ADS-B verplichting onnodig is. Het sentiment van de reacties is overwegend negatief.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Er is voldoende radardekking vanaf 2200ft/2500ft, waardoor een generieke ADS-B verplichting onnodig is.
- Vanwege de verwachte verplichting van ADS-L (nodig voor zichtbaarheid in U-space airspace) zouden op termijn een dubbele investering gevraagd zijn. Suggestie is om ADS-L te gebruiken op de Noordzee.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

IenW is verrast door de reacties vanuit de GA-sector. In eerdere consultaties gaf de sector te kennen geen bezwaar te hebben tegen de verplichting. Dat sluit ook aan op reactie 2 (zie 'Reacties per thema'), die aangaf dat zichtbaarheid (via surveillance) essentieel is voor de vliegveiligheid.

IenW heeft de reacties op de consultatie met LVNL afgestemd. Uitkomst: de calculatie van de indieners is incompleet. LVNL vereist namelijk dubbele (formeel: redundante) radardekking. Die kan pas vanaf 3000ft en hoger verkregen worden. Er is inhoudelijk wel gekeken naar de mogelijkheid om de verplichting in te stellen van zeeniveau tot (bijvoorbeeld) 3500ft – zie 'Reacties per thema'.

Reacties per thema

Hieronder volgt de toelichting waarom iets is aangemerkt als hoofdthema. Vervolgens worden specifieke opmerkingen uitgelicht in subthema's, die voortkomen uit dit hoofdthema.

1. Bestaande grondzijdige radardekking is voldoende; een generieke ADS-B verplichting is onnodig en een te vergaande maatregel.
 - Stel de verplichting lager in;
 - Gebruik ADS-L in plaats van ADS-B in de NSAA.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

IenW heeft de reactie op deze punten met LVNL afgestemd. De calculatie van de indieners is zoals eerder aangegeven incompleet: LVNL vereist redundante radardekking. Die kan pas vanaf 3000ft en hoger verkregen worden. Echter, omdat een luchtvaartuig eerst moet klimmen naar die 3000ft, zou er in veel gevallen geklommen moeten worden in een gebied waar de verplichting wel geldt, naar het bovenliggende luchtruim waar de verplichting niet geldt.

Met LVNL is gekeken naar het aantal vliegbewegingen dat daadwerkelijk de NSAA kruist (dus van en naar het VK). Dat aantal ligt op zo'n 75 vliegbewegingen per jaar. Aanleiding van de verplichting is de veiligheid van alle operaties in de NSAA te borgen. Dit betreft zo'n 25.000 bewegingen per jaar – veelal helikopterbewegingen van en naar olie- en gasplatforms evenals de realisatie van windmolenparken.

Het gebruik van ADS-L is technisch niet mogelijk om de zichtbaarheid in de NSAA te realiseren, omdat die in een andere frequentieband zit. Sowieso gaat ADS-B een belangrijke(re) rol spelen in surveillance (nationaal en internationaal) en zullen de meeste transponders op nieuwe vliegtuigen hiervan voorzien zijn.

IenW erkent dat er een subset van luchtvaartuigen is dat van en naar het VK wil vliegen en (nog) geen ADS-B Out transponder heeft. Gesprekken met GA-vliegers levert echter ook het inzicht op dat kruisen meestal gebeurt op de smalste strook tussen het VK en het vaste land, ter hoogte van Calais/Duinkerken. Dit resulteert namelijk in de kortst mogelijke vlucht boven open zee, wat leidt tot een hogere veiligheid. Er is dus een veilige alternatieve route, waardoor de extra investering niet nodig is.

De combinatie van argumenten die 'voor' instellen van een ADS-B Out verplichting zijn, wegen uiteindelijk zwaarder dan de kleine subset van luchtvaartuigen die daardoor (gedeeltelijk) beperkt zouden zijn. In het licht van die argumenten en cijfers zet IenW in op een ADS-B verplichting in de gehele NSAA.

2. Uitgezonderd gebied langs de kust onveilig

Er wordt in het kader van luchtvaartveiligheid geadviseerd om de ADS-b verplichting ook in de 'strook' van 2,5NM (langs de kustlijn van Noord- en Zuid-Holland westwaarts) in te stellen. Daar zou een beoogde uitzondering gelden.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Tijdens consultatie met de GA-sector is door de sector verzocht om het verkeer wat langs de kustlijn vliegt, uit te zonderen van de ADS-B verplichting. Omdat er zo dicht langs de kust voldoende radardekking bestaat en om dit verkeer niet onnodig op kosten te jagen, is gekozen om het verzoek vanuit de GA-sector toe te kennen.

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Inmiddels is de wetgeving gepubliceerd in de [Staatscourant](#). De ADS-B out verplichting gaat in per 1 januari 2026.