

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Aanpassing Kadasterwet voor Electronic Terrain and Obstacle Data (eTOD)

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

In ICAO Annex 15 en in lijn daarmee EU 2019/373 Part VI zijn eisen opgenomen betreffende elektronische databestanden van obstakels en terrein die relevant zijn voor de luchtvaart. Gelet op de aard van de informatie betreft dit het werkgebied van het Kadaster. Nu reeds verzorgt Kadaster voor de militaire luchtvaart een obstakelbestand (TOPSTAKEL).

2. Wie zijn betrokken?

- DGLM-Directie Luchtvaart heeft de regie genomen om genoemde internationale verplichtingen voor Nederland vorm te geven.
- LVNL is voor de civiele luchtvaart in Nederland verantwoordelijk voor de publicatie van Aeronautical gegevens, waaronder terrein en obstakel gegevens.
- De Luchtmacht is betrokken en specifiek de Militaire Luchtvaart Autoriteit en het Commando Luchtvaart Strijdkrachten.
- Inspectie I&W
- De Luchthavens waarvoor de verplichting bestaat betreffende een terrein en obstakeldatabase.

3. Wat is het probleem?

Zowel voor de civiele als de militaire luchtvaart is het belangrijk om relevante gedetailleerde informatie te hebben van het terrein en de obstakels, teneinde botsingen te voorkomen. Met de komst van de moderne elektronische hulpmiddelen is besloten om deze in te zetten voor dit onderwerp. Dat betekent dat er een database nodig is voor terrein gegevens en een database met obstakelgegevens.

In het eTOD project is reeds vastgesteld dat de database Actuele Hoogtebestanden Nederland (AHN.nl) geschikt is voor de bedoelde terrein gegevens.

Er is nog geen database, die aan alle eisen voldoet, met informatie over obstakels die relevant zijn voor de luchtvaart. TOPStakels die Kadaster heeft ontwikkeld en actueel houdt voor defensie bevat belangrijke informatie, maar voorziet niet in alle opzichten in de van toepassing zijnde eisen. Voor de ontwikkeling van een passende database, is dit wel een belangrijk startpunt.

De details betreffende de gegevens die opgenomen moeten worden in de database worden beschreven in de bij vraag 1 hierboven, genoemde internationale regelgeving.

4. Wat is het doel?

Het doel is het aanpassen van de kadasterwet, zodat Kadaster gepositioneerd wordt om structureel obstakelinformatie aan te leveren, die door LVNL beschikbaar kan worden gemaakt voor de luchtvaart in Nederland, zoals dit voortvloeit uit de internationale regelgeving.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Aanpassing van de Kadasterwet is nodig om ervoor te zorgen dat deze taak onderdeel wordt van de basisregistratie die Kadaster verzorgt.

6. Wat is het beste instrument? (Let op rechtvaardigheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid.)

Aanpassing van de Kadaster wet is noodzakelijke omdat dit een taak is die tot in lengte van jaren uitgevoerd moet gaan worden, zowel voor de civiele als militaire luchtvaart. Hoewel detail vereisten iets verschillen (obstakelhoogte) , onderkennen beide vormen van luchtvaart veiligheidsrisico's die samenhangen met obstakels en is het noodzakelijk om voor de uitvoering van vluchten kennis te kunnen nemen van de aanwezigheid van obstakels in het gebied waar gevlogen wordt.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijfsleven, overheid en milieu?

De gevolgen voor de luchtvaart zijn, dat op een efficiënte en hoogwaardige manier gegevens over voor de luchtvaart relevante obstakels structureel beschikbaar komen en de overheid zijn verplichtingen invult. Er zijn geen directe effecten voor burgers en het milieu.