

## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-  
T -

**Ons kenmerk**  
VenW/DGLM-2009/1314

**Uw kenmerk**  
2009Z08110

**Bijlage(n)**  
-

Datum 18 mei 2009  
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die het lid Roemer (SP) heeft gesteld over de transponders voor sportvliegers.

1. Is het waar dat door de transponderverplichting voor vrijwel alle luchtvaart er overbodige en storende informatie getoond wordt aan de verkeersleiders bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)?

1. Nee, dit is onjuist.

De situatie is als volgt. Per 12 maart 2009 is in Nederland de voorlaatste stap gerealiseerd in de implementatie van internationale regels en aanbevelingen omtrent het voeren van een actieve transponder. Tot 12 maart 2009 gold een vrijstelling voor de transponderverplichting voor de gemotoriseerde luchtvaart onder de Schiphol TMA1. Vanaf 12 maart 2009 is deze vrijstelling komen te vervallen. Per die datum is gemotoriseerd luchtverkeer verplicht vanaf 1200 voet een geactiveerde transponder te voeren onder de Schiphol TMA1 (Terminal Control Area - naderingsluchtverkeersleidingsgebied). Tevens is het onder de 1200 voet verplicht wanneer een transponder aan boord is, deze ook geactiveerd te houden. De transpondersignalen geven de luchtverkeersleider een overzicht van luchtvaartuigen die zich in, onder en boven zijn werkgebied bevinden en een actieve transponder voeren. Door dit overzicht kan de luchtverkeersleider beter anticiperen op luchtverkeerssituaties en is dit juist bruikbare informatie. De manier waarop deze informatie vanaf 12 maart 2009 op de radar getoond wordt, wordt echter als onoverzichtelijk ervaren door de luchtverkeersleider. Dit levert een veiligheidsrisico op. Voor dit technische probleem wordt momenteel een oplossing ontwikkeld die naar verwachting half december 2009 geïmplementeerd kan worden. Tot half december 2009 is in goed overleg met vertegenwoordigers van de general aviation en LVNL een tijdelijke maatregel ingesteld waarmee de veiligheid geborgd is en het informatieprobleem op de radarschermen is opgelost (zie voor toelichting tijdelijke maatregel antwoord op vraag 5).

2. Kunt u aangeven waarom u de transponders voor vrijwel alle luchtvaart verplicht heeft gesteld? Hoe ver zijn de overige Europese landen hiermee?

2. Transponders heb ik verplicht gesteld op grond van:

- de internationale verplichtingen en aanbevelingen (bijlage 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart; implementatiedatum 1 januari 2003) en;
- nationale aanbevelingen van de Air Traffic Incident Commission<sup>1</sup> en de Onderzoeksraad voor de Veiligheid, naar aanleiding van respectievelijk incidenten en ongevallen.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGLM-2009/1314

In Nederland bestaat er een breed draagvlak voor het gebruik van de transponder. Het Rijk, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), de Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) en LVNL staan in principe achter de invoering van de transponderverplichting voor de gemotoriseerde luchtvaart.

De transponder maakt het luchtvaartuig zichtbaar voor het botsingsvermijdingssysteem ACAS in verkeersvliegtuigen, op de boordradar in jachtvliegtuigen en op de radarschermen van luchtverkeersdienstverleners. Hierdoor wordt de kans op een botsing van general aviation met verkeersvliegtuigen of militair luchtverkeer verkleind.

De nationale overheden in de landen om ons heen nemen maatregelen die passen bij de situatie in hun land. Die situatie verschilt per land en wordt onder andere bepaald door de beschikbare ruimte voor verkeersluchtvaart, militaire luchtvaart en general aviation, door de incidenten en ongevallen die hebben plaatsgevonden en door de aanpassing die radarstations behoeven om transpondersignalen te kunnen ontvangen. Nederland voldoet nu aan de internationale regelgeving. Met de realisatie van de laatste fase van de transponderverplichting voor de ongemotoriseerde luchtvaart in april 2010 zal Nederland ook voldoen aan de nationale en internationale aanbevelingen. Over deze laatste fase wordt momenteel overleg gevoerd met KNVvL. Duitsland heeft de transponderverplichting geïmplementeerd in 2008. Frankrijk en Zwitserland moeten de slotfase nog realiseren in 2010. Het Verenigd Koninkrijk start een meerjarenplan eind 2009.

3. Is het waar dat het buiten het plaatselijke verkeersgebied Schiphol beneden een hoogte van 458 meter toegestaan is om zonder toestemming van en zonder contact met de verkeersleiding te vliegen? Waarom is hier dan toch een transponder verplicht?

3. Ja, het is toegestaan om buiten het plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied Schiphol beneden een hoogte van 458 meter (ca. 1500 voet) te vliegen zonder toestemming van en zonder contact met de luchtverkeersleiding. Tussen 1200 voet en 1500 voet is daarbij het voeren van een transponder verplicht, gezien de nabijheid van de ondergrens van de Schiphol TMA, het gebied waar de grote commerciële luchtvaart zich bevindt. Beneden 1200 voet is een transponder niet verplicht. Echter, als het luchtvaartuig is voorzien van een transponder geldt de regel dat de transponder ook moet worden geactiveerd. Momenteel geldt echter

---

<sup>1</sup> De Air Traffic Incident Commission was een interdepartementale onafhankelijke commissie, ingesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie. In 2008 is deze commissie opgeheven, omdat de taken zijn ondergebracht bij de Onderzoeksraad voor de Veiligheid.

onder de Schiphol TMA1, gezien de in vraag 1 geschetste problematiek, tijdelijk een uitzondering op deze regel.

**Datum**

4. Kunt u aangeven hoeveel extra vliegtuigen zichtbaar zijn bij de LVNL op de schermen op zonnige (weekend)dagen door de transponderverplichting? Welke gevolgen heeft dit voor de overzichtelijkheid, begeleiding van de vliegtuigen en de veiligheid?

**Ons kenmerk**  
VenW/DGLM-2009/1314

4. Allereerst wil ik opmerken dat de overzichtelijkheid op de schermen van de LVNL niet alleen bepaald wordt door het aantal vliegtuigen. Het gaat ook om de concentratie van klein verkeer op bepaalde plekken en tijdstippen. Radardata van klein verkeer worden geregistreerd als tracks, dit zijn door de radar waargenomen en getoonde vliegtuigbewegingen. Een vliegtuig zal gedurende een vlucht één of meerdere tracks opleveren. In de periode na 12 maart 2009 is grofweg een verdubbeling opgetreden van het aantal tracks. De orde grootte op een goede vliegtag is nu enkele duizenden vertoonde tracks op de radarschermen van de verkeersleiding.

Bij mooi weer waarbij veel klein luchtverkeer actief is, kan dit leiden tot een situatie waarbij er dermate veel informatie gepresenteerd wordt op het radarscherm dat de luchtverkeersleider niet tijdig de juiste informatie kan vinden. Dat betreft bijvoorbeeld het niet kunnen lezen van de hoogte van een vliegtuig of een vliegtuig niet voldoende snel kunnen vinden op het scherm om tijdig instructies te kunnen geven. Deze situatie levert een veiligheidsrisico op.

De structurele, technische aanpassing van de wijze waarop informatie wordt gepresenteerd op de radarschermen van de luchtverkeersleider wordt momenteel ontwikkeld en is naar verwachting half december 2009 gereed. Tot die tijd wordt de veiligheid geborgd door drie Special Rules Zones (SRZ's). Het doel van het instellen van deze drie SRZ's is het bereiken van meer overzichtelijkheid op de radarschermen van de luchtverkeersleider, zodat de hoeveelheid verkeer van en naar Schiphol niet aangepast hoeft te worden en de uurcapaciteit op Schiphol niet naar beneden hoeft te worden bijgesteld. Tegelijkertijd zijn met deze maatregelen de gevolgen voor de general aviation zo beperkt mogelijk gehouden.

5. Bent u bereid de transponderverplichting voor sportvliegtuigen te heroverwegen? Welke andere mogelijkheden overweegt u om ervoor te zorgen dat de verkeersleiding geen overlast meer ondervindt van de vele transpondersignalen?

5. Nee. Het Rijk, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), de Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) en LVNL staan in principe achter de invoering van de transponderverplichting voor de gemotoriseerde luchtvaart en de veiligheidsdoelstelling van de transponder, namelijk het verminderen van het botsingsrisico in het luchtruim. De problemen die in maart jl. ontstaan zijn, zijn door middel van de instelling van een drietal 'Special Rules Zones' opgelost. Deze tijdelijke maatregel is in goed overleg met LVNL, KNVvL, AOPA, NVL en NACA tot stand gekomen en voorziet in een 'Special Rules Zone' rondom Schiphol. In deze SRZ is in principe klein verkeer verboden tussen 1200 en 1500 voet. Uitzonderingen zijn er voor bijvoorbeeld politie- en militaire vluchten en commerciële vluchten door klein verkeer na vooraf verkregen toestemming van de verkeersleiding. Deze vluchten hebben met geactiveerde transponder toegang tot het luchtruim tussen 1200 en 1500 voet. Daarnaast heeft klein verkeer toegang tot het gebied rondom Schiphol onder 1200 voet. Een eventueel in het vliegtuig aanwezige transponder dient hier stand-by te worden gezet. In de twee

andere ingestelde 'Special Rules Zones' bij Hilversum en Lelystad mag klein verkeer wel vliegen, maar ook hier is een transponderverbod ingesteld. In de komende maanden werkt LVNL aan de structurele oplossing voor het technische probleem, namelijk de verdere aanpassing in het luchtverkeersleidingssysteem, zodat een luchtverkeersleider hoofdzakelijk het luchtverkeer te zien krijgt dat voor hem of haar relevant is.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VenW/DGLM-2009/1314

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings