

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid

uw brief van:	schiphol-o: 29 juni 2005	contactpersoon: BBBBBBB
uw kenmerk:	ons kenmerk: CD&MS/2005/29498 Deze brief is op 29 juni per e-mail verzonden	toestelnummer: XXXXXXXXXX
onderwerp: Verbetervoorstel in het kader van "Evaluatie Schipholbeleid" Bescherming CNS-infrastructuur	bijlage(n): 1	faxnummer: XXXXXXXXXXXX

Geachte Heer XXXXX

Bij de start van het programma "Evaluatie Schipholbeleid" heeft LVNL besloten om in principe geen eigen verbetervoorstellen in te dienen. Het aan U aangeboden sectorvoorstel, waaraan door LVNL is meegewerkt, bevat nagenoeg alle elementen welke voor ons van belang zijn voor een veilige en efficiënte bedrijfsvoering, waarbij naar ons idee voldoende ruimte aanwezig is om in goed overleg met de omgeving een milieubalans te vinden welke recht doet aan alle belanghebbenden.

De specifieke verantwoordelijkheid van LVNL ten aanzien van de ondersteunende infrastructuur brengt echter één verbetervoorstel met zich mee dat niet in het sectorvoorstel is opgenomen. Dit betreft een omissie in het Luchthavenindelingbesluit (LIB), welke door ons aan de orde is gesteld bij de voorbereiding voor de Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (project RRKL). Deze omissie betreft een onvoldoende bescherming van de ongestoorde werking van de infrastructuur voor de afhandeling van het vertrekkende en naderende luchtverkeer voor Schiphol.

Ter toelichting:

Op grond van artikel 5.23 lid 1b van de Wet Luchtvaart, heeft LVNL tot taak: het definiëren, verwerven, installeren, beheren en instandhouden van technische installaties en systemen ten behoeven van Luchtverkeersbeveiliging. Een belangrijk deel van die installaties betreft de Communicatie-, Navigatie- en Surveillance infrastructuur (CNS) welke verspreid over het hele land aanwezig is. De apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie van en naar luchthavens en op luchtverkeerswegen mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. De aan Schiphol gerelateerde systemen zijn vermeld in bijlage 1. Hierbij dient te worden opgemerkt dat bij toekomstige wijzigingen, aanpassingen of uitbreidingen hiervan ook een aanpassing van het LIB gerealiseerd moet kunnen worden voor een ongestoorde werking van deze nieuwe infrastructuur.

Alle CNS- apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antenne systemen. Net als bij bijvoorbeeld Gsm-telefoons zijn de radiosignalen van CNS- apparatuur gevoelig voor afscherming, reflecties en verstoring door obstakels in de directe omgeving van de antennesystemen. De mate van verstoring is sterk afhankelijk van de soort apparatuur en de hoogte, vorm en plaats van de eventuele obstakels. Verstoring van de apparatuur maakt de radiobakens minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer en dientengevolge de capaciteit van de luchthaven beïnvloed wordt. Het is daarom in het belang van de luchtvaart alles in het werk te stellen wat mogelijk is om de diverse systemen tegen versturende obstakels te beschermen. Door ICAO is in regelgeving vastgelegd waaraan de kwaliteit van de diverse radiosignalen minimaal moet voldoen en daardoor ook de benodigde beschermingsgebieden.

Beschrijving van het verbetervoorstel:

In hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart is in artikel 8.7 lid 2c vastgelegd dat in het Luchthavenindelingbesluit beperkingen ten aanzien van: “de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer”, worden opgenomen. Dit artikel biedt bescherming voor aan de luchthaven Schiphol gebonden CNS- infrastructuur. Bij het ontwerp van het Luchthavenindelingbesluit is echter uitsluitend rekening gehouden met de beschermingsgebieden voor de ILS'en en de VOR's SPL en AMS. Daarmee zijn vitale delen van de Schiphol-infrastructuur, zoals radars en zend/ontvangststations, nog onbeschermd.

In het project RRKL wordt naar analogie van artikel 8.7 in de artikelen 8.48 en 8.74 de bescherming voor de infrastructuur voor de regionale luchthavens geregeld. Alhoewel de intentie van de artikelen 8.7, 8.48 en 8.74 met betrekking tot de bescherming van de infrastructuur dezelfde is, zijn de toelichtingen op die artikelen niet identiek. De toelichting op artikel 8.48 en 8.74 is aanmerkelijk uitgebreider en betreft de volledige infrastructuur welke voor een luchthaven vereist is. Mogelijk kan een verwijzing hiernaar in de toelichting op artikel 8.7 verdere consistentie en de vereiste bescherming bewerkstelligen.

Met de voorgestelde aanpassing is dan de CNS infrastructuur beschermt conform de meest recente aanbevelingen uit “ICAO guidance material”¹

Verwachte effecten voor de mainport en gevolgen voor de omgeving

De effecten voor de mainport en de gevolgen voor de omgeving hebben vooral betrekking op mogelijke bouwbeperkingen van tijdelijke of definitieve aard. Goede werking van de CNS infrastructuur is echter wel een voorwaarde voor het realiseren van een veilige en betrouwbare operatie. Niet optimaal functionerende communicatie of radarapparatuur kan bijzondere verkeersmaatregelen noodzakelijk maken, teneinde de vereiste veiligheidsstandaard te kunnen garanderen. De capaciteit kan hierdoor worden gelimiteerd. Verbeterde bescherming van de infrastructuur heeft op zich geen negatieve effecten op de bescherming van omgeving.

Wijze van uitvoering

Aanpassing van de toelichting op artikel 8.7 van de Luchtvaartwet in het Luchthavenindelingbesluit conform artikelen 8.48 en 8.74 van de RRKL-wet. Met in acht name van het betreffende ICAO “guidance material”.

Door LVNL zijn alle noodzakelijke beschermingsgebieden geïnventariseerd en kunnen op afroep aangeleverd worden om op te nemen in de kaarten met beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol.

Met vriendelijke groet

XXXXXXXXX

Adviseur

Corporate Development & Management Service

¹ “European Guidance Material on building restricted areas”

Uitgegeven door het Europese en Noord Atlantische ICAO bureau in September 2004

Bijlage 1

Indeling CNS – infrastructuur

Schiphol

ILS 18R, ILS 18C, ILS 36C, ILS 36R, ILS 06, ILS 27, ILS 22
LOC Weesp, LOC Nieuwkoop, LOC Buitenkaag, LOC Assendelft
VOR SPL, VOR AMS
TAR S, TAR 4, SMR 1, SMR 2, SMR 3, MLT
VDF Schiphol
Zendstation Riekerpolder
Ontvangststation A
Ontvangststation B
Noodzendstation Schiphol TWR
Noodzendstation Schiphol Oost
Noodontvangststation Schiphol Oost
Noodontvangststation Schiphol Centrum