

Regio Schiphol eindelijk bevlogen?

Gemeenten slaan handen ineen voor gezamenlijke luchtfoto's

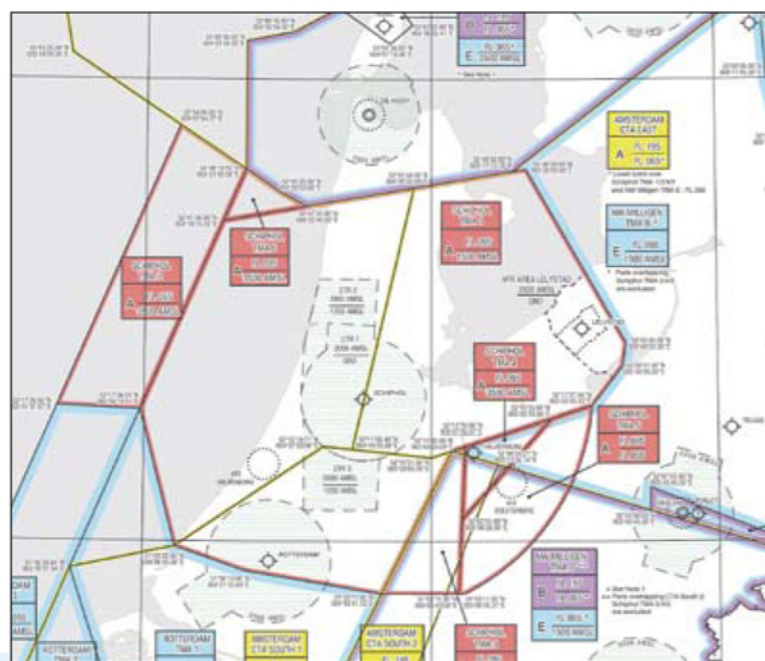
De oprichting van een Informatie & Coördinatie Centrum moet de aanzet vormen van een proces, dat een einde maakt aan het gebrek aan actuele remote-sensing data in het gebied rondom Schiphol. Het onderzoek *Regio Schiphol Bevlogen* leert dat de veiligheid van de burgerluchtvaart en de inwinning van geodata met vliegtuigen of helicopters niet op gespannen voet met elkaar hoeven te staan.

Voor de uitvoering van remote-sensing vluchten gelden in een groot gebied om Schiphol speciale regels (zie kaders). Ook deze vluchten worden, net als de burgerluchtvaart, gecoördineerd door de Operationele Helpdesk van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), dat zorg draagt voor een veilige regulering van het vliegverkeer van en naar Schiphol.

De LVNL constateert de laatste jaren een toename van het aantal aanvragen, zowel van vluchten voor overheidsorganisaties als vluchten vanuit commercieel oogpunt. Als gevolg van deze 'wildgroei' moet LVNL vaker 'nee' verkopen, waardoor voor de overheidsinstanties producten uitblijven of de specificaties moeten worden aangepast, omdat de beelden steeds hoger moeten worden genomen. Voor de toekomst geeft LVNL bovendien aan, dat, als de 'drukte' niet wordt aangepakt, deze vluchten wellicht in het geheel niet meer kunnen worden geaccomodeerd.

Dit betekent vervolgens dat de werkprocessen van vele over-

heden (waarvoor beschikbaarheid en kwaliteit van deze remote-sensing producten van groot belang zijn) anders ingericht moeten worden en dat werkzaamheden niet of niet meer optimaal uitgevoerd kunnen worden. Voorbeelden van processen die hier direct of indirect mee te maken hebben, zijn de inwinning voor de BAG, de bijhouding van de GBKN, de toetsing en beheer van waterkeringen, WOZ-taxatie,



Figuur 1. De indeling van het luchtruim in de regio Schiphol.

handhaving, rampenbestrijding en coördinatie.

Ruud van Rossem, programmaleider BGT bij VROM, zei dan ook op een recente informatiebijeenkomst: "We streven naar een gestandaardiseerd inwinproces voor de Basisregistratie Grootchalige Topografie. Als we toegaan naar landsdekkende standaard luchtfotografie, dan moet daar geen 'gat' in zitten met afwijkende kwaliteit of actualiteit."

Dwarsdoorsnede

De verschillende gebieden staan niet los van elkaar, maar zijn een opeenstapeling van elkaar deels overlappende luchtruimen. In figuur 2 ziet u een dwarsdoorsnede. Daarbij is tevens aangegeven wat toegestaan is en onder welke voorwaarden. Hieruit blijkt dat in principe de gehele Terminal Control Area (TMA) boven de 1200-1500 voet (Ft) tot aan 10.000 voet (FL095), met een uitloop tot circa 14.000 voet (FL140), is afgesloten voor onder andere de remote-sensing vluchten. Bepaalde organisaties/bedrijven kunnen een vergunning krijgen om in deze gebieden te mogen vliegen. Deze vergunning wordt door het ministerie afgegeven, momenteel voor de periode van één jaar. Op het moment dat deze vergunning is verleend, is vervolgens specifieke toestemming vereist van de Luchtverkeersleiding om daadwerkelijk te kunnen vliegen.

Dit voorjaar hebben negen gemeenten en het ministerie van VROM het onderzoek *Regio Schiphol Bevlogen* laten uitvoeren door AeroVision. Alle betrokkenen en belanghebbenden zijn aan het woord gelaten: inwinnende bedrijven en overheidsinstanties, waaronder de betrokken gemeentes, VROM, LVNL en de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat. Het resultaat van het onderzoek is een lijst van maatregelen, al getoetst op haalbaarheid, om zo ook in de toekomst de leverbaarheid van remote-sensing producten voor overheden in de regio Schiphol beter te waarborgen.

Niets doen geen optie

Uit het onderzoek komt naar voren, dat niets doen geen optie is. Overheden moeten in de toekomst blijven beschikken over remote-sensing producten. Daarom moet maximaal worden ingezet op maatregelen die de druk op de regio Schiphol minimaliseren. De belangrijkste aanbevelingen uit het onderzoek zijn:

- *Vraag coördineren en combineren*

Het grote aantal aanvragen maakt accommodatie van de projectvluchten door LVNL gecompliceerd

en ondoorzichtig. Om het accommoderen van vluchten te vereenvoudigen, zal deze druk moeten worden weggenomen en het aantal vluchten gereduceerd. Het maximale resultaat is daarbij één gezamenlijke aanbesteding.

- *Kansen maximaliseren*

De huidige specificaties beperken de kansen en de mogelijkheden op een succesvolle uitvoering. Door in te zetten op maximale kansen zal ruimte moeten worden gecreëerd in de specificaties. Dit is het moeilijkste punt, want in de ideale specificaties bestaan nogal wat variaties tussen de verschillende typen opdrachtgevers. De specificaties zullen dan ook meer gericht zijn op dat wat mogelijk is, in plaats van dat wat wenselijk is.

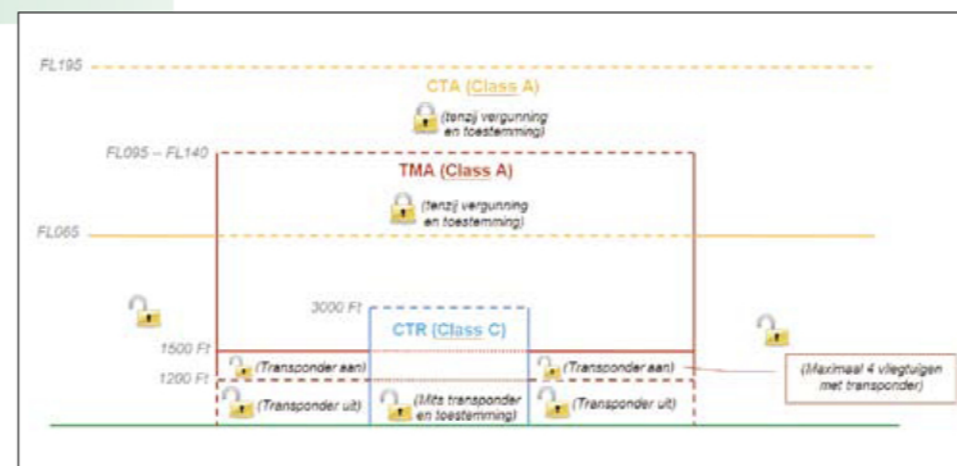
- *Prioriteit voor maatschappelijke projectvluchten*

De uitvoering van projectvluchten is nu niet gekoppeld aan een prioriteitsstelling. Elke aanvraag wordt gelijk behandeld en de benodigde vliegvergunningen worden voor langere periodes afgegeven.

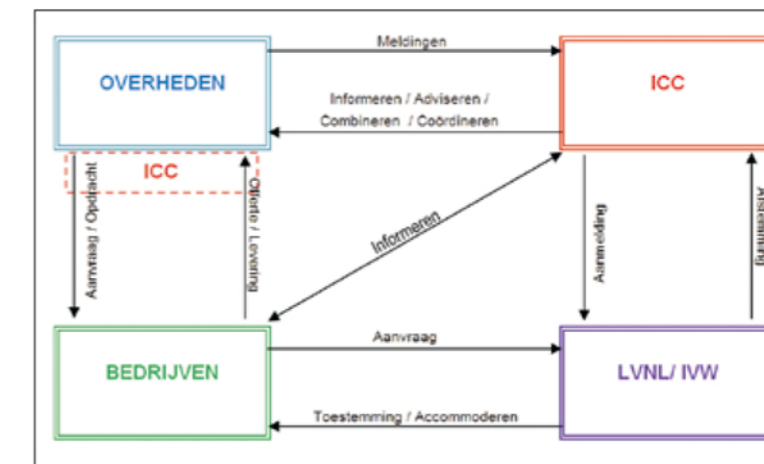
Om meer nadruk te leggen op het belang van projectvluchten voor overheden is inzet nodig om de prioriteit van deze maatschappelijke vluchten te verhogen. De eerste stap daarin is dat vliegvergunningen alleen nog per project worden afgegeven.

- *Procesoptimalisatie tussen aanvraag en uitvoering*

In de huidige situatie wordt een groot aantal projectaanvragen bij LVNL ingediend. De rol van LVNL is hierdoor grotendeels reactief en gebaseerd op aanvragen vanuit de inwinnende bedrijven. De rol van de overheden is in de huidige situatie nihil. LVNL kan haar proces beter inrichten als de overheden en LVNL veel meer gaan samenwerken.



Figuur 2. Dwarsdoorsnede van het luchtruim in de regio Schiphol.



Figuur 3. De positie van het ICC in relatie tot de overheden als vragende partij, de bedrijven als leverende partij en LVNL en IWV als accommoderende partij.

- *Stimuleren van innovaties*

Op korte termijn zijn er geen (technische) innovaties te verwachten om de leverbaarheid met betrekking tot de uitvoering te vergroten. Door vanuit de afnemers innovatie te stimuleren, kan dit op langere termijn bijdragen aan een andere, vernieuwde of verbeterde wijze van inwinning.

Informatie & Coördinatie Centrum

De opdrachtgevers voor het onderzoek hebben voortvarend besloten tot de oprichting van een Informatie en Coördinatie Centrum (ICC). AeroVision geeft een ICC-pilot nog dit jaar vorm en inhoud. De positie van het ICC is weergegeven in figuur 3. De doelstellingen van het centrum zijn driedelig.

In de eerste plaats is het ICC het kenniscentrum en de vraagbaak voor overheden met betrekking tot alle aspecten van de inwinning van remote-sensing producten. Het ICC stelt tevens een leidraad op voor overheden over de wijze waarop het meest verstandig en kansrijk een aanbesteding kan worden gedaan om luchtfoto's te verkrijgen. In deze leidraad wordt ingegaan op de problematiek, de specificaties, de planning en op het bij voorkeur te hanteren proces.

In de tweede plaats stelt het ICC zich ten doel om een coördinatiecentrum te zijn dat een reductie van het aantal aanvragen bewerkstelligt en de uitvoerbaarheid van de verschillende projecten vergroot. Het ICC wil daarbij een volledig overzicht krijgen van alle aanvragen voor remote-sensing producten in de regio om zo pro-actief tot voorstellen voor combinaties te komen. Daarbij kan het ICC tevens de onderlinge samenwerking stimuleren.

In de derde plaats werkt het ICC aan afstemming met LVNL en IWV. Het ICC zoekt samen met deze partners naar een optimale uitvoerbaarheid van de ingediende aanvragen. Daarbij wordt vooral gekeken naar de specificaties in relatie tot de haalbaarheid en uitvoerbaarheid, mogelijkheden met betrekking tot combinaties en de planning.

Circa een kwart van de gemeenten uit de Schiphol-

regio heeft zich direct aangesloten. Ad van der Meer, manager Geo-informatie bij de gemeente Amsterdam: "We moeten nu elk jaar handenwringend afwachten of onze fotovlucht wel doorgaat en dat zal de komende jaren alleen maar erger worden. Daar kun je geen werkproces op baseren. Deze oplossing om de leveringszekerheid te vergroten, ondersteun ik daarom van harte."

Ook Hans Blom hoofd afdeling Geo-informatie & Statistiek van de gemeente Velsen steunde het initiatief meteen. "Het onderzoeksrapport geeft goed inzicht in de consequenties van het ontbreken van actuele luchtfoto's voor de gemeentelijke bedrijfsvoering. Voor de uitvoering van de BAG en de Woz zijn ze in ieder geval onontbeerlijk. Dit initiatief móét de kansen op betrouwbare geo-informatie voor het hele grondgebied doen keren."

Eén gezamenlijke aanbesteding

De oprichting van het ICC is een eerste stap. Het moet zodanige resultaten opleveren, dat het ICC vervolgens kan doorgroeiën naar een organisatie waar alle overheden in de regio bij zijn aangesloten. Het uiteindelijke doel op middellange termijn is één gezamenlijke aanbesteding op te starten. Hiermee kan voor de gehele regio de hoogst mogelijke leverbaarheid worden bereikt en beschikken de overheden over één gezamenlijk product.

Daarmee sluit deze oplossing nauw aan op de wens van de ministeries verenigd in het Gi-beraad – dat de minister van VROM over geo-informatie adviseert – om over te gaan tot gezamenlijke inkoop van luchtfoto's (en cycloramabeelden). Zij onderzoeken daarvoor nu de (on)mogelijkheden. Machteld de Jong en Gerard Marsman van de afdeling Vastgoed en Geo-informatie bij de gemeente Hilversum hopen dan ook: "Zal het gaan lukken om breed samen te werken? Wij denken van wel, omdat op de keper beschouwd, we als gemeenten praktisch hetzelfde product willen. De huidige Schiphol-problematiek moet worden opgelost, want het is nu al een belemmering voor een goede uitvoering van ons werk. En wie weet – vanwege het brede draagvlak gaat het ICC misschien wel als voorbeeld werken voor meer samenwerking tussen overheidsinstanties om tot een efficiënte gegevenshuishouding te komen."

- GEMEENTE ALMERE, COR SCHAKE EN ARALT BRILMAN
- GEMEENTE AMSTERDAM EN NAMENS AMSTELVEEN, AD VAN DE MEER EN RIES VISSER
- GEMEENTE HAARLEM, WILLEM SOSEF EN LANA NOVOVIC
- GEMEENTE HEEMSKERK, JOHN TUIP
- GEMEENTE VELSEN, HANS BLOM EN RICHARD BASTEIN
- GEMEENTE ZAAANSTAD, JAN VAN SPIJKER
- GEMEENTE HILVERSUM, MACHTELD DE JONG EN GERARD MARSMAN
- GEMEENTE ALKMAAR, TOM MAK
- VROM, RUUD VAN ROSSEM
- AEROVISION, LEON HENDRIKS EN MERIJN JACOPS