

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 490

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2018

Bijgaand ontvangt u, conform de afspraken die daarover zijn gemaakt naar aanleiding van de commissie-Elias die onderzoek heeft gedaan naar de ICT bij de overheid, het advies van het Bureau ICT-toetsing (BIT) op het programma iCAS¹ bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)². Ik heb dit advies op 14 juni 2018 van de Staatssecretaris van BZK mogen ontvangen. Aangezien de conclusies en aanbevelingen van het advies aan LVNL zijn gericht, heb ik LVNL gevraagd om een reactie. Via deze brief doe ik u, na overleg met LVNL, de bestuurlijke reactie op dit advies toekomen³.

Inleiding

LVNL gaat het huidige AAA-luchtverkeersleidingssysteem⁴ vervangen, omdat het niet voldoet aan de toekomstige Europese luchtvaartseisen die vanaf 2024 gelden. LVNL werkt daarom sinds 2016 aan de realisatie van de opvolger hiervan, iCAS. Invoering van iCAS draagt bij aan de realisatie van de SESAR-doelstellingen (*Single European Sky Air Traffic Management Research*) door de verbeterde interoperabiliteit met andere systemen en nieuwe functionaliteiten die de efficiency en het dynamische gebruik van het luchtruim verder kunnen vergroten. U bent over de algehele voortgang van het programma iCAS in diverse Kamerbrieven geïnformeerd⁵. Als onderdeel van het programma laat LVNL regelmatig externe reviews uitvoeren, onder andere volgens de Gateway systematiek. Op uw verzoek heeft het BIT een toets uitgevoerd op dit programma. LVNL en ik verwelkomen dit advies en zien dit als waarde-

¹ iCAS staat voor «iTEC-based Centre Automation System», waar iTEC Staat voor «interoperability Through European Collaboration».

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Het Amsterdam Advanced Air traffic control system (AAA) is sinds 1998 in gebruik bij LVNL.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 322, Kamerstuk 31 936, nr. 363 en Kamerstuk 31 936, nr. 399.

volle aanvulling. Door het BIT is een aantal aanbevelingen gedaan, waarmee de kwaliteit van dit programma verder kan worden vergroot.

Stand van zaken

iCAS is op dit moment in ontwikkeling bij de Spaanse leverancier Indra. LVNL is hiervoor gezamenlijk met haar Duitse partner Deutsche Flugsicherung (DFS) opdrachtgever, en gezamenlijk zijn LVNL en DFS ook deel van het bredere iTEC-consortium waarvoor Indra systeemvarianten bouwt. Eind 2017 is als eerste stap iCAS-I in gebruik genomen in het Duitse hogere luchtruim, op basis waarvan nu wordt gebouwd aan iCAS-II voor het lagere luchtruim van Duitsland en Nederland.

Naar huidige verwachting zal iCAS-II eind 2021 bij LVNL in gebruik worden genomen. Het specifieke tijdspad van de transitie naar iCAS hangt af van de benodigde ontwikkeltijd, de acceptatie van het systeem – zowel vanuit technisch-operationele en veiligheidsaspecten – de training van het personeel, en de afspraken over implementatie met DFS en Indra. LVNL zal de continuïteit van de dienstverlening borgen en ook rekening houden met lopende projecten.

BIT-advies

Het BIT verwacht dat door «de hoge complexiteit van het te ontwikkelen systeem en de kwaliteit van de ontwikkeling bij leverancier Indra» de implementatie van iCAS bij LVNL twee jaar kan vertragen. Het BIT adviseert LVNL om meer feitelijk inzicht te krijgen in de kwaliteit en voortgang van de ontwikkeling bij Indra, zodat LVNL tijdig kan bijsturen. In de bijgevoegde reactiebrief geeft LVNL aan zich er van bewust te zijn dat iCAS een groot en complex programma is, dat qua tijdsplanning een hoog risicoprofiel kent. Daarmee is de kans op een langer dan geplande doorlooptijd aanwezig. Op basis van de huidige stand van zaken verwacht LVNL zelf vooralsnog geen uitstel van de opleverdatum. LVNL stuurt ook actief mee op de realisatie van de met Indra en DFS overeengekomen planning en heeft ook, in lijn met de commissie-Elias, veel afspraken contractueel vastgelegd om eventuele gevolgen van vertraging door externe factoren (financieel) te mitigeren. LVNL heeft toegezegd met DFS te overleggen over de manier waarop de sturing en het toezicht op Indra kan worden verbeterd. Ik heb LVNL gevraagd mij over de uitkomst hiervan te informeren. Dit is één van de onderwerpen in het gesprek dat ik met LVNL voer over de voortgang van het programma. Ik verwijs u voor de nadere reactie op het BIT-advies naar de brief van LVNL.

iCAS en luchtruimherziening

Bij de aanbidding van het Plan van Aanpak voor de luchtruimherziening⁶ is uw Kamer geïnformeerd over de relatie tussen (de planning van) iCAS en (de planning van) de luchtruimherziening. Daarbij is de gefaseerde aanpak van de luchtruimherziening geschetst. In de tweede fase worden afspraken met buurlanden gemaakt die bepalend zijn voor de realisatiestappen in de derde fase. De derde fase richt zich op de realisatie van luchtruimwijzigingen en heeft onder andere betrekking op het aanpassen van systemen, het toetsen op veiligheid, het trainen van verkeersleiders, het aanpassen van procedures en het publiceren van de wijzigingen voor luchtruimgebruikers. Ik heb aangegeven dat bovengenoemde realisatiestappen vanaf 2022 kunnen worden doorlopen in verband met de geplande ingebruikname van iCAS eind 2021.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 431.

Naar aanleiding van het BIT-advies heb ik LVNL gevraagd of bij een eventuele vertraging van iCAS een vertraging van de luchtruimherziening kan worden voorkomen. Zoals reeds aangegeven verwacht LVNL zelf vooralsnog geen uitstel van de opleverdatum. LVNL heeft mij aangegeven in het geval van een eventuele vertraging van iCAS langer van het bestaande AAA-systeem gebruik te zullen blijven maken. Dit is bevestigd in het BIT-advies. Het systeem kan volgens LVNL vanuit technisch perspectief nog tenminste tien jaar functioneren na de recente hardware-vervanging en de komende jaren blijft ook voldoende capaciteit voor het AAA-systeem beschikbaar (deze maatregelen zijn reeds genomen om eventuele risico's in de transitie naar iCAS te mitigeren).

Gezien het samenvallen in de tijd van het iCAS-programma en de luchtruimherziening is er in de bestaande planning een grote verbandenheid van beide projecten. Dit is als zodanig ook gecommuniceerd. Echter, doordat LVNL langer met het bestaande AAA-systeem kan blijven werken kunnen de eerste wijzigingen van de luchtruimherziening daarin worden ingevoerd en heeft eventuele vertraging van iCAS geen gevolgen voor de luchtruimherziening. Dat laat onverlet dat de voor de realisatie van luchtruimwijzigingen te doorlopen stappen (inclusief het participatietraject, afspraken met de buurlanden, het luchtruimontwerp en eerder genoemde realisatiestappen) een dusdanige voorbereidingstijd kennen dat realisatie van de luchtruimherziening ook op deze wijze niet eerder dan in 2023 kan worden gerealiseerd. Dit ongeacht in welk systeem de luchtruimwijzigingen moeten worden ingevoerd.

De komende jaren zal – afhankelijk van de maatregelen en het nadere tijdspad die uit het traject van de luchtruimherziening zullen komen en rekening houdend met andere projecten en de beschikbare capaciteit – worden gezien welke wijzigingen in het huidige systeem en welke na realisatie van iCAS doorgevoerd worden. Op het moment dat een besluit moet worden genomen over de implementatie en planning van (een of meerdere) luchtruimwijzigingen zal de stand van zaken van het iCAS-programma op dat moment dan ook worden meegewogen. Ik zal uw Kamer vanzelfsprekend over de ontwikkelingen hierin periodiek op de hoogte houden, onder andere via de halfjaarlijkse rapportages over de voortgang met de luchtruimherziening.

Tot slot

Het traject met BIT heeft een waardevolle rol als tussentijds reflectiemoment vervuld voor het programma en de aanbevelingen uit het BIT-advies bieden zoals eerder aangegeven handvatten om de kwaliteit van het programma verder te vergroten. De afgelopen maanden is het proces met het BIT als zeer positief ervaren. Ik wil hen mede namens LVNL bedanken voor de goede samenwerking.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga