



GENERAL AVIATION POSITION PAPER

2020 – 2050

een visie op de toekomst

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Algemene luchtvaart	4
<u>Identiteit</u>	4
<u>Impact</u>	4
<u>Overheid en regelgeving</u>	5
Luchtvaartnota 2020 – 2050	6
Luchtruimherziening 2023	6
<u>Europa en General Aviation</u>	7
Positie General Aviation	8
<u>Positie General Aviation</u>	8
Luchtruim en luchthavens	8
Schiphol	8
Lelystad	9
Vliegveiligheid	9
Duurzaamheid	10
Windturbines	10
Regelgeving en beleid	11
Drones(UAV's)	13
Toekomstvisie en aanbevelingen	14
<u>Toekomstvisie</u>	14
<u>Aanbevelingen</u>	16
General Aviation organisaties	17
Bronnen	18
Afkortingen	19

Inleiding

Hierbij treft u het General Aviation Position Paper 2020 - 2050 aan van de Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA). Samen komen zij als gezamenlijk als sector op voor de belangen van General Aviation (GA) in het Nederlandse luchtruim en op Nederlandse luchthavens. GA, algemene luchtvaart ofwel lichte luchtvaart bestaat uit een heel divers palet van luchtvaartuigen, activiteiten en organisaties. Hieronder vallen vliegscholen, lesvluchten, helikopters, luchtsporten en recreatie zoals parachutespringen en zweefvliegen, foto- en inspectievluchten, etc. Enkele GA sectoren, waaronder ambulance, politie en kustwacht hebben hun eigen visie ingediend. In het visiedocument 2020-2050 van de Nederlandse Vereniging voor Luchthavens (NVL) is een apart hoofdstuk over GA opgenomen; AOPA, KNVvL en NACA ondersteunen hetgeen daar wordt gesteld.

Het opstellen van de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050 en het in gang zetten van de Luchtruimherziening 2023 markeren een nieuw punt in de Nederlandse luchtvaart. De reikwijdte van dit paper wordt daarom ook tot aan 2050 gesteld. Opgemerkt dient te worden dat het voorspellen van de toekomst erg lastig is, en ook steeds moeilijker wordt hoe verder iets in de toekomst ligt. Tussentijds is een update wellicht noodzakelijk. Toch zullen naar verwachting een aantal kaders in deze periode niet substantieel veranderen, zij vormen dan ook mede de basis voor dit paper.

Het civiele groothandelsverkeer groeit nog steeds en bereikt vastgestelde grenzen. Het oprekken van deze grenzen stuit op maatschappelijke weerstand en heeft voorziene restrictieve gevolgen voor GA. Anderzijds zijn er bij een integrale luchtruimherziening ook kansen voor GA. De sector wil hier als stakeholder een constructieve bijdrage aan leveren door het realiseren van deze kansen waarbij haar eigen belangen gewaarborgd worden.

Het civiele groothandelsverkeer en de militaire luchtvaart kunnen niet zonder GA, nu niet en in de toekomst niet. GA vormt voor beide de basis door middel van materieel, lessen en opleidingen. Zij werkt direct en indirect mee aan het realiseren van diverse maatschappelijke doelen als klimaat, gezondheidszorg en ordehandhaving.

De combinatie KNVvL, AOPA en NACA heeft als belangenvereniging van de algemene luchtvaart de kennis en capaciteit om bij te dragen aan het tot stand komen van de luchtruimherziening en het luchtvaartbeleid, alsmede het ontwikkelen, implementeren en borgen van regelgeving. Deze partijen overleggen op reguliere basis met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (MinlenW), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando der Luchtmacht (CLSK). Zij fungeert hiermee als autoriteit voor de algemene luchtvaart.

Algemene luchtvaart

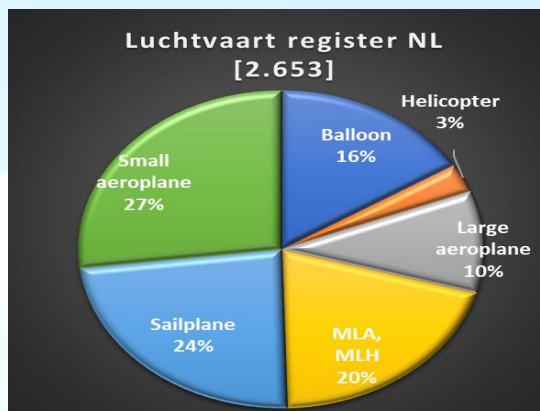
Identiteit

De luchtvaart in Nederland bestaat uit drie sectoren: het civiele groothandelsverkeer, de militaire luchtvaart en GA. Onder GA vallen al die luchtvaartactiviteiten die niet onder de eerste twee sectoren vallen. Ze zijn zeer verschillend van soort, activiteit en luchtruimgebruik. GA in Nederland omvat een zeer grote verscheidenheid aan luchtvaartproducten en diensten. Hieronder vallen bv. privévluchten, Business Aviation, maatschappelijk luchtverkeer (ambulance, politie, etc.), les- en opleidingsverkeer, Aerial Work (generieke benaming voor specialistische diensten zoals reclame-, foto-, sleep- en inspectievluchten, al dan niet met drones), testvluchten, en alle luchtsporten. De Nederlandse luchtvloot bestaat voor zo'n 90% uit luchtvaartuigen die tot GA worden gerekend. GA luchtverkeer vindt op alle vliegvelden in Nederland plaats. Vliegopleidingen vinden grotendeels plaats binnen GA. Naast vliegend personeel is ook het technische personeel binnen de luchtvaartsector veelal eerst in aanraking gekomen met de recreatieve en sportluchtvaart. GA is om die redenen van significant maatschappelijk en economisch belang.

Impact

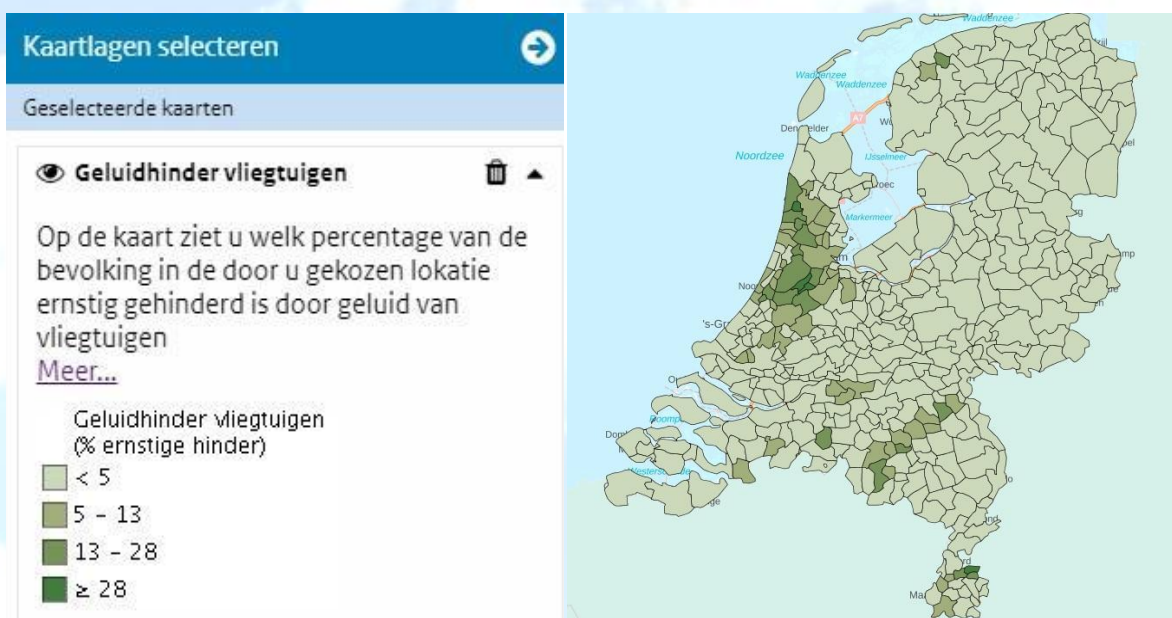
GA heeft een belangrijke sociaal-recreatieve functie wat sterk bijdraagt aan het maatschappelijke draagvlak. Er zijn in Nederland zeer veel mensen die plezier beleven aan het beoefenen van of kijken naar vliegporten. Ook zijn heel veel mensen gefascineerd door luchtvaart, denk aan de populariteit van vliegtuigen. Vele mensen bezoeken vliegvelden - van groot (spotters op Schiphol) tot klein - musea en airshows. De Redbull Airrace trok 700.000 bezoekers. Al deze mensen dragen een warm hart toe aan de luchtvaart. Waar een bus of een trein alleen als vervoermiddel worden gezien heeft de luchtvaart nog iets extra's: 'passie'. Zeker in tijden waarin lasten van de luchtvaart als geluidhinder en emissies de boventoon lijken te gaan voeren boven het economische aspect is dit een punt van aandacht.

De economische relevantie van GA is in het rapport van Buck Consultants International 2015 onderzocht. Sinds die tijd is het aantal vliegbewegingen van het civiele groothandelsverkeer flink toegenomen, echter hoofdzakelijk beperkt tot Schiphol en Eindhoven. Het aantal vliegbewegingen van GA is na een dalende trend momenteel weer stijgend. Het voert te ver om de cijfers van dit rapport hier integraal te herhalen. Feit is dat het aantal vliegbewegingen van GA (2018: 54% van totaal) meer bedraagt dan die van het civiele groothandelsverkeer. Hierbij is het grote aantal vluchten van luchtsporten en drones nog niet eens meegeteld. Nog een feit is dat het aantal GA luchtvaartuigen vele malen groter is dan het aantal airliners dat ruim 200 bedraagt.



Het civiele groothandelsverkeer vindt hoofdzakelijk plaats vanaf Schiphol en 5 luchthavens van nationale betekenis. Daarnaast zijn er nog 12 luchthavens meer toegesneden op GA activiteiten, de zgn. ‘groene’ velden. Op alle luchthavens in Nederland vinden, in verschillende mate, GA activiteiten plaats. Kortom, GA is daarmee op vrijwel alle fronten groter dan het civiele groothandelsverkeer.

Gemotoriseerde vliegtuigen produceren geluid, hier valt niet aan te tornen. De beleving van dit geluid is subjectief en kan een bron van hinder of verstoring zijn. De geluidhinder van vliegverkeer staat echter wel op plek 3 van alle soorten ervaren geluidhinder. Uiteraard zijn er grote verschillen tussen geluid van vliegtuigen: veelvuldig opstijgen en dalen, militaire straaljagers, helikopters en reclamevluchten om er maar een paar te noemen. Uit de kaart van de Atlas van de Leefomgeving (2016) blijkt dat Schiphol, Eindhoven, Maastricht, Rotterdam en (militair) Volkel en Leeuwarden de meeste hinder veroorzaken, met daarbij nog Woensdrecht en het militaire (helikopter) laagvlieggebied in de Betuwe. Recentelijk levert ook het militaire helikoptervliegen vanaf Gilze Rijen veel klachten op. GA komt in ieder geval als veroorzaker van hinder niet significant naar voren. Daarbij zijn diverse luchtsoorten ongemotoriseerd en veroorzaken derhalve geen geluid.



Overheid en regelgeving

Het Nederlandse luchtruim is eigendom van de Staat der Nederlanden via MinlenW. Het beheer hiervan is gedelegeerd aan de dienstverleners LVNL en CLSK, inclusief het deel dat door GA gebruikt wordt. Dit beheer wordt prioritair gestuurd, zoals vastgelegd in de luchtruimvisie 2012. Een specifieke dienstverlener voor GA als zodanig ontbreekt in Nederland, waar die rol in Duitsland is toebedeeld aan de DaeC. Als gevolg van deze situatie wordt het luchtruim primair voor de Mainport Schiphol en de militaire luchtvaart ontworpen en beheerd, waarbij de ruimte en daarmee de mogelijkheden voor GA beperkt zijn en niet voldoen aan haar behoefte. Vliegactiviteiten worden in toenemende mate gedwongen verplaatst van grotere naar kleinere luchthavens wat leidt tot kosten en operationele beperkingen. Als gevolg van verplaatsen van verantwoordelijkheid voor luchthavens naar de provincies wordt GA onderworpen aan sterk uiteenlopende beleidsvisies en regelgeving. Kosten en regeldruk nemen – soms exorbitant – toe waardoor sommige GA activiteiten voor Nederland verloren dreigen te gaan. Prangend voorbeeld hiervan is de helikoptersector.

Als gevolg van spreiding en versnippering van bevoegdheden en zeggenschap is er minder kennis en ervaring over luchtvaart bij beleidsbepalers, ambtenaren en handhavers. Luchtvaart wordt beleidsmatig vaak ingedeeld bij milieu en ruimtelijke ordening, terwijl luchtvaart ook staat voor mobiliteit, infrastructuur, recreatie en bedrijvigheid. Handhavers en vergunningverleners beroepen zich op verschillende regelingen of interpreteren deze verschillend. Er is hierdoor een grondhouding ontstaan die meer beweegt tot beperken dan tot stimuleren. De mogelijkheden die GA biedt worden onvoldoende onderkend of benut.

Luchtvaartnota 2020 - 2050

In de luchtvaartnota van april 2009 gaf het kabinet de accenten aan voor de luchtvaart voor de periode tot 2020. Onderdeel hiervan was de ontwikkeling van een nieuw luchtruimontwerp om te komen tot een efficiëntere benutting van het luchtruim. Deze actualisatie kan zo gekopieerd worden naar het heden, waarbij de wens van de sector is om een gelijke prioriteit te krijgen als het civiele groothandelsverkeer en de militaire luchtvaart.

De huidige herziening is nodig vanwege de groei van de luchtvaart en maatschappelijke veranderingen. MinlenW heeft daartoe een uitgebreid werkproces opgesteld waarin stakeholders zijn gedefinieerd. Diverse klankbordsessies worden gehouden waarin betrokken feedback kunnen geven op de vele benoemde mee te wegen criteria. De sector is hierbij als stakeholder gedefinieerd.

Luchtruimherziening 2023

Het huidige ontwerp en indeling van het Nederlandse luchtruim is zeer complex, sterk verouderd, voldoet niet meer aan de luchtverkeersleidings- technische en maatschappelijk criteria en is dringend aan herindeling toe. Wil Nederland concurrerend blijven met ruimte voor groei van de luchtvaart (welke overigens dan wel maatschappelijk draagvlak dient te hebben) dan zal er zo veel als mogelijk een blanco benadering plaats moeten vinden waarbij men niet van de oude situatie uitgaat maar van een te bereiken optimale situatie. Dit kan het beste worden gerealiseerd door uit te gaan van de modernste technieken, systematieken en procedures, in combinatie met een gedegen visie op de toekomst. Ook moet gekeken worden naar ontwerpen en 'best practice' in het buitenland. Verouderde en inefficiënte zienswijzen en uitgangspunten zoals de hoeveelheid luchtruim met klasse A, preferentieel baangebruik en de vorm van CTR's dienen losgelaten te worden. Al te rigide vasthouden aan bestaande privileges, werkwijzen en gedachten zal leiden tot stranden van goede bedoelingen. Natuurlijk zijn er op korte termijn al winsten te behalen door het aanbrengen van verbeteringen en oplossen van knelpunten in de oude situatie - en deze moeten ook zeker toegepast worden - maar zij moeten beschouwd worden als een overgang naar een compleet nieuwe indeling en filosofie. Bij elke verandering dienen de "3 golden rules in airspace design" van ICAO gevolgd te worden.

De luchtruimherziening dient tevens aangegrepen te worden om de algehele regie over luchtruim weer onder te brengen bij één autoriteit. De huidige lappendeken van instanties die iets over het luchtruim (menen te) mogen zeggen, werkt verwarrend en uiteindelijk onnodig beperkend, terwijl het de veiligheid zeker niet ten goede komt.

De gezamenlijke GA partijen hebben in de artikel 5:11 procedure Wet Luchtvaart voor Lelystad laten zien dat zij een volwaardige en deskundige gesprekspartner is die bijdraagt aan luchtruimontwerpen. Als resultaat ziet de sector daarin graag een verbetering van het ontwerp, indeling en classificatie van het luchtruim met behoud en uitbreiding van mogelijkheden voor de gehele algemene luchtvaart.

Europa en General Aviation

De toenemende druk op GA en de hieraan verbonden risico's zijn binnen Europa aanleiding geweest tot een resolutie. Hierin worden lidstaten opgeroepen om een duurzame toekomst voor de algemene en zakenluchtvaart te garanderen. Dit document is van 2009 doch nog steeds valide. Er dient rekening gehouden te worden met de specifieke belangen van GA, o.a. door middel van het vrijhouden van luchthavencapaciteit, adequate regelgeving en veiligheidsprocedures, deregulering, een Europese geharmoniseerde benadering en raadpleging van de sector.

EASA heeft een speciale taskforce in het leven heeft geroepen die over alle disciplines heen specifiek naar GA kijkt (GA Roadmap). Waar EASA voornamelijk georganiseerd is in "zuilen" (luchthavens, vliegtuigen, luchtruim, etc) behartigt deze Task Force GA als een geheel en probeert speciaal op GA toegesneden regelgeving op te stellen, ontdaan van de loodzware voorwaarden die noodzakelijk zijn voor het civiele groothandelsverkeer. De Europese Commissie stelt op haar website Mobility & Transport het volgende:

"General Aviation in Europe comprises mainly small and medium sized enterprises or not-for-profit organisations having limited resources to keep up with the ongoing regulatory changes. Proportionality of regulations is therefore of the utmost importance for this sector".

Door de uitbreiding van communautaire bevoegdheden op het gebied van beveiliging en veiligheid, de actualisering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, de toepassing van nieuwe systemen voor luchtverkeersbeheer in Europa, de verwachte capaciteitsschaarste en de bezorgdheid over het milieueffect van de luchtvaart, moet dringend rekening worden gehouden met de noden van de algemene en zakenluchtvaart. De Europese Commissie heeft daarom een specifieke agenda voor een duurzame toekomst voor de algemene en zakenluchtvaart voorgesteld. Hierbij heeft de Commissie zeven prioriteiten voor GA vastgesteld, waaronder:

1. "de definities verduidelijken, teneinde te vermijden dat de exploitanten en de regelgevende autoriteiten de juridische definities op verschillende wijze interpreteren";
2. "garanderen dat de regelgeving evenredig is en toezien op de subsidiariteit van de regelgeving in het licht van de zeer diverse omstandigheden in deze sector".

De sector onderschrijft deze prioriteiten ten volle.



Positie General Aviation

General Aviation heeft net als het civiele groothandelsverkeer en de militaire luchtvaart te maken met kaders, randvoorwaarden en nieuwe ontwikkelingen. Denk hierbij aan luchtruimindeling, luchthavens - waaronder Schiphol en Lelystad - veiligheid, duurzaamheid, kosten, regelgeving, windturbines en drones. En natuurlijk bevindt GA zich in een maatschappelijk en politiek speelveld. GA kan op dit alles invloed uitoefenen doch heeft niet altijd beslissingsbevoegdheid. Om de door de sector gewenste ontwikkeling van GA te realiseren is meer dan alleen de inzet van de sector zelf nodig. Zonder het scheppen van de juiste voorwaarden door overheid, provincies en gemeenten kan GA haar belangen niet naar wens behartigen.

Luchtruim en luchthavens

De ambitie van de sector is om in het lagere luchtruim – onder de FL100 tot en met categorie C – de authorised entity (beslispartner) te zijn. Dit geldt voor de luchtruimherziening, maar ook voor nog later volgende wijzigingsvoorstellen voor het luchtruim waar de algemene luchtvaart zich in begeeft.

Schiphol

Het huidige afhandelingsconcept gehanteerd door LVNL voor Schipholverkeer drukt, in een internationale vergelijking, een bovenmatig grote stempel op het Nederlandse luchtruim. Hierdoor wordt GA in de Randstad en zelfs ver daarbuiten sterk beperkt. Schiphol wordt complex gemaakt door het banenstelsel en de vele baanwisselingen (gebaseerd op de Alderstafel) met veel omvliegen binnen de Terminal Manoeuvring Area, TMA als gevolg. Het gebruikte argument ter verdediging is capaciteit, de vraag is nu echter tegen welke prijs. Een vergelijking met Heathrow is op zijn plaats. Deze luchthaven handelt meer vluchten totaal én per baan af en is veel minder complex en daardoor intrinsiek veiliger. Als het afhandelingsconcept wordt aangepast kunnen routes hoger komen te liggen waardoor meer ruimte ontstaat. Hiertoe zijn diverse technieken en middelen beschikbaar, zoals vaste nadering volgens daalpatronen volgens CDO's, klimroutes volgens CCO's, RNAV S nadering, 3D navigatie, separeren op basis van tijd, etc.

Daarbij worden vluchten vanaf Rotterdam en (de voorziene vanaf) Lelystad door dit afhandelingsconcept qua hoogte beperkt met structureel laagvliegen¹ tot gevolg hetgeen onnodige milieubelasting (uitstoot en geluid) veroorzaakt boven een groot deel van Nederland. Daarnaast leggen deze routes een inefficiënte en onnodige claim op luchtruim dat door GA alsook door militaire luchtvaart gebruikt kan worden.

Maatschappelijk gezien zijn momenteel de grenzen van de groei van het civiele groothandelsverkeer bij de bewoners bereikt. Denk aan de weerstand tegen de ontwikkeling van Lelystad. Zie ook de tekst over geluidhinder hierboven. Het buitensporig grote aantal baanwisselingen op Schiphol, vanwege het Alders Akkoord 2008, die ook nog onvoorspelbaar van karakter zijn leiden juist tot méér klachten. Iets dergelijks heeft ook plaatsgevonden bij een routeontwerp voor vliegveld Eindhoven. Het aantal klachten verminderde sterk toen het tweetal routes boven 2 dorpen werd gewijzigd naar één tussen deze dorpen in. Ook op dit punt scoort Schiphol in een internationale benchmark slecht. Dit terwijl deze luchthaven juist wil groeien, en KLM meer vluchten wil.

Met de bestaande onvrede, het halen van klimaatdoelstellingen en ook het verbeteren van de vliegveiligheid in het achterhoofd is het nu tijd voor principiële maatschappelijke keuzes. In andere landen

¹ Alle vliegbewegingen welke "level" vliegend onder de FL100 afgehandeld dient te worden zonder dalend profiel naar, of klimmend profiel van een luchthaven, dienen te worden beschouwd als laagvliegen.

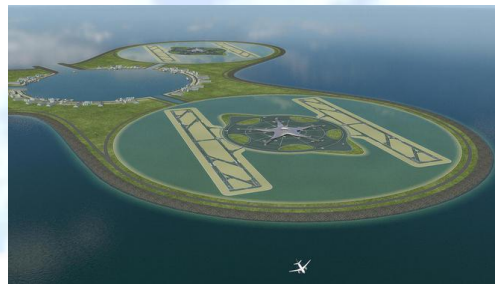
met ruimtegebrek, hinder of luchtruimcapaciteit is deze visionaire keuze qua verplaatsing al gemaakt en verwezenlijkt. Wachten met een beslissing hierover tot 2050 is te laat gezien de benodigde tijd ten aanzien van besluitvorming, zeker als lopende het proces van de luchtruimherziening blijkt dat herindeling en nieuwe operatiën niet leiden tot oplossing van de huidige problematiek. Deze beslissing komt ten goede aan het civiele groothandelsverkeer, de militaire en de algemene luchtvaart:

Keuze 1: Schiphol niet verplaatsen.

- Beëindig preferentieel baangebruik op basis van hinder / bestaande Alders Akkoord 2008.
- Beschouw al het “level” vliegend groot commercieel vliegverkeer onder de FL100, zonder de noodzaak om dalend naar of stijgend vanaf een luchthaven te vliegen, als ongewenst en oneconomisch in de breedste zin van het woord.

Keuze 2: Schiphol wel verplaatsen.

- Verplaats Schiphol, dan wel de banen van Schiphol naar zee. Hou alle opties open bij deze verplaatsing ten aanzien van de richting van én het aantal banen.



Lelystad

Lelystad bedient een substantieel gedeelte van GA (in 2018 meer dan 110.000 bewegingen). Veel GA vliegbewegingen, waaronder vliegopleidingen vinden vanaf hier plaats en diverse organisaties hebben hier hun operatiën gevestigd. De beoogde verplaatsing naar andere velden - vnl. Teuge - is onnodig, zo niet onmogelijk gezien het gebrek aan realistische alternatieven, en levert voor de sector hoge kosten op. Dit terwijl Lelystad al ideaal voor GA gelegen is in de buurt van de Randstad en het enige vliegveld is die dit kan accommoderen. Zelfs met een klein aantal vluchten groot handelsverkeer zal de impact voor GA zeer negatief zijn. Minder vliegbewegingen en -opleidingen heeft een negatieve impact op de kwaliteit en veiligheid van GA operatiën. Tenslotte is Lelystad het enige vliegveld waar helikopteropleidingen zijn toegestaan. Verplaatsing of inkrimping hiervan zal direct leiden tot aantasting van de kwaliteit van helikopterpiloten, wat dan weer gevolgen zal hebben op de inzet van ambulance- en reddingsvluchten. Meer vluchten op andere locaties – zeker als die in dichtbevolkte gebieden liggen in tegenstelling tot Lelystad – zullen daar dan weer tot meer klachten en hinder leiden. De sector hecht op dit punt aan beleid voor de langere termijn gezien de investeringen en verplaatsingskosten.

Vliegveiligheid

GA staat integraal achter het waarborgen van vliegveiligheid. Zo is zij onderdeel van en werkt mee aan het implementeren en uitvoeren van het State Safety Program, SSP. De sector is gesprekspartner in de werkgroep “Airspace Infringements” en er is een convenant tussen KNVvL en ILT inzake het melden van voorvallen. Aanbevelingen die hieruit volgen door de sector gecommuniceerd en nader uitgewerkt. Daarnaast zijn er vele interne sectordocumenten ten aanzien van opleidingen, kwaliteitsborging en veiligheid, waaronder de GA gedragscode. Piloten zijn ook gehouden aan het ministeriële GA protocol Alcohol, Drugs en Medicijngebruik. Ondanks dit alles kunnen ongelukken en infringements nooit volledig worden uitgesloten, iets wat o.a. terug te zien is in het OVV rapport “Ongevallen in de kleine luchtvaart” van 2014.

Inspecties en onderhoud van de GA luchtvloot vindt plaats binnen de geldende Europese veiligheidsnormering en certificering, oa. via CAMO.

Factoren die meespelen zijn de complexe Nederlandse luchtruimstructuur - die op veel punten afwijkt van wat in Europa gebruikelijk is - en een gebrek aan Flight Information Service (FIS) in het grootste deel van het luchtruim. Ook zijn er verschillende bronnen voor tijdelijke luchtruimsluitingen die nogal eens in een laat stadium bekendgesteld worden. Ook is er in veel gebieden in Nederland nog maar weinig luchtruim over waar GA zich in mag begeven. Dit alles verhoogt de kans op een airspace infringement, zeker voor een buitenlandse vlieger.

Duurzaamheid

GA vervult een voortrekkersrol bij het verduurzamen van luchtvaart. Die rol zal toenemen. Er zijn al diverse moderne lichte luchtvaartuigen op de markt die gebruik maken van elektrische aandrijving. Met kleinere luchtvaartuigen kan innovatie en testen op dit vlak goedkoper en makkelijker plaatsvinden dan bijvoorbeeld met een groot passagiersvliegtuig. De benodigde regelgeving qua toelating en certificering behoeft dan wel verbetering, in lijn met Europa.

Recreatieve luchtvaart gaat ook goed samen met natuur. Groene velden, kleine luchthavens en andere luchtvaart en luchtsportherreinen zijn milieuvriendelijk en fungeren als groene buffers. Op deze terreinen is vaak bijzondere flora en fauna te vinden. Juist door het afgesloten karakter van deze terreinen gedijt de natuur er goed en vindt er weinig tot geen verstoring plaats. Veel luchtvaartterreinen zijn gelegen in of aan de rand van natuurgebieden, en vormen hiermee een buffer tussen de bewoonde wereld en de natuurgebieden. Voorbeelden hiervan zijn Hilversum en Soesterberg. Deze waarde wordt erkend door gemeenten en milieu organisaties.



Windturbines

Er worden steeds meer windturbines in Nederland geplaatst. Vanwege efficiency redenen worden ze steeds hoger, tot een rotorbladhoogte van 900 voet aan toe. Door de hoeveelheid, de toenemende hoogte en de wake turbulence vormen ze een steeds grotere bedreiging voor GA. Daarbij is een heel groot deel van Nederland niet voor GA toegankelijk boven 1500 voet. Hierdoor blijft er maar een marginaal stuk luchtruim over wat de vliegveiligheid niet ten goede komt. De verantwoordelijke instantie voor de plaatsing hiervan is het Ministerie van Economische Zaken. Met een doelfixatie op het businessplan – windturbines moeten er komen vanwege het behalen van de klimaatdoelstellingen – delft GA het onderspit.

Saillant is dat de ILT een negatief advies inzake de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT) heeft gegeven over de voorgenomen plaatsing van een aantal windturbines bij Lelystad gezien de minimale hoogtes van uitvliegvlakken volgens ICAO. Bij plaatsing op zee spelen bovengenoemde zaken natuurlijk nauwelijks.

Bij windturbines op zee is weer iets anders aan de hand. Onderhoud en inspectie hiervan vindt o.a. met helikopters plaats. In Duitsland is dit momenteel een groeisector en in de Eemshaven wordt een heliport voor dit doel operationeel. In Nederland staat de helikoptersector echter steeds meer onder druk. Zij wil bijdragen aan het realiseren van klimaatdoelstellingen maar wordt hierbij op diverse vlakken tegengewerkt.



Regelgeving en beleid

De sector is naast MinlenW verantwoordelijk voor GA regelgeving, beleid en beleidsuitvoering. Beleid wordt door de sector regelmatig en naar behoefte geactualiseerd. Het laatste GA visiedocument is van 2011. Behoeftes en knelpunten zijn verwoord in het TGAL document van 2016. Met de resultaten van dit onderzoek is tot op heden weinig gedaan hetgeen ook door NVL wordt betreurd.

Naast beleid stelt de sector voor veel activiteiten eigen passende regels op. Ook EASA erkent dat regelgeving op maat moet zijn voor de GA. Deregulering en het subsidiariteitsbeginsel dat Europa voorstaat passen hierbij. In Nederland wordt er echter nog veel door overheden geregeld. Deze overheden creëren juist meer regels om verantwoordelijkheid af te dekken, terwijl zij niet zelf GA activiteiten uitvoeren en nogal eens kennis ontberen. Ook bestaat er onterecht de angst om de bevoegdheid van regelstelling af te staan.

Luchthavens vallen onder provinciale bevoegdheden. Hierdoor ontbreekt een eenduidig nationaal beleid ten aanzien van bestaande en nieuwe locaties, aantallen vliegbewegingen, geluidsnormering en operationele regelgeving. De GA onderschrijft wat NLV op dit punt in haar visie verwoordt: “één luchthavensysteem, één luchthaveninfrastructuur, integrale sturing op nationaal niveau”.

De sector is bij uitstek in staat om onder eigen verantwoording (luchtvaart)opleidingen te verzorgen. Er kunnen examens en uitgifte van brevetten in eigen beheer uitgegeven worden, al dan niet onder toezicht van ILT. Alles in lijn met Europese wetten en regelgeving. De sector is gezamenlijk bij uitstek de “Qualified Entity” voor de algemene luchtvaart. Een status die zijn nu nog niet heeft maar zeker wenst en ook, gelet op de kwaliteit van het uitvoeren van huidige GA taken aankan.

Luchtvaart is in al haar facetten internationaal van karakter. Deze facetten betreffen luchtruim (luchtruimontwerp, classificatie volgens CCL, luchtruimgebruik), regelgeving, veiligheid, onderhoud, luchtwaardigheid, erkenningen, opleidingen en brevetten, etc. De sector wenst dat Nederland het Europese speelveld volgt. Als dit niet gebeurt leidt dit op een aantal vlakken tot ongewenste effecten voor GA in Nederland, inclusief buitenlandse GA beoefenaars die hier willen vliegen.

Het Kabinet heeft als een van haar beleidsdoelstellingen dat sport en recreatie dicht bij huis beoefend moet kunnen worden. Het kan niet de bedoeling zijn dat Nederlanders, waaronder uiteraard de jeugd, meer dan een uur per enkele reis in de auto moet zitten om te kunnen sporten en ontspannen. Aangezien een substantieel gedeelte van GA vliegbewegingen recreatief en sportief van aard is moet dit principe ook gelden voor deze activiteiten.

€ € € € € € € €

De kosten voor GA zijn hoog en hebben de neiging om te stijgen. Deze kosten moeten wel reëel en acceptabel zijn. De sector maakt al vele jaren bezwaar tegen de buitensporig hoge kosten van brevetten en bevoegdheden zoals die worden uitgegeven door Kiwa. Tot op heden echter zonder resultaat. In vergelijking met Europa is Nederland een factor 4 tot 15 maal zo duur. Deze kosten zijn voor de bedrijfsmatige GA een aanzienlijke last, voor sport en recreatie een hoge drempel, en ze worden niet aannemelijk onderbouwd noch inzichtelijk gemaakt.

In toenemende mate worden er hoogtebeperkingen ingesteld boven Natura-2000 natuurgebieden. Dit terwijl het onderzoek van Bureau Waardenburg heeft aangetoond dat er boven deze gebieden geen aantoonbare verstoring door de algemene luchtvaart plaatsvindt. Daarbij worden deze beperkingen ingesteld door het Ministerie van Economische Zaken, een ministerie wat niet over het luchtruim gaat. De ingestelde hoogte is minimaal 1000 voet, een hoogte afgeleid uit de GA gedragscode waarvan naleving op vrijwillige basis plaatsvindt. In ieder geval gaat hierdoor een groot stuk luchtruim voor GA onterecht verloren. Naast hoogtebeperkingen verschijnen er steeds meer verschillende laterale beperkingen bij Natura-2000 en EHS gebieden, opgelegd door provinciale en gemeentelijke overheden, zelfs voor ongemotoriseerd GA luchtverkeer. Aanvragen voor zgn. TUG velden worden steeds vaker afgewezen op basis van vermeende mogelijke milieuschendingen. Vooral voor de helikopter sector is dit een zeer serieus probleem. Een zuivere belangenafweging vindt nauwelijks meer plaats.



Op enkele vliegvelden (Ameland, Eindhoven) zijn zonnepanelen op de grond geïnstalleerd. Het maatschappelijk belang van zonnepanelen is evident. Maar deze installaties hebben geleid tot de beëindiging van enkele luchtsporten op die locaties. Alternatieven van plaatsing boven bestaande bebouwing op deze terreinen wordt onvoldoende benut.

Drones (Unmanned Aerial Vehicles, UAV's)

Drones zijn er in alle soorten en maten, recreatief en commercieel, met een veelheid aan voorziene toepassingen, en met een onvoorziene hoeveelheid kansen maar ook bedreigingen. Duidelijk is dat er steeds meer komen, waarbij EASA zich qua regelgeving nadrukkelijk profileert. Vanuit GA perspectief is er reden tot zorg. Waar UAV's vliegen is op dit moment een adequate separatieprocedure niet gegarandeerd. GA separeert onderling grotendeels door middel van 'see-and-avoid', UAV's niet. Een recente ontwikkeling is U-space, corridors voor onbemande vrachtdrones. Onderzocht moet worden of deze geïntegreerd kunnen worden in het luchtruim, al dan niet met de bemande luchtvaart.

Dit alles mag niet leiden tot een situatie waar luchtruim voor GA wordt afgesloten omdat er (mogelijk) een UAV vliegt. Denk hierbij aan de (vaak) militaire TGB's waarbij een groot stuk luchtruim wordt afgeblokt voor slechts een drone. De techniek om gezamenlijk op een veilige manier van hetzelfde luchtruim is beschikbaar. Veel GA is voorzien van mode-S transponders waardoor deze zichtbaar is voor autonome drones. Er dient samen met de sector juiste regelgeving ontwikkeld te worden om een combinatie van GA en UAV activiteiten veilig te kunnen accommoderen.

KNVvL verzorgt de examens voor commerciële dronevliegers, en zou de opleiders binnen haar gelederen willen integreren. Recreatief drone vliegen wordt door KNVvL belegend, ook vinden onder haar auspiciën wedstrijden FPV droneracen plaats.



Toekomstvisie en aanbevelingen

Zoals hierboven geschetst is GA zeer divers, komt het in heel Nederland op de grond en in de lucht voor en vormt het de basis en de toekomst van het civiele groothandelsverkeer en de militaire luchtvaart. Dat deze situatie blijft bestaan is niet integraal gegarandeerd als onverkort wordt uitgegaan van de kaders van de luchtvaartnota 2009 en luchtruimvisie 2012.

Het zal dan ook niet verbazen dat de sector, AOPA, KNVvL en NACA een eigen visie voor de toekomst nastreeft en diverse aanbevelingen heeft. Deze toekomstvisie kan alleen dan volledig gerealiseerd worden als aanbevelingen worden opgepakt en uitgevoerd. Om een en ander inzichtelijk te houden worden de toekomstvisie en de aanbevelingen gescheiden verwoord.

De sector staat voor de veilige en duurzame ontwikkeling van GA in Nederland. Hiertoe is het essentieel dat er voldoende luchtruim en ruimte op luchthavens is om haar activiteiten uit te kunnen voeren, dat de toegankelijkheid (bereikbaarheid, regelgeving en kosten) laagdrempelig is en dat er rekening wordt gehouden met het internationale karakter van luchtvaart binnen een internationaal 'level playing field'.

De sector zet zich in om de negatieve effecten ten aanzien van geluid, emissies en natuur te beperken en werkt direct en indirect mee aan het realiseren van diverse maatschappelijke doelen als klimaat, gezondheidszorg en ordehandhaving.

Toekomstvisie

General Aviation = algemene luchtvaart = lichte luchtvaart

Algemene luchtvaart is en blijft het grootste onderdeel van alle luchtvaart, in aantal luchtvaartuigen en in vliegbewegingen. Haar activiteiten vinden plaats in geheel Nederland met een evenredige regionale spreiding, afgestemd met het groot handelsverkeer en de militaire luchtvaart, in gecontroleerd en in ongecontroleerd luchtruim. Het aantal luchtvaartuigen en vliegbewegingen blijft stabiel, met uitzondering van UAV's waar een sterke toename wordt verwacht.

Algemene luchtvaart heeft een sterk maatschappelijk draagvlak; zien vliegen en willen vliegen blijft aantrekkelijk. De drempel om zelf te vliegen wordt steeds lager. GA is de kraamkamer van het groot handelsverkeer en van de militaire luchtvaart en waarborgt aldus de instroom van nieuwe piloten en onderhoudstechnici. Het oefenen van vliegbewegingen blijft nodig om de kwaliteit en veiligheid van piloten te waarborgen.

De sector is verenigd en georganiseerd. Zij streeft dezelfde doelen na, heeft dezelfde visie en voert hiertoe gecentraliseerd overleg met nationale en provinciale overheden alsmede met ANSP's. Ook binnen het internationale speelveld is de sector verenigd door middel van diverse internationale GA organisaties zoals Europe Airports, EAS en IAOPA. Zij heeft bestuurlijke, operationele, regel- en veiligheidstechnische kennis van de algemene luchtvaart en fungeert daartoe als expertisecentrum hetgeen door de overheid en inspectie organen wordt onderkend. Indien er nieuwe vormen van algemene luchtvaart / luchtsporten in de toekomst ontstaan zal de sector deze accommoderen.

De veiligheid wordt door de sector geborgd. Hierbij wordt voldaan in nationale en internationale standaarden, zoals het SSP, CAMO en het GA protocol Alcohol, Drugs en Medicatie. Meldingen van voorvallen worden gedaan met tools die voldoen aan de geldende criteria van voortdurend geactualiseerde VMS-en, waarna analyses, verbeterpunten en evaluaties worden uitgevoerd.

Het luchtruim is qua indeling, structuur en klassen zodanig ingericht dat er voldoende operationele ruimte is voor GA, het groot handelsverkeer en de militaire luchtvaart. Behoeften en wensen voor GA zijn hierbij in overleg en rekening houdend met landelijke en maatschappelijke prioriteiten afgestemd. GA is aanwezig op alle luchthavens in het Koninkrijk der Nederlanden, met een evenredige regionale spreiding.

GA is milieuvriendelijk en wordt steeds groener. Algemene luchtvaart veroorzaakt weinig geluidhinder vanwege haar typen vliegtuigen, het soort operatiën, en de GA gedragscode. Zij veroorzaakt absoluut en relatief zeer weinig uitstoot. GA zal een omslag maken naar lichtere en modernere luchtvaartuigen met CO₂ neutrale energievormen (elektrisch, waterstof, of een andere energiebron). Dit zal zich concentreren op de vloot voor lesvluchten en recreatieve vluchten. Het omhoog lieren van ongemotoriseerde luchtsporten zal elektrificeren. Biofuel kan mogelijk worden toegepast maar biedt slechts op beperkte schaal soelaas. De bijdrage van synthetische brandstof is vooralsnog onbekend en afhankelijk van nog te realiseren technische ontwikkelingen.

Op de meer op GA toegeruste luchthavens zullen zonnepanelen worden geplaatst op de beschikbare bebouwing, en op plaatsen waar die het vliegverkeer niet hinderen. Deze luchthavens zijn groen van karakter en herbergen diverse types flora en fauna met intrinsieke milieuwaarde. Zij zullen meer en meer gaan fungeren als groene buffer met een recreatieve functie, zowel voor op de grond als in de lucht.

Wat de mogelijkheden zullen worden van vliegende auto's, of drones die mensen kunnen vervoeren is nog onduidelijk, maar dat de technologie dit soort ontwikkelingen mogelijk maakt staat buiten kijf. De sector is op dit punt innovatief en bereid tot investeringen. De opgedane kennis kan worden gebruikt door het groot handelsverkeer en de militaire luchtvaart, in binnen- en buitenland. De overheid en de inspectie zullen hieraan meewerken op het vlak van regelgeving, Europese erkenning en toelatingen.

AANBEVELINGEN

Behoud en creëer voldoende ruimte op de grond en in de lucht voor alle GA, op bestaande en op nieuwe locaties, zodat zij op een veilige manier voor continuïteit van de totale Nederlandse luchtvaart kan zorgen.

Beschouw de sector, naast de LVNL en CLSK als (mede) authorised entity bij luchtruim gerelateerde vraagstukken.

Geef de sector door middel van de Qualified Entity status de gelegenheid tot zelfregulering op het vlak van opleidingen, brevettering en regelgeving.

Verken en benut, in navolging van onder andere de Britse overheid, de mogelijkheden die er op Europees niveau zijn om technologische ontwikkelingen die bijdragen aan de verduurzaming en/of de veiligheid van GA financieel te ondersteunen.

Propageer en ondersteun het luchtvaarttechnische, maatschappelijke en economische belang van GA.

Zorg voor aansturing en regelgeving op een centraal landelijk niveau. De deregulering naar de Provincies - via de RBML - leidt tot verschillen in voorwaarden en vergunningen, waardoor een onoverzichtelijk woud aan regelingen ontstaat. Vervang de RBML door landelijke regelgeving. De sector onderschrijft op dit punt de NVL visie.



Formaliseer wettelijk dat er slechts een Ministerie – dat van Infrastructuur en Waterstaat – het beslissingsrecht heeft over de inrichting en gebruik van het luchtruim. Voorkom dat andere partijen luchtruim beperkingen instellen.

Wijzig of dereguleer de status van luchthavens voor de luchtsporten schermvliegen, deltavliegen, paramotorvliegen en modelvliegport.

Reserveer ruimte voor GA op plekken die hiertoe kansen bieden – al dan niet volgens flexibel gebruik – met het civiele groot-handelsverkeer en/of de militaire luchtvaart. Benut locaties met ruimte hiervoor op de grond en in de lucht, zoals de Tweede Maasvlakte en de centrale Betuwe.

Leg meer zgn. ‘groene’ velden aan voor de algemene luchtvaart. Deze dienen als groene buffer die een substantiële recreatie functie hebben.

Leg vast dat plaatsing van zonnepanelen op luchthavens alleen dan kan plaatsvinden na overleg met alle partijen, bij voorkeur bovenop bestaande bebouwing, dan wel op stukken grond die geen bedreiging qua veiligheid en capaciteit van vliegverkeer vormen.

Zorg voor een integrale nationale aanpak van het luchtruim-ontwerp, waarbij de ICAO “3 golden rules of airspace design” en de CCL in Europese lijn gevolgd worden.

Ga bij de luchtruimherziening uit van een “clean sheet approach” en gebruik alle expertise, nationaal en internationaal.

Leg windturbineparken zoveel mogelijk op zee aan waar zijn efficiënter zijn, minder overlast veroorzaken en een veel kleiner veiligheidsrisico voor GA vormen. Wijzig het beleid dat Provincies gedwongen zijn om op hun eigen grondgebied windturbines te plaatsen.

Borg de helikopter opleidings-faciliteiten op Lelystad met voldoende landingsoefen-mogelijkheden, zodat de daaruit voortvloeiende maatschappelijke doelstellingen behaald kunnen blijven worden.

General Aviation Organisaties

Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) Netherlands

www.aopa.nl

Opgericht 1978. Onderdeel van IAOPA.

17 motorvliegclubs: Aeroclub Hilversum, Aeroclub Maritime, Eindhovense Aeroclub Motorvliegen, KLM Aeroclub, Motor Vlieg Vereniging Hoogeveen, NVAV, Noord Nederlandse Aero Club, Rotterdamsche Aero Club, Vliegclub Flevo, Vliegclub Fryslân, Vliegclub Middenmeer, Vliegclub Rotterdam, Vliegclub Seppe, Vliegclub Teuge, Vliegclub Twente, Vliegclub Westerwolde.

1300 leden

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL)

www.knvvl.nl

Opgericht 1907. Aangesloten bij NOC*NSF. Lid van Fédération Aéronautique Internationale (FAI)

15 afdelingen, waaronder 11 luchtporten: aerobatics, ballonvaren, deltavliegen, drones, gemotoriseerd vliegen, historische luchtvaart, modelvliegsport, parachutespringen, paramotorvliegen, schermvliegen, zweefvliegen. De overige 4 afdelingen zijn: algemene luchtvaart, IACE, luchtvaartwetenschappen, luchtvaartkennis.

14255 leden. 421 clubs en verenigingen

Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA)

<https://naca.nl/>

Opgericht 2008.

25 aangesloten bedrijven: AerialMedia.nl, AS&S Airservices, Ben Air, CessAir, Cycloon Holland, CHC Maintenance, CHC OPS, Goldstone Vliegbedrijf, Helicentre, Heliflight, Heli Holland-Air Service, Heli Holland Technics, HPL Metals, Oscar Luchtvaartbedrijf, Prince Helicopters, Rotary Wings, Rotavisie, Ryfas, Sand Air, Skyline Aviation, Sky Service Netherlands, Tessel Air BV, Van de Bunte Aviation, Vliegbedrijf Tom van der Meulen BV, Wings over Holland.

Bronnen

Bundesamt für Naturschutz. *“Luftsport & Naturschutz”*, april 2003

Buck Consultants International. *“Economische Betekenis van General Aviation in Nederland”*, 25 maart 2015

Bureau Waardenburg: *“Bestaand gebruik kleine luchtvaart en verstoring Natura-2000 gebieden”*, februari 2011

Centraal Bureau voor Statistiek, CBS. *“luchtvaart”*

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/60058ned/table?dl=8C37>
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37478hvv/table?dl=18AE4>

Europees Parlement, Resolutie inzake duurzame toekomst algemene en zakenluchtvaart, 3 februari 2009

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:067E:0005:0010:NL:PDF> BIJLAGE: RESOLUTIES EUROPARLEMENT Hieronder zijn enkele passages opgenomen uit de Resolutie van het Europees Parlement van 3 februari 2009 over een agenda voor een duurzame toekomst van de algemene en zakenluchtvaart (2008/2134(INI)).

GA sector (AOPA, KNVvL, NACA, NVL). *“Strategische Visie General Aviation in Nederland”*. Januari 2011

Inspectie Leefomgeving en Transport, ILT. ABL presentatie 15-03-2019

Lensink, R., Aarts, B. G. W., & Anema, L. S. *Bestaand gebruik kleine luchtvaart en beheerplannen Natura 2000*. Bureau Waardenburg, 2011

Lorraine, Chris. *“Rapport Toekomstvaste GA locaties in Nederland (TGAL rapport)”*. 1 februari 2016

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. *“Aanpak participatie luchtvaart en luchtvaartnota 2020 – 2050”*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. *“Luchtruimherziening – plan van aanpak”*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *“Luchtruimvisie 2012”*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *“Luchtvaartnota 2009”*

Nederlandse Vereniging van Luchthavens. *“Visie 2020 – 2050”*. December 2018

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Atlas Leefomgeving.

“vliegverkeer” <https://www.atlasleefomgeving.nl/meer-weten/geluid/vliegverkeer>

Schnitker, Ronald & van het Kaar, Dick. *“Preserving Airspace Access for Airports”*. 2018

Afkortingen

ANSP	Air Navigation Service Provider
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
CCL	Criterium Catalogus Luchtruim
CCO's	Continuous Climb Operations
CDO's	Continuous Descent Operations
CLSK	Commando der Luchtstrijdkrachten
EAS	Europe Air Sports
EASA	European Union Aviation Safety Agency
FIS	Flight Information Service
FPV	First Persons View
DAeC	Deutscher Aero Club
FIS	Flight Information Service
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
NVL	Nederlandse Vereniging van Luchthavens
RBML	Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RNAV-S	aRea NAVigation-S
RVGLT	Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen
SSP	State Safety Program
TGB	Tijdelijk Gebied met Beperkingen
TMA	Terminal Manoeuvring Area
TUG	Tijdelijke en Uitzonderlijk Gebruik
UAV	Unmanned Aerial Vehicle
VMS	Veiligheids Management Systeem