# LUCHTVAARTNOTA 2020 - 2050 - GENERAL AVIATION
## Reactie General Aviation sector

Inleiding

Per 15 mei 2020 is de ontwerp luchtvaartnota 2020 - 2050 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de 2de kamer aangeboden. Per 29 mei is een internetconsultatie over dit ontwerp gestart waarbij tot 9 juli commentaar kan worden geleverd. Tevens worden andere partijen (commissie planMER, OFL, ILT, LVNL, alsmede enkele wetenschapsbureau's) om advies en toetsing op een aantal specifieke punten gevraagd. Al deze commentaren en adviezen zullen door het ministerie worden verwerkt waarna het de bedoeling is eind 2020 de definitieve versie aan de 2de kamer aan te bieden.

KNVvL is in de zgn. klankbordgroep in de periode eind 2018 - begin 2020 betrokken geweest in de totstandkoming van dit ontwerp en heeft ook - samen met AOPA en NACA - haar toekomstvisie ingediend. General Aviation / algemene luchtvaart krijgt nog veel te vaak een zeer summiere rol toebedeeld in beleidsstukken over luchtvaart. Schiphol, de grote commerciële luchtvaart en KLM voeren de boventoon. In mindere mate de militaire luchtvaart. Dit is nog voortbouwend op eerdere nota's (de laatste is van 2009) en de luchtruimvisie van 2012. Derhalve wordt ook Lelystad nog genoemd in de rol zoals die in oudere nota's staat. Nieuw is wel de opzet van het ontwerp en de gelijkwaardige positie van leefbaarheid (waaronder stikstof en geluid) en duurzaamheid (klimaat, $CO_2$) naast veiligheid en verbondenheid (economie, Schiphol). Opgemerkt wordt wel dat de uiteindelijke afweging van deze vier publieke belangen ten opzichte van elkaar nog moet plaatsvinden. Daarbij kunnen er conflicterende belangen ontstaan waar bij de afweging hiervan een prioritering zal worden gehanteerd. Welke van deze vier de belangrijkste wordt zal een politiek besluit zijn.

De tekst die naar onze mening specifiek over GA gaat of daar impact op of gevolgen voor heeft is *cursief en blauw* gekopieerd. Dit om te verduidelijken waar specifiek op gereageerd wordt. Er is voor gekozen om separaat op de tekst van de nota te reageren, en niet om de tekst te redigeren. De enige uitzondering is de reactie op 'ruimte voor luchtsporten' op pagina 77. De sector vertrouwt erop dat haar commentaar wordt meegenomen en zoveel als mogelijk wordt verwerkt. Als er wijzigingen komen vanuit het Ministerie die de GA sector betreffen wenst zij die in te zien en nogmaals, indien nodig, van commentaar te voorzien voordat die naar de Kamer als voldongen feit worden aangeboden.

Het commentaar van de sector is qua volgorde ingedeeld beginnend met 'algemeen GA' en 'Lelystad' en daarna de specifieke reacties. Voor die laatsten is begonnen met onze reactie op de paragraaf op pagina 77 "ruimte voor luchtsporten". Dit vanwege het evidente belang hiervan als bedreiging voor deze takken van GA.

## Algemeen Luchtvaart

Deze (ontwerp) Luchtvaartnota is in opzet qua beleid meer kaderstellend dan concreet in maatregelen. De ontwerp nota mag niet los gezien worden van de daarmee gerelateerde documenten. Gezien de beleidstermijn van 30 jaar geen rekening gehouden met een mogelijke krimp van de luchtvaart als gevolg van de uitstoot van $CO_2$, stikstof, (ultra)fijnstof en de Corona crisis. Een eventuele krimp zal ook gevolgen hebben voor de luchthavens. De nota is, omdat alleen van een groeiscenario wordt uitgegaan al bij aanvang achterhaald. De bestaande mantra's van groei, Schiphol en Lelystad als overloop hiervan worden herhaald en niet aangepast rekening houdend met maatschappelijke weerstand. Dit is een gemiste kans op het realiseren van echt nieuw luchtvaartbeleid. Een alternatief voor Schiphol in zee is van tafel. Wel zijn voor het eerst nieuwe criteria toegevoegd, zijnde klimaat en milieu. Echter, er worden geen duidelijke keuzes gemaakt of concrete zaken benoemd waardoor er door alle partijen naar hartelust uit geshopt kan worden om hun wensen en besluiten te rechtvaardigen. Juist nu, in 2020 is het tijd voor een breuk met verouderde luchtvaartbeleid. Nu is het oude wijn in nieuwe zakken, met hooguit twee nieuwe ingrediënten.

In de nota is een summiere weergave van de belangen van GA en sport en recreatieve luchtvaart te vinden. Dit ondanks het recentelijk indienen van een GA visiedocument, behoeftestelling en input via de Klankbordgroep. De prioritering van luchtruimgebruikers is niet aangepast ten opzichte van eerdere beleidsdocumenten. De sector begrijpt dat er keuzes gemaakt moeten worden maar herkent in deze nota onvoldoende haar belangen. Met de voorgestelde groei van Schiphol, de opening van Lelystad en de invoering van U-space zal de GA ten onrechte nog meer in het gedrang komen dan nu al het geval is.

De gebruikte terminologie voor GA in de nota is ongelukkig gekozen en tendentieus. In eerdere overheidsstukken wordt voor de GA sector de term "algemene luchtvaart" gebruikt, in deze ontwerpnota staat "kleine luchtvaart". Ondanks eerdere bezwaren van onze kant dat deze term voor niet-ingevoerden waaronder politiek, bestuurders en publiek de suggestie wekt dat 'klein' niet belangrijk is wordt die nu toch weer opgevoerd. Nadrukkelijk wordt uitgesproken af te zien van het woord 'klein', vanaf heden alleen "algemene luchtvaart" te hanteren en dit in de eindversie van de luchtvaartnota integraal te wijzigen.

In het document "Luchtvaartnota 2050: bouwen aan een nieuw perspectief. Uitwerking t.b.v. PlanMER Luchtvaartnota, ambtelijk concept d.d. 6 juni 2019" wordt gesproken over opties voor nieuwe GA luchthavens. Dit zou zeker een mogelijkheid kunnen zijn, er dient dan wel rekening gehouden te worden met het feit dat het creëren van nieuwe luchthavens een langdurig en procedureel complex proces is waar zeker 10 tot 15 jaar mee gemoeid is. Daar waar nieuwe locaties dienen te worden gezocht moeten vergunningen met provincie en gemeenten worden geregeld of omgezet. Volgens de Luchtruimvisie 2012 zal pas nadat een vervangende locatie volledig operationeel is aan bestaande locaties een structurele gebruiksbeperking in regelgeving (kunnen) worden opgelegd. [1]

Sportieve en recreatieve luchtruimgebruikers maken zich ernstig zorgen over hetgeen op pagina 77 vermeld wordt. Er is al jaren een negatieve trend qua hoeveelheid luchtruim en de operationele en formele mogelijkheden tot beoefening van GA, sport en recreatie. In de nota wordt gemeld dat de sector er van uit moet gaan dat dit in de toekomst nog minder wordt, en derhalve verplicht keuzes moet maken. Specifiek wordt parachutespringen genoemd. De sector ziet hier vooralsnog de noodzaak niet van in. Het proces van de luchtruimherziening loopt nog, waarbij het doel is meer beschikbaar operationeel luchtruim te creëren. Deze vrijgekomen ruimte dient niet volledig besteed te worden aan de commerciële en militaire luchtvaart. Ook de GA sector heeft haar wensen en behoeften. De GA sector heeft daarbij in haar Position Paper de wens uitgesproken om een gelijke prioriteit te krijgen als het civiele groothandelsverkeer en militaire luchtvaart.

## Lelystad

De geschetste opening van vliegveld Lelystad is en blijft een bedreiging voor de GA en de luchtsporten. Deze bedreiging is er nu al op de grond, met de verdringing van diverse bedrijven die GA beoefenen of aan GA gerelateerd

[1] Luchtruimvisie 2012, actiepunt 5.2.3, pagina 59.

zijn. In de lucht is die er in de buurt van het vliegveld; er is een CTR ingesteld met vliegprocedures die omslachtiger en minder flexibel geworden zijn, en waarbij enkele luchtsporten verdreven zijn. De zwaardere procedures zijn werkbaar maar het heeft wel al tot veiligheidsissues geleid. Vooralsnog zijn deze procedures onnodig. Verder van het vliegveld af zijn er in de lucht diverse TMA's ingericht en inbound en outbound routes ontworpen die, vooralsnog zonder nut of noodzaak, ook beperkend voor GA zijn.

Voor de GA zou het veruit het beste zijn als de ontwikkeling van Lelystad voor groothandelsverkeer integraal wordt afgeblazen. De luchthaven zou dan, met het meeste aantal GA vliegbewegingen in Nederland voor de sector behouden blijven. Vanuit andere perspectieven, zoals $CO_2$, fijnstof en stikstof beperking kunnen sowieso vraagtekens worden gesteld bij de in de nota voorgestelde groei van de luchtvaart. Schiphol kan groeien van 500.000 naar 540.000 en Lelystad van 0 naar 45.000 vliegbewegingen. Dat is een groei van 85.000 bewegingen, oftewel maar liefst 17%. Eindhoven en Rotterdam zijn bij deze cijfers bewust buiten beschouwing gelaten, immers alleen Lelystad wordt aangemerkt als overloop van Schiphol. De noodzaak van deze groei wordt niet overtuigend aangetoond. Daarbij wordt nog opgemerkt dat ook Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven willen groeien. Deze groei wordt niet beargumenteerd als overloop voor Schiphol, dat willen de luchthavens zelf.

Bij Rotterdam The Hague Airport maakt het vliegverkeer gebruik van één geluidsruimte. Nu deze geluidsruimte vol zit wenst de luchthaven voor trauma- en politiehelikopters een eigen geluidsruimte in het luchthavenbesluit. Hierdoor zal er meer ruimte gecreëerd worden voor lijnvluchten wat een toename zal betekenen van het aantal vliegbewegingen en zal leiden tot verdringing van GA activiteiten.

Naar verwachting zal het zakelijke vliegverkeer afnemen; bedrijven zien dat digitaal vergaderen - naast natuurlijke enige nadelen - tijd en geld bespaart, zonder veel aan effectiviteit in te leveren. Deze ontwikkeling is recentelijk onderkend door de minister van IenW zelf. Verder is de scheiding die er nog steeds gemaakt wordt tussen zakelijk en vakantie vliegverkeer is niet meer hard te maken. KLM vervoert mensen naar vakantiebestemmingen en Easyjet vervoert zakenreizigers die op de kosten letten. In elke vlucht van commercieel handelsverkeer zit heden ten dage een mix van zakelijke en vakantie passagiers. Dit gegeven ondergraaft de legitimering voor de opening van Lelystad zoals die door het Ministerie van IenW wordt gehanteerd. Het geeft ook te denken dan zogenaamde "vakantie" luchtvaartmaatschappijen niet van Schiphol weg willen.

Last but not least moet Corona crisis genoemd worden. Op basis van voortschrijdend inzicht zou de focus nu juist op een verantwoorde luchtruimherziening dienen te liggen en niet op een snelle opening van Lelystad voor commercieel handelsverkeer. Een luchtruimherziening voldoet aan alle vier de pijlers waarop deze nota gebaseerd is. Een snelle opening van Lelystad voldoet alleen op papier aan de pijler economie.

## General Aviation algemeen

De GA sector brengt de volgende punten onder de aandacht:

**Prioritering**

In de ontwerpnota is bij conflicterende belangen de prioritering van vluchten als volgt:

1. *Maatschappelijke vluchten (vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken) en militaire vluchten (in het kader van de nationale veiligheid of bijstand aan civiele hulpdiensten);*
2. *Commercieel handelsverkeer en militaire luchtvaart (in vredestijd gelijkwaardig);*
3. *Kleine commerciële luchtvaart (met inbegrip van opleiding en training), zoals zakenjets en commerciële onbemande systemen;*
4. *Kleine recreatieve luchtvaart, zoals zweefvliegen;*
5. *Kleine niet-commerciële drones.*

Het is betreurenswaardig dat GA ondanks het grootste aantal luchtvaartuigen, piloten en vliegbewegingen in Nederland, en het feit dat de sector al jaren vraagt om op basis van gelijkwaardigheid met commercieel handelsverkeer en militaire luchtvaart beoordeeld en ingedeeld te worden, de algemene luchtvaart pas als vierde van

de vijf takken van luchtvaart genoemd wordt. Ook hier is geen sprake van een trendbreuk, dit was in eerdere nota's ook al zo. Waarbij de commerciële onbemande systemen - waarvan er slechts enkele vliegen - nu blijkbaar al belangrijker worden gevonden dan de GA en luchtsporten.

Op basis van deze prioritering wordt helaas ook een link gelegd naar de hoeveelheid beschikbaar luchtruim. Er wordt stelselmatig in stukken de suggestie gewekt als zou de GA belemmerend zijn voor met name commercieel handelsverkeer. Maar dat is alleen maar zo in de luchtlaag waar beide operaties plaatsvinden (tot circa FL100, met een enkele specifieke locaties die hoger gaan). Nooit lezen we dat commercieel handelsverkeer beperkend is voor de GA, wel dat GA zo goed als altijd moet wijken. Gezien de getalgrootte van GA dient er ook voldoende luchtruim beschikbaar te zijn om GA te kunnen beoefenen.

## Belang General Aviation

Het punt kan niet genoeg herhaald worden: commercieel handelsverkeer kan niet voortbestaan zonder General Aviation. Als opleiding en training in de Nederlandse vliegscholen weg zou vallen zou er onvoldoende aanvulling zijn van piloten en technici. GA is de kraamkamer van de commerciële luchtvaart. Dit punt wordt onvoldoende onderkend en ontbreekt in deze nota. Dit is een zeer belangrijk punt wat in de nota beargumenteerd opgenomen moet worden. De sector geeft hieronder een kort overzicht van deze argumenten, op hoofdlijnen. Deze argumenten zijn verschillend van karakter.

Los daarvan creëren GA, de luchtsporten en de verdere activiteiten op de kleinere vliegvelden draagvlak voor luchtvaart bij de Nederlandse bevolking. Zie onder andere ook het grote aantal bezoekers op luchtvaartvertoningen, zowel civiel (o.a. Oostwold Airshow) als militair (Open Dagen KLu) en bij reguliere vliegactiviteiten.

*Economisch*

Hiervoor wordt integraal verwezen naar het Buck rapport van 2016.[2] Met 3.200 directe arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van bijna een kwart miljard euro is de GA een luchtvaartsegment van belang. Daarbij zijn er nog net als in de commerciële luchtvaart vele indirecte arbeidsplaatsen. Jaarlijks vinden er zo'n half miljoen GA-vliegbewegingen plaats, niet alleen op luchthavens van nationale betekenis (met name Lelystad, Eelde en Rotterdam The Hague Airport), maar ook op een tiental luchthavens van regionale betekenis, zoals Teuge, Budel, Hilversum, Seppe en Texel. Van de 3.200 directe arbeidsplaatsen is 40% te vinden op de grotere Nederlandse luchthavens en 20% op de luchthavens van regionale betekenis. De resterende 40% van de arbeidsplaatsen is te vinden buiten de luchthavens zelf.

*Opleiding en training*

Ieder luchtvaartuig heeft een piloot nodig. Alle piloten beginnen hun vliegcarrière in de GA sector. Sommigen beginnen al heel jong; zweefvliegen kan al vanaf 14 jaar en er zijn grofweg 4000 actieve zweefvliegers in Nederland. De opleidingen vinden plaats op vliegscholen om pilot licenses te halen. Pas daarna kan doorgestroomd worden naar maatschappelijke vluchten en commercieel handelsverkeer . Als er onvoldoende mogelijkheden zijn qua aantal vliegscholen en luchtruim om op te leiden dan zal deze doorstroming in gevaar komen.

*Sociaal: sport en recreatie*

De luchtsporten worden in Nederland door grofweg 23.000 mensen actief beoefend. Dit is een respectabel aantal voor een niche in de sport. Niemand zal het belang van sporten ontkennen, het is onderdeel van vigerend overheidsbeleid. KNVvL is lid van NOC*NSF. De luchtsporten worden wel genoemd op pagina 7 van de nota als bron van plezierbeleving, maar op pagina 77 dat het niet meer overal kan. Blijkbaar weegt het plezier van één vliegvakantie per jaar zwaarder dan het plezier van het hele jaar een luchtsport beoefenen. Stel je eens voor dat dit over voetbal gezegd zou worden.

[2] Buck Consultancy. *General Aviation onder druk*, 2 mei 2016

*Techniek en innovatie*
Er zijn binnen de luchtvaart veel nieuwe ontwikkelingen qua materiaal, aandrijving en brandstoffen. Testen van deze ontwikkelingen begint altijd op kleinere schaal omdat dit goedkoper, sneller en ook minder risicovol is. De GA sector is derhalve bij uitstek geschikt om technische ontwikkelingen te testen en innovaties uit te voeren. Ontwikkelingen die met name in de nota genoemd worden, zoals elektrisch en hybride vliegen en alternatieve brandstoffen en die zullen bijdragen aan het verminderen van emissies. Deze ontwikkelingen worden steeds belangrijker. Genoemde technieken en innovaties kunnen dan binnen het commercieel handelsverkeer worden toegepast.

*Maintenance*
Alle luchtvaartuigen hebben onderhoud nodig, zonder onderhoud is het met vliegen snel gedaan. Er zijn onderhoudsbedrijven (de zogenaamde MRO sector) voor de commerciële, militaire en GA luchtvaart. Tussen deze bedrijven vindt doorstroming plaats van onderhoudspersoneel, waarbij er instroom is binnen de GA MRO die kan doorstromen naar die van de commerciële luchtvaart. Al deze bedrijven leiden ook intern personeel op. Deze hele onderhoudssector dient gekoesterd en bevorderd te worden. De aantrekkelijkheid van technische beroepen staat maatschappelijk onder druk. Daarbij gaat deze nota uit van groei van de luchtvaart.

***6.4.1 Kleine luchtvaart (pagina 77)***
*Samenwerking tussen luchthavens voor de kleine luchtvaart (general aviation, GA) is van groot belang in verband met eventuele verdringingseffecten. Zo zal bij het doorgroeien naar 45.000 bewegingen op Lelystad Airport voor het grote commerciële vliegverkeer mogelijk een deel van het kleine vliegverkeer naar andere regionale luchthavens uitwijken. Samen met de Rijksoverheid ontwikkelen de regionale luchthavens en provincies (als regionaal bevoegd gezag) beleid dat zorgt voor voldoende ruimte.*

*Het Rijk vindt dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven, maar dat kan niet (meer) overal. Centraal beleid en afstemming met regio's is nodig om alle luchtsporten te kunnen behouden en locaties te bepalen waar welke sport in de toekomst mogelijk blijft. De keuzes worden onder meer bepaald door de beschikbaarheid van het luchtruim. Dit is van belang voor het plannen van (inter)nationale evenementen. Voor parachutespringen moeten op korte termijn keuzes worden gemaakt voor vaste springlocaties. De komende jaren bepaalt het kabinet welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer).*

**Reactie GA sector**

Indien er locaties komen te vervallen zal een verdringingseffect optreden. Vraag is dan of er überhaupt voldoende ruimte beschikbaar is op andere luchthavens. Zowel fysiek als formeel (toestemming provincies volgens de RBML) zal dit heel lastig zijn en in sommige gevallen zelfs onmogelijk. Fysiek omdat er onvoldoende ruimte is op de grond voor stalling van de luchtvaartuigen. Formeel, omdat het aanpassen van de bestaande luchthavenregelingen (waaronder onder andere opgenomen de geluidsruimte en aantallen vliegbewegingen) alleen door een provincie verruimd kan worden, provincies dit onafhankelijk van elkaar doen, landelijke regie ontbreekt en zonder aanpassing van de RBML überhaupt niet mag worden toegepast. De vraag hoe verdringing van GA en luchtsporten zich verhoudt met voldoende ruimte (op andere plekken) wordt in deze paragraaf in ieder geval niet beantwoord en zelfs vermeden. Met andere woorden, de Rijksoverheid creëert het probleem, de provincies moeten het oplossen, en de GA mag alleen maar hopen. Deze voor de GA negatieve ontwikkeling vindt momenteel voor enkele luchtsporten al plaats en zal zoals het er nu uitziet zonder aanpassingen ook niet veranderen.

Tevens worden (inter)nationale evenementen in deze alinea genoemd. De sector hecht er aan dat zij, net als andere organisatoren van evenementen waarbij luchtruimgebruik een factor is dat die zoveel als mogelijk op basis van gelijkwaardigheid evenementen kan uitvoeren. De sector is in deze al formeel betrokken in het LVC-Strategisch Forum.

Een zeer belangrijk punt is echter dat geschreven wordt dat 'luchtsporten niet (meer) overal kunnen'. De sector is verrast door deze stelling. Tot op heden is hier nog geen overleg over geweest of enige aankondiging van gedaan. Ook bij de ontwerpdagen in het kader van de luchtruimherziening is niet naar voren gekomen dat er geen (of veel minder) ruimte voor luchtsporten zou zijn. Eerder andersom, de vragen hadden betrekking op de behoefte van GA en

luchtsporten en waar kan deze behoefte geaccommodeerd kan worden. De luchtruimherziening heeft als doelen onder andere efficiency, herinrichting en capaciteitsverbetering; doelen waarmee juist meer ruimte moet worden gecreëerd, ruimte voor alle luchtruimgebruikers en dit op elkaar afgestemd. Het past dan ook niet om in de luchtvaartnota op te nemen dat er geen ruimte meer is. De Rijksoverheid houdt onvoldoende rekening met de luchtruim behoeftes van de GA en luchtsporten. Er wordt op dit vlak veel overlegd, geluisterd en geïnventariseerd maar de behoeftes worden vooralsnog niet tot nauwelijks ingevuld. Deze behoeftes zijn binnen de GA verschillend, dit wordt hieronder verduidelijkt.

De GA en luchtsporten zijn zeer divers, qua luchtvaartuig, grond- en luchtruimgebruik. Zweefvliegen en schermvliegen bijvoorbeeld starten vanaf vaste locaties maar leggen na die start vluchten af over grotere afstanden (200 ~ 1000+ km) - ook internationaal - tot een hoogte van FL060 ~ FL095. Vluchten van ballons en paramotor starten vanaf veldjes in geheel Nederland en bewegen zich meestal tussen de 1000 en 4000 voet. Parachutespringen vindt bij voorkeur plaats vanaf FL130 ~ FL150, maar binnen een kleine verticale kolom. Er zijn echter ook zweefvliegclubs en paracentra die, permanent dan wel incidenteel slechts tot een lagere hoogte mogen opereren. Dit zijn beperkende voorwaarden die deze clubs en centra hebben moeten accepteren. Deze beperkingen zijn al een bedreiging voor voortbestaan van deze clubs en centra omdat daarmee niet voldaan wordt aan de toekomstvaste criteria zoals per luchtsport omschreven zijn in het GA position paper en TGAL. Deze beperkingen kunnen en mogen niet over geheel Nederland worden uitgerold, dan komen luchtsporten in het geheel ernstig in het gedrang.

Het is dan ook niet aan de nota om hier beleidsmatig een standpunt in te verwoorden. De nota zou integraal moeten verwijzen naar de mogelijkheden - en niet onmogelijkheden - zoals die, in goed overleg tussen de GA sector, betrokken luchtsportcentra, de luchtverkeersdienstverlening instanties en de Rijksoverheid kunnen worden bepaald. Uiteraard wil de KNVvL hier namens de luchtsporten aan bijdragen doch clubs en centra zijn zelfstandige rechtspersonen die hun qua belangen ook zelfstandig moeten kunnen behartigen. Tevens wordt niet duidelijk gemaakt waarom de keuze voor parachutespringen ‘op korte termijn’ gemaakt moeten worden al lijkt de link met de luchtruimherziening 2023 logisch. Onduidelijk is ook wat er precies met korte termijn bedoeld wordt, de nota heeft immers een termijn van 30 jaar. Deze korte termijn verhoudt zich daarnaast slecht tot een zorgvuldige belangenafweging waarbij de gebruikersbehoefte geanalyseerd en beoordeeld wordt, rekening houdend met capaciteit en lokale luchtsportbelangen.

Met name gaat het in 2023 om het behalen van resultaten inzake de herinrichting van het noordelijk deel van het Nederlandse luchtruim en de herinrichting van het oosten en zuidoosten van het Nederlandse luchtruim en de ontsluiting van Lelystad Airport. Pas na 2023-2035 vindt onder meer de doorontwikkeling van het Nederlandse luchtruim plaats waaronder het zuid en zuidwesten. In samenhang met de Luchtruimherziening & Integrale Aanpak Lagere luchtruim (IALL) volgt dat pas in de latere planuitwerking keuzes moeten worden gemaak over gebruikerswensen. Dit is duidelijk iets anders dan ‘op korte termijn’.

De huidige tekst roept de vraag op welke luchtsporten niet (meer) overal mogelijk zijn, naast parachutespringen dat expliciet genoemd wordt. Er wordt niet onderbouwd waaróm het niet meer overal mogelijk kan zijn. Van toepassing zijnde mogelijkheden zoals Functioneel Use of Airspace, 3D-toets en de “Three Golden Rules of Airspace Design worden niet genoemd. De randvoorwaarden van de Criteria Catalogus Luchtruim worden voor de luchtsporten onvoldoende geïmplementeerd, onder FL100 zou er zo min mogelijk gecontroleerd luchtruim moeten zijn, en ook de classificatie van het luchtruim in het algemeen kan en moet lager. Er wordt voorbijgegaan aan documenten over en van de GA zoals “Toekomstvaste General Aviation Locaties 2016” (hierna: TGAL), inclusief TGAL resterende onderwerpen - Side Letter 2017, “Integrale behoefte luchtruimherziening gebruikers luchtruim, 2019”, “Tips en knelpunten luchtruimherziening gebruikers luchtruim, 2019” en het “General Aviation Position Paper 2020-2050 KNVvL, AOPA, NACA”. Geconstateerd moet worden dat met TGAL weinig tot niets gedaan is. Wel zijn er in 2019 behoeftes en wensen geïnventariseerd in de behoeftestelling GA gebruikers bij het proces luchtruimherziening hetgeen gewaardeerd wordt.

De voorgestelde problematiek en gevraagde keuzes kunnen dus eigenlijk alléén beantwoord worden via deze luchtruimherziening, niet vanuit de nota. Als het uitgangspunt is dat met een verbeterde inrichting en beheer van het

luchtruim er niet alleen dezelfde hoeveelheid maar zelfs meer mogelijkheden zijn voor luchtsporten dan wordt in de huidige zin een voorbarige, tendentieuze en onnodige premisse verondersteld. De keuze van locaties, qua plek, hoogte en gebruik hangt volledig af van de luchtruimherziening en operatiën. Deze paragraaf dient derhalve aangepast te worden, onderaan deze paragraaf volgt een tekstvoorstel.

De criteria voor toekomstvaste locaties van luchtsporten zijn al diverse malen aan het Ministerie en de twee luchtverkeersleiding dienstverleningorganisaties meegedeeld. Dit zijn criteria als voldoende hoogte, zo min mogelijk beperkingen, eigen verantwoordelijkheid en regelgeving, landelijke spreiding, reisafstand, starten en landen op het veld zelf, etc. Zoveel als mogelijk wordt vastgehouden aan bestaande locaties omdat het creëren van nieuwe lastig en tijdrovend is. Tevens ligt voor de hand dat bij een verplaatsing naar nieuwe locaties dezelfde issues bestaan of gaan ontstaan zoals die er op al bestaande locaties zijn. Denk hierbij aan bv. geluidhinder of aantal vliegbewegingen. Daarbij is het opgeven of beperken van locaties aan de clubs en centra zelf, niet aan de overkoepelende GA/luchtsportorganisaties. Ook zullen bij het opgeven of meer beperken van locaties er harde afspraken en garanties moeten zijn voor nieuwe locaties, of betere vlieg/luchtsport condities op bestaande locaties, waarbij die eerst gerealiseerd dienen te zijn alvorens er een opgegeven dan wel beperkt wordt. Dit punt wordt ook expliciet benoemd in de bestaande luchtruimvisie 2012[3]. Alleen een inspannings- of onderzoeksverplichting is in dit proces onvoldoende waarbij enige garantie tot behoud van luchtruim(gebruik) ontbreekt. Mocht er al onverhoopt een locatie vanuit overheidsmaatregelen gesloten moeten worden dan zal daar tegenover dienen te staan dat er centrale regie is voor het zoeken en vinden van een geschikt alternatief en een financiële vergoeding voor dan te lijden inkomstenderving en verplaatsingskosten.

In het 'Tussentijds toetsingsadvies luchtvaartnota' van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 23 september 2019 wordt geadviseerd dat de GA ook aan bod dient te komen bij alle vier de hoekpunten, net zoals die voor commercieel handelsverkeer worden gehanteerd.[4] Dit omdat GA onderdeel is van het verdelingsvraagstuk van luchtverkeer. Onduidelijk is in deze nota óf dit advies is verwerkt, en waar een verdeling wordt voorgesteld deze niet op gelijkwaardige voet heeft plaatsgevonden en zeker niet voldoet aan de door de sector ingediende behoeftestelling.

<u>Conclusie</u>
De sector is altijd bereid tot overleg met het Ministerie van IenW en andere partijen over het aantal en de locatie van luchtsport activiteiten. Zij wil hier positief aan bijdragen, op korte termijn, en afgestemd met beslispartijen in de luchtruimherziening.

De sector kan en wil als reactie op de ontwerp luchtvaartnota zelf nu nog geen locaties noemen. Daar is het te vroeg voor gezien, de luchtruimherziening loopt nog. Voldoende vrij beschikbaar luchtruim is een randvoorwaarde voor een GA/luchtsport locatie. Luchtsportlocaties moeten toekomstvast zijn volgens door de sector zelf benoemde criteria aangezien zij deze sport uitvoeren.

*Rekening houdend met het bovenstaande wordt verzocht wordt de tekst aan te passen:*
*Het Rijk vindt dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven, ~~maar dat kan niet (meer) overal~~. Centraal beleid ……evenementen. Voor parachutespringen moeten ~~op korte termijn~~ keuzes worden gemaakt voor ~~vaste~~* ***toekomstvaste*** *springlocaties,* ***rekening houdend met de sportbehoeftes en de mogelijkheden qua luchtruim volgend uit de luchtruimherziening.*** *De komende jaren bepaalt het kabinet welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer).*

---

[3] Pagina 59: 'De voorkeur van de sector gaat er daarbij naar uit om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande locaties met de bestaande infrastructuur en bestaande vergunningen. Indien het noodzakelijk is om een locatie te verplaatsen zal met het bevoegd gezag voor de regionale luchthavens (provincies) dan wel luchthavens van nationale betekenis (Rijk) en het bevoegd gezag voor het luchtruim (Rijk) gezamenlijk overleg met de GA worden gevoerd. Daar waar nieuwe locaties dienen te worden gezocht moeten vergunningen met provincie en gemeenten worden geregeld of omgezet. Pas nadat een vervangende locatie volledig operationeel is, zal aan bestaande locaties een structurele gebruiksbeperking in regelgeving worden opgelegd.'

[4] 'Tussentijds toetsingsadvies luchtvaartnota' van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 23 september 2019, paragraaf 2.1, pagina 4, *Plaats van militair verkeer en general aviation in het MER.*

### *2.1.3 Waarborgen vliegveiligheid (pagina 17)*

*Naast bestaande vliegtuigbewegingen komen er in hoog tempo nieuwe gebruikers bij van het luchtruim en de luchthavens, zoals bijvoorbeeld drones en onbemande vliegtuigen. Met de komst van personendrones zal verticaal landen en opstijgen zijn intrede doen. Deze nieuwe verkeersstromen moeten veilig naast de bestaande vliegtuigen door het luchtruim en van en naar luchthavens worden geleid.*

**Reactie GA sector**

Vliegveiligheid is beleidsmatig uiteraard primair en kan op vele manieren verhoogd worden. Een belangrijke manier ontbreekt in deze nota en dat is de versimpeling van het Nederlandse luchtruim. Versimpeling qua indeling (minder kleine gebiedjes, zowel horizontaal als verticaal), qua luchtruimclassificatie (hoe lager de classificatie, hoe minder 'bemoeienis' van luchtverkeersleiders waardoor die minder werkbelasting hebben) en qua procedures. De luchtruimherziening is een separaat proces doch dient op dit punt wel specifiek vermeld te worden.

De GA sector staat ook voor een veilige opname van de nieuwe luchtruimgebruikers. Dit mag echter niet gaan plaatsvinden op basis van unilaterale verdringing van de GA, op basis van vermeende commerciële belangen van die nieuwe gebruikers. Een belangrijk punt hierbij is ontwikkeling en invoering van separatie technologie. Dit soort technologie ontbreekt ook in de opsommingen in 7.1 *Veilig, stil en schoon* (pagina 81) en 7.2 *Hoe daar te komen?* (pagina 82). Of het woord "veilig" wordt hier in het verkeerde verband genoemd.

### *2.3.4 Waarborgen vliegveiligheid: regels voor drones en onbemande luchtvaart (pagina 23)*

*Het gebruik van drones en onbemande luchtvaartuigen neemt sterk toe. Deze ontwikkeling biedt nieuwe kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. De overheid wil deze ontwikkeling de ruimte geven en innovatie in technologie en diensten mogelijk maken. Uiteraard moet dit veilig gebeuren.*
*Door drones ontstaan ook nieuwe risico's. Zoals het misbruik van drones voor terroristische doeleinden. Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar mogelijkheden om drones te detecteren en te neutraliseren. Bijvoorbeeld met verdedigingsdrones, de zogeheten counterdrones. Vanaf 2020 gelden nieuwe Europese regels voor drones. Zo moeten professionele dronevliegers zich registreren en een theorie-examen afleggen over luchtvaartregels, veiligheid en privacy. Dit is een eerste en belangrijke stap naar een Europese dronemarkt met vrij en veilig verkeer van goederen en diensten in de EU.*

*De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. Deze zijn gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim. Tijdige nationale implementatie van deze regels is een belangrijke voorwaarde om de Nederlandse dronesector toegang te geven tot de Europese markt. Rond 2030 is er een volledige set van Europese regels voor drones. Daardoor kunnen ook grote onbemande luchtvaartuigen veilig aan het luchtverkeer deelnemen.*

*Er zijn al plannen voor onbemande luchtvaartuigen voor vrachtvervoer en taxivervoer. Daarom testen onder meer Luchtverkeersleiding Nederland en TU Delft hoe deze op een veilige manier mee kunnen doen in het huidige luchtvaartsysteem.*

*U-Space (de U verwijst naar 'unmanned') is de naam van het Europese systeem dat verkeersleiding en andere diensten gaat leveren aan alle luchtvaartuigen in het luchtruim onder de 150 meter. Dit is de plek waar ook onbemande luchtvaartuigen nu al prominent aanwezig zijn. Het systeem werkt automatisch en zorgt ervoor dat bemande en onbemande luchtvaartuigen veilig samen kunnen vliegen. U-Space wordt in stapjes ingevoerd, waarbij de Rijksoverheid nauw samenwerkt met andere Europese partners.*

**Reactie GA sector**

De GA sector verlangt bij het opstellen van regels voor drones, de integratie hiervan in het luchtruim en U-space betrokken te zijn. U-Space mag niet leiden tot het onnodig verliezen van beschikbare ruimte voor GA en luchtsporten die zich in dit specifieke lagere luchtruim (onder 150 meter) bevinden. Deze luchtsporten zijn schermvliegen,

deltavliegen, paramotorvliegen, ballonvaren, zweefvliegen, modelvliegsport en recreatief dronevliegen. Deze takken van sport vinden plaats vanaf vaste locaties zoals vermeld in de AIP, dan wel vanaf incidentele locaties volgens een TUG regeling. In ieder geval dient voorkomen te worden dat U-Space corridors ingericht worden door of te dicht bij bestaande luchtsportlocaties. Los van U-Space zal in het gehele lagere luchtruim waar een mix kan ontstaan van drones en GA technieken moeten worden ontwikkeld en ingevoerd om botsingen tussen beiden te voorkomen. Specifiek wordt gedoeld op separatietechnieken zoals hierboven bij 2.1.3 benoemd.

De GA sector mist een onderbouwing van nut en noodzaak waarom de focus in de nota zo veel op de onbemande luchtvaart is komen te liggen. Veel technische mogelijkheden zijn vooralsnog onbekend, duren langer dan verwacht en worden regelmatig positiever voorgesteld dan reëel is. Zo zal payload range een lastig vraagstuk zijn voor grotere drones die geschikt zouden moeten zijn voor personenvervoer. Voor wie wordt dit vervoer in drones aantrekkelijk? Dat zullen de happy few zijn die de al bestaande uitstekende infrastructuur in Nederland gaan omzeilen ten koste van de andere gebruikers van het luchtruim. Ook de veiligheid van grotere drones boven bewoonde gebieden is een punt van aandacht. Boven de bebouwde kom mag luchtverkeer nu niet lager dan 1000 voet vliegen, dit om een eventuele voorzorgslanding uit te kunnen voeren zonder personen op de grond in gevaar te brengen. Het is zeer voorbarig om dergelijke drones laag boven bebouwde gebieden te laten vliegen zonder dat veiligheidsrisico's in kaart zijn gebracht. In het concept "Regeling Nationale Veiligheidsvoorschriften Luchtvaartuigen" wordt o.a. bepaald dat een aantal luchtvaartuigen niet eens boven de bebouwde kom mogen vliegen of binnen een bepaalde horizontale afstand hiervan komen. Drones zouden ingezet kunnen worden om goederen tussen opslagcentra te vervoeren en aldus files te vermijden. In steden kan prima verder getransporteerd worden met kleine elektrische voertuigen. Dit zal mogelijk niet passen in plannen van potentiële pakketdrone exploitanten maar veiligheid is uiteraard primair.

Natuurlijk zijn er diverse toepassingen te verzinnen waar commerciële onbemande luchtvaart van nut kan zijn. Echter, deze sector dient zich dan aan te passen aan de huidige gebruikers en wet- en regelgeving en niet andersom. De euforie over de mogelijkheden van (commerciële) drones lijkt verblindend te werken waarbij alleen ingezoomd wordt op de positieve aspecten. Aan de andere kant van het spectrum is iedereen in rep en roer als er een enkele drone in de buurt van een luchthaven wordt gesignaleerd, of als er een met een camera boven de stad vliegt. Dan moet die drone zo snel mogelijk de lucht uit en de bestuurder daarvan een grote boete krijgen.

***2.3.6 Waarborgen vliegveiligheid: kleine luchtvaart (general aviation) (pagina 25)***

*De kleine luchtvaart moet zich in de toekomst sterker inzetten voor veiligheid en duurzaamheid. Dat geldt zowel in de lucht als op de grond. De veiligheid in deze sector kenmerkt zich door een grote eigen verantwoordelijkheid van verschillende in de kleine luchtvaart werkzame partijen. Om de kleine luchtvaart verder te verbeteren, staat het leren van ervaringen van anderen en van incidenten en voorvallen bovenaan.*

*De Rijksoverheid maakt het voor de sector makkelijker om voorvallen intern en aan het Analysebureau luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT te melden. Ook bevordert het Rijk het vrijwillig gebruik van veiligheidsmanagementsystemen en blijvende aandacht voor het voorkomen van luchtruimschendingen (airspace infringements) binnen de kleine luchtvaart.*

*De sector en de Rijksoverheid wisselen periodiek informatie uit via het door de Rijksoverheid georganiseerde general aviation-platform. Daar wordt ook ieder jaar een actieplan opgesteld waarbij verbetering van veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. De Rijksoverheid ontwikkelt de komende jaren verder beleid voor de kleine luchtvaart in Nederland. Naast voldoende ruimte voor kleine luchtvaart is daarbij ook de voortdurende verbetering van veiligheid binnen de kleine luchtvaart een belangrijk speerpunt.*

*Om goede uitvoering van vluchten in de kleine luchtvaart te waarborgen, streeft de Rijksoverheid naar een nationaal zoveel als mogelijk aaneengesloten lager luchtruim. Hiervoor zullen nieuwe nationale kaders moeten komen die ook rekening houden met nieuwe gebruikers in het lagere luchtruim. Zoals drones en onbemande vliegtuigen, hoge gebouwen en windturbines.*

**Reactie GA sector**

In de eerste zin staat het woord “duurzaamheid” vermeld. Dit hoort daar niet thuis aangezien duurzaamheid in hoofdstuk 5 separaat behandeld wordt.

De algemene luchtvaart zet zich voortdurend in voor het verbeteren van de vliegveiligheid. De eerste zin in deze paragraaf suggereert dat de huidige inzet onvoldoende is, waarbij ook nog eens een onderbouwing van dit statement ontbreekt. Tegen deze zinsnede wordt dan ook bezwaar gemaakt, dit moet anders verwoord worden. De sector is al partner bij bestaande overleggen met het Ministerie van IenW en ILT over continue verbetering van de vliegveiligheid en werkt eraan om de meldingsbereidheid van voorvallen bij ABL te vergroten. Daarnaast is nog begin 2020 een nieuwe Taskforce Airspace Infringements is gestart. Onderdeel van deze taskforce zijn de werkgroepen Luchtruim en ICE (Informatie, Communicatie en Educatie).

Daarnaast mist de sector een definitie van de term “*lager luchtruim”*. Waar de parachutisten een kolom luchtruim nodig heeft om van grotere hoogte te kunnen springen hebben de zweefvlieg-, deltavlieg- en schermvliegbeoefenaars als ook ballonvaarders een groter aaneengesloten luchtruim nodig dat aansluit op het luchtruim van de buurlanden, waar zo min mogelijk luchtruimbeperkingen gelden en wat een zo laag mogelijke classificatie heeft. Dit alles draagt ook bij aan het verhogen van de veiligheid en het verminderen van voorvallen. Dit is duidelijk uitgelegd door de sector in de GA behoeftestelling, waarbij nadrukkelijk wordt gesteld dat de GA visie van lager luchtruim start op de grond en loopt tot FL100.

Opgemerkt wordt dat er steeds meer beslag wordt gelegd op het lagere luchtruim door bestaande luchtruimgebruikers en beheerders. Denk hierbij aan TRA’s (Temporary Reserved Airspace) die steeds meer een vast karakter krijgen i.p.v. incidenteel, GLV gebieden (KLu laagvlieggebieden) en CTR’s klasse D die na openingsuren RMZ (Radio Mandatory Zone) worden. CTR’s die over het algemeen onnodig groot zijn, en de vorm efficiënter gemaakt kan worden.

***Hoofdstuk 3 (pagina 27) en 3.2 Kenmerken Nederlands Luchtverkeer (pagina 28)***

*De luchtvaartmaatschappij (Air France-KLM) laat aankomende en vertrekkende vluchten goed op elkaar aansluiten en trekt daarmee overstappende (transfer)passagiers aan. Nederlandse reizigers kunnen daardoor vaker en naar meer verschillende bestemmingen vliegen*

**Reactie GA sector**

Het aantal vluchten op Schiphol en de groei van het aantal vluchten van Air France-KLM komt voor een substantieel gedeelte voort uit overstappende (transfer)passagiers. Deze internationale vluchten vinden vaak aan de randen van de nacht, of zelfs in de nacht plaats om een korte overstaptijd te garanderen. Deze vluchten geven extra veel hinder voor omwonenden. De negatieve gevolgen hiervan (geluidhinder, $CO_2$, stikstof, fijnstof) voor Nederland worden derhalve door buitenlanders gegenereerd, waarbij slechts een partij voordeel heeft, Air France-KLM. Dat Nederlanders hierdoor vaker en naar meer verschillende bestemmingen kunnen vliegen is niet een op een hard te maken. Immers, er zijn diverse buitenlandse maatschappijen (Lufthansa, Emirates, Turkish Airlines, United Airlines, etc.) die via hun netwerk deze bestemmingen ook aanbieden. En vaak goedkoper dan KLM vanwege Europese belastingregels. Daarbij zijn het ook niet de Nederlanders die overstappen. Dat hierdoor de Nederlanders zelf uit moeten wijken naar andere luchthavens (voornamelijk wordt gedoeld op de rol van Lelystad in de huidige nota) is aldus extra wrang.

***Kader ontwikkeling luchthavens (pagina 48)***

*Regionale luchthavens; Voor de overige regionale luchthavens blijven de provincies het bevoegd gezag. Zij beslissen zelf over die luchthavens. De Rijksoverheid verwacht van provincies dat zij daarbij rekening houden met alle publieke belangen in de Luchtvaartnota. En dat zij zich onder meer richten op het tegengaan van geluidshinder.*

**Reactie GA sector**

Op 1 november 2009 is via de RBML het bevoegd gezag over de luchthavens van regionale betekenis van het Rijk naar de provincies overgegaan. Dit zijn in het algemeen luchthavens gericht op GA, waaronder helicopterhavens, zweefvliegvelden en MLA-luchthavens. Dit betekent dat een provincie voor deze velden de "grondgebonden" vergunningen afgeeft. Ook de afgifte van vergunningen voor TUG velden ligt bij de provincies, die nu onder verschillende criteria qua gebruik en horizontale buffers worden afgegeven. Dit is onwenselijk. Daarmee bepalen de provincies grotendeels de ontwikkeling van regionale luchtvaart, inclusief de sport- en recreatieve luchtvaart, en niet de landelijke overheid. Daardoor is er momenteel een wirwar van beleid, visie, uitvoering, regelingen, termijnen en kosten vanuit provincies voor luchthavens, TUG velden en het bijbehorende luchtverkeer. Dit terwijl een van de doelen van de RMBL een verlichting van de administratieve lasten en kosten was wat in ieder geval voor de GA niet gelukt is. Dit alles is voor de GA sector zeer belemmerend en frustrerend. Een groot knelpunt dat al vele malen door de sector aan het Ministerie is gemeld en waarbij aangedrongen is op een gewenste evaluatie.

Aldus ontbreekt het aan landelijke beleid qua hoeveelheid en soort van activiteiten van en locaties voor sport- en recreatieve luchtvaart. In de nota wordt nu geschreven dat de Rijksoverheid van de provincies verwacht dat zij rekening houden met alle publieke belangen. Er wordt niet vermeld welke publieke belangen dit zijn, of voor welke provincies deze gelden en voor welke niet. Provincies kunnen dit dus blijkbaar blijven invullen op eigen belangen, die zijn immers ook publiek. Volstrekt onduidelijk blijft ook hoe de Rijksoverheid dit denkt te kunnen afdwingen. Zonder aanpassing van de RBML kan dit ook niet en is dit loze tekst.

Wat verder mist in dit kader is de toenemende invloed van gemeenten op luchtverkeer. Soms geldt een vrijstellingsregeling volgens de RBML, echter onder voorwaarden, waaronder een Verklaring van Geen Bezwaar. Gemeente weigeren soms die te verstrekken, of geven ze af met extra voorwaarden zonder landelijke consistentie. Ook worden er beperkingen of voorwaarden opgenomen in een APV of bestemmingsplan, wederom zonder landelijke consistentie.

Afsluitend, de sector wenst nadrukkelijk een inperking van de rol van de provincies en gemeenten en in plaats daarvan meer landelijke uniforme afstemming in een landelijke wettelijk kader. Dit schept duidelijkheid voor de GA sector én voor het Rijk, waarbij de Rijksoverheid de mogelijkheid krijgt om landelijk aan te sturen qua locatie en gebruik van luchthavens daardoor betere afstemming en spreiding van activiteiten, vluchten en milieu impact mogelijk is.

***5.1 Klimaatopgave (pagina 60)***

*De luchtvaartsector moet daarbij zelf de uitstoot verminderen. De in Nederland getankte fossiele brandstof is hierbij de maatstaf.*

**Reactie GA sector**

Deze tekst bevat een denkfout ten aanzien van de $CO_2$ reductie. Indien het tanken van fossiele brandstof in Nederland de maatstaf is zal dit tanken ontmoedigd moeten worden. Als dit door een prijsprikkel gebeurt dan zullen luchtvaartmaatschappijen hun brandstof elders tanken en 'tankering fuel' gaan toepassen. (het al meenemen van goedkopere brandstof voor de terugweg op de heenweg). Zeker bij commercieel handelsverkeer waar de marges klein zijn is de prijs van brandstof een bepalende factor, Emirates neemt nu al brandstof mee die in de VAE getankt is. Als dit gebeurt zou dit de Nederlandse statistieken verfraaien want er wordt minder brandstof getankt in Nederland. In wezen is dit natuurlijk slechter voor de absolute $CO_2$ (en andere) uitstoot want er wordt door het meenemen van die extra brandstof weer meer brandstof totaal verbruikt.

Dit alles is voor de GA minder significant. Het is nauwelijks zinvol om op een dergelijke manier in het buitenland te tanken. Daarbij gaat het ook om kleine hoeveelheden vergeleken met de tonnen kerosine door een airliner wordt getankt. De sector werkt intussen mee aan trajecten om de uitstoot te beperken en waar mogelijk over te stappen naar alternatieve brandstoffen. Zij is echter wel gebonden aan wettelijk eisen zoals gesteld door de overheid. Deze eisen moeten in overweging worden genomen bij de bovengenoemde overstap.

**Figuur 5.1 Ontwikkeling CO2-uitstoot van vluchten vanuit Nederland en indicatie bij bereiken van doelen (pagina 60)**

**Reactie GA sector**

Deze grafiek laat overduidelijk een sterk stijgende trend zien van de $CO_2$ uitstoot. Deze trend reflecteert direct de groei van het aantal vluchten in Nederland, hetgeen ook blijkt uit de tijdelijke afname na de kredietcrisis van 2008. Het is volstrekt irreëel om de schetsen dat de $CO_2$ uitstoot volgens de grafiek gaat dalen met een slechts marginale bijmengverplichting van duurzame brandstoffen of gebruik van synthetisch brandstoffen. De daling is zo te zien volledig gebaseerd op aannames. Dit wordt ook aldus vermeld bij 6.1., 'groeischattingen gebaseerd op aannames'. Daarbij wordt ook nog een groei toegestaan aan commercieel handelsverkeer als die $CO_2$ (en hinder) zal beperken, waarbij derhalve deze beperkingen dan weer teniet worden gedaan. Ook in 6.1. wordt gesteld dat de overheid niet meer zal sturen op aantal vluchten maar op heldere randvoorwaarden. Wat die randvoorwaarden zijn en wat het de ijkpunten hiervan zijn (start meetmoment, hoe en waar te meten, etc.) wordt niet vermeld. Hierdoor kunnen beslissingen hieromtrent pas later genomen en zal er discussie ontstaan over hoe dit ingevuld, gewaarborgd en gehandhaafd gaat worden. De nota dient op dit punt concreter te zijn om geloofwaardig te zijn.

Feit is ook dat volgens deze nota groei van het aantal vluchten wordt toegestaan. Er staat nergens in de nota beschreven dat grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat worden aangepast (bedoeld wordt verhogen van veiligheid en verbeteren van leefomgeving en klimaat) alleen dat daarop gestuurd gaat worden. De enige manier om de $CO_2$ uitstoot - zoals die in de grafiek wordt getoond - écht omlaag te brengen is het aantal vluchten te verminderen en niet te laten groeien. Met groei van het aantal vluchten kan dit gewoon niet en wordt een onjuist en onhaalbaar beeld geschetst. In de nota wordt nu nog groei vermeld waarbij het vooralsnog onduidelijk is of deze groei überhaupt gerealiseerd gaat worden.

Een relatieve quick win is om vluchten boven Nederland efficiënter te laten plaatsvinden, zonder vectoring en zonder de vele baanwisselingen (Alders akkoorden gesloten met bij luchthavens om geluidshinder te beperken). Dit is een operationele aanpassing die door op instigatie van de overheid gerealiseerd kan worden en waarbij milieuwinst geboekt wordt. Ter illustratie: vanwege het huidige afhandelingsconcept wordt per ICA vlucht ca. 250 - 300 kg. brandstof méér verbruikt dan in geval van een CDA. Dat betekent dat bij aanvang van de vlucht ca. 750 tot 900 kg meer blockfuel moet worden getankt dan in geval van een structureel CDA concept. Dat is dus onnodig verbruik en dito uitstoot per vlucht.

Last but not least, luchtvaartmaatschappijen schaffen sowieso vliegtuigen aan die minder brandstof verbruiken en dus ook per gevlogen kilometer minder $CO_2$ uitstoten. Niet omdat er een straf staat op $CO_2$ uitstoot, maar omdat dit goedkoper is. Reden waarom veel maatschappijen nu de A380 uit dienst nemen.

***5.2.1. Beleidsmatig kader: Beprijzen van luchtvaart - (pagina 63)***

*Voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart is het belangrijk dat kosten voor de luchtvaartsector zoveel mogelijk bijdragen aan het halen van klimaatdoelen. De kosten voor de sector die voortkomen uit overheidsbeleid zullen periodiek inzichtelijk worden gemaakt en tegen elkaar worden afgewogen op basis van de bijdrage die zij leveren aan het halen van de klimaatdoelen.*

**Reactie GA sector**

De luchtvaartsector als geheel, waaronder GA, dient kosten te maken om te vergroenen. Dit is begrijpelijk en wordt niet bestreden. De kosten van verduurzaming zouden moeten plaatsvinden op basis van verbruik.
Opgemerkt wordt dat de $CO_2$ uitstoot van de GA sector marginaal is vergeleken bij de grote luchtvaart. De kosten om te vergroenen zijn voor een GA vliegtuig natuurlijk lager dan die voor een airliner, absoluut als bedrag. Echter die kosten variëren voor de eigenaar van een GA vliegtuig (privé, club of school) van substantieel tot onbetaalbaar. De grote luchtvaartbedrijven kunnen deze kosten wel dragen of zullen deze doorrekenen in ticketprijzen. Aldus is er een

ongelijk speelveld wat bij de genoemde afweging die door de overheid gemaakt gaat worden moet worden meegenomen. Tevens wordt opgemerkt dat de zinsnede 'zoveel als mogelijk' arbitrair is. Voorkomen moet worden dat luchtvaartmaatschappijen creatief om zullen gaan met het verantwoorden van kosten voor klimaatbeleid.

Eventuele extra belastingen zullen ten goede moeten komen aan verduurzaming van de gehele luchtvaart en niet voorbehouden blijft aan enkele partijen. Subsidies voor verbetermaatregelen en onderzoek dienen sectorbreed beschikbaar te zijn. De overheid dient het ontwikkelen van infrastructuur om nieuwe ontwikkelingen in de luchtvaart mogelijk te maken te faciliteren en te ondersteunen.

***5.2.3 Aanvullende maatregelen (pagina 67)***

*Nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen*

*Nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe soorten aandrijving zijn nodig om de uitstoot van CO2 door de luchtvaart te verminderen. De Nederlandse luchtvaartindustrie is onderdeel van een internationale opererende sector. Er is nog veel fundamenteel en toegepast onderzoek nodig om de mogelijkheden van radicale vernieuwingen in beeld te brengen. Dit kost tijd. Net als het proces van certificering voor veiligheidseisen en het in fases in gebruik nemen van nieuwe vliegtuigen.*

*Door de lange ontwikkelduur, terugverdientijd en de onzekerheid over de uiteindelijk toegepaste technologie is het voor private partijen lastig om hierin te investeren. Vanuit het maatschappelijk belang om de klimaatdoelstellingen te halen, is daarom versnelling van de innovaties nodig. Daarbij moet op een breed palet van innovaties voor vliegtuigontwerpen en aandrijvingen worden ingezet, ook in Nederland.*

*Nederland is van oudsher sterk, innovatief en ondernemend in de luchtvaart. Onder andere Fokker, KLM, Schiphol, TU Delft en het Koninklijke NLR hebben de sector tot ver buiten onze landsgrenzen beïnvloed. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel is daarom afgesproken om die positie in te zetten voor de versnelling van innovaties.*

**Reactie GA sector**

In deze opsomming ontbreekt de GA. Materialen, aandrijving, operatiën, en zelfs drones vallen allen binnen de GA. Het beeld wordt geschetst dat alleen de grotere partijen innovatief en ondernemend zouden zijn. De luchtvaart is één sector, waarbij alle partijen van elkaar kunnen leren en moeten leren. In dit proces moet over de eigen schaduw worden heengestapt, niet alle partijen hebben immers dezelfde motivatie. De ontwikkeling van nieuwe ontwerpen en aandrijvingen dient ook door de overheid gestimuleerd te worden, qua proces maar ook met regelgeving en middelen.

*Nederland wil in 2030 horen bij de internationale koplopers op het gebied van hybride elektrisch vliegen. De Nederlandse kennisinfrastructuur en maakindustrie kunnen zo bijdragen aan de nieuwe vliegtuigconcepten met verbeterde aerodynamische eigenschappen, materialen, componenten, aandrijflijnen en energieopslag. De Rijksoverheid werkt samen met het bedrijfsleven en kennis- en onderzoeksinstellingen aan het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV). Het programma brengt ook de elektrificatie van de kleine luchtvaart (general aviation) en de grondgebonden operaties in beeld.*

*Het Actieprogramma wordt uitgewerkt in een tweejaarlijks werkprogramma waarover jaarlijks wordt gerapporteerd aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Vijfjaarlijks wordt het programma herijkt.*

Figuur 5.3 Ambities Duurzame Luchtvaart

| | 2030 | 2050 | 2070 |
|---|---|---|---|
| **Roadmap grondgebonden operaties** | • De emissies van grondgebonden operaties met 100% te reduceren<br>• Elektrisch taxiën is standaard-procedure | | |
| **Roadmap General Aviation** | • 'Living lab' voor de innovaties in de commerciële luchtvaart<br>• 15% reductie in 2030 van de binnenlandse luchtvaart ten opzichte van emissieniveau van 1990 | • Zero emissie van de binnenlandse luchtvaart in 2050 | |
| **Roadmap commerciële luchtvaart** | • Eerste hybride elektrische toestellen met 20-50 passagiers in gebruik<br>• De internationale commerciële luchtvaartactiviteiten vanuit Nederland in 2030 rond het $CO_2$-emissieniveau van 2005 | • Halvering $CO_2$-emissies t.o.v. 2005 (in lijn met ICAO-doelstelling)<br>• Alle korte-afstandsvluchten vanuit Nederland tot ongeveer 500 km volledig elektrisch | • Zero emissie van de internationale luchtvaart als stip op de horizon |

*Figuur 5.3 Ambities Duurzame Luchtvaart*
*Roadmap grondgebonden operaties*
*2030*

- *De emissies van grondgebonden operaties met 100% te reduceren*
- *Elektrisch taxiën is standaard- procedure*

*Roadmap General Aviation*
*2030*

- *Living lab' voor de innovaties in de commerciële luchtvaart*
- *15% reductie in 2030 van de binnenlandse luchtvaart ten opzichte van emissieniveau van 1990*

*2050 Zero emissie van de binnenlandse luchtvaart in 2050*

**Reactie GA sector**

De GA wordt in 2050 gelimiteerd tot zero emissie, terwijl de commerciële luchtvaart slechts een halvering van de $CO_2$ emissies wordt opgelegd. Derhalve is sprake van een ongelijk speelveld. Ook al is binnen de GA (hybride) elektrificering makkelijker te realiseren dan bij de (grote) commerciële luchtvaart, dat wil niet zeggen dat zero emissie in 2050 realistisch is. Er zijn diverse typen luchtvaartuigen die - zelfs in 2050 - niet geschikt zijn voor volledige elektrificatie. Denk hierbij een bepaalde typen helikopters zoals offshore, sommige (takken van) luchtsporten en de categorie historische luchtvaart. Dit laatste type luchtvaartuigen kan überhaupt niet geëlektrificeerd worden en zij dienen derhalve van de zero emissie voorwaarde uitgezonderd te worden.

Verder is het vreemd dat de zero emissie alleen geldt voor de binnenlandse luchtvaart. Indien met hetzelfde luchtvaartuig internationaal gevlogen zou worden dan zouden er mogelijk geen regelingen gelden. Indien dit te maken heeft met internationale afstemming dan dient dit punt verduidelijkt te worden. Immers, mag een luchtvaartuig uit het buitenland op basis van zero emissie dan de toegang tot Nederland ontzegd worden?

De sector hecht eraan dat er geen verschil wordt gemaakt tussen binnenlandse en internationale vluchten, dat de emissie van GA qua hoeveelheid en tijdpad gelijk wordt gesteld aan die van de commerciële luchtvaart en dat, bij aantoonbare noodzaak van de zero emissie norm specifieke types luchtvaartuigen worden vrijgesteld. Voor alles geldt ook dat er een goede overgangsregeling komt voor eigenaren van vliegtuigen, zowel privé als bedrijfsmatig. Voor elektrische auto's bestaan immers ook subsidieregelingen.

***6. Capaciteit en capaciteitsverdeling (pagina 71)***

*Om ervoor te zorgen dat Nederland internationaal bereikbaar blijft, zijn investeringen nodig in de luchthavens en het wegen- en spoornet. Door een herindeling kan het luchtruim efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en kleine luchtvaart. De nieuwe indeling houdt ook rekening met de komst van drones voor personen- en goederenvervoer. Er is meer regie op de inzet van regionale luchthavens, zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden op een manier die aansluit bij de behoefte vanuit de regio.*

**Reactie GA sector**

Alle luchtruimgebruikers ondersteunen een efficiëntere indeling en gebruik van het luchtruim. De GA is verheugd dat er meer regie zal zijn op de inzet van regionale luchthavens. Vooralsnog ontbreekt het het Rijk echter aan formele middelen tot deze regie. Ook is niet duidelijk hoe de behoefte vanuit de regio - die per regio zeer verschillend kan zijn bijvoorbeeld naar werkelijk en/of gewenst gebruik van het luchtruim - aanvullend op elkaar benut kan worden. Zonder concrete invulling hiervan roept dit meer vragen op dan antwoorden.

De komst van drones zal sowieso een vermindering van beschikbaar luchtruim voor de GA betekenen en niet voor commercieel handelsverkeer. Het hele luchtruim kan aldus wel efficiënter zijn maar de GA sector zou toch minder vrije ruimte tot haar beschikking kunnen hebben.

***8.2.5 Provincies (pagina 93)***

*De Rijkoverheid en de provincies blijven samenwerken op het gebied van luchtvaart en aanverwante beleidsterreinen. Er komt een periodiek bestuurlijk overleg luchtvaart. Dit moet de afstemming verbeteren tussen de minister van IenW, de staatssecretaris van Defensie en de gedeputeerden. De provincies zijn medeverantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling.*

**Reactie GA sector**

De GA sector ondersteunt dit nauwere contact tussen Rijksoverheid en provincies van harte. Er is al regulier overleg van de GA met de Rijksoverheid. De wensen, behoefte en problemen van GA komen via de provincies nog onvoldoende tot hun recht, ondanks inspanningen van beide partijen. Een van de oorzaken zijn de beleidsverschillen voor luchtvaart bij de provincies, die weer afhankelijk is van zaken als politieke kleur, bevolkingsdichtheid en spreiding, natuur en milieu eisen, etc. Zo valt bij de ene provincie luchtvaart onder - uiteraard - luchtvaart, maar bij andere onder verkeer en vervoer of onder milieu. Het gevolg is dat een landelijke belangenbehartiging van GA zeer lastig is en door de sector gewenste landelijke normen, kosten en uitvoering frustreren. Daarbij moet er met 12 provincies gesproken worden in plaats van 1 Rijksoverheid.

Als dit periodieke bestuurlijk overleg luchtvaart gestart wordt dient geborgd te worden dat de belangen van de GA sector via de Rijksoverheid bij de provincies behartigd en desnoods ook afgedwongen kunnen worden. Anders leidt dit overleg niet tot concrete en gewenste resultaten, ook niet als dit in het algemene Rijksoverheidsbelang zou zijn. Tevens moet aangegeven worden dat de taak van de lagere overheid is om in deze te faciliteren en niet, zoals in sommige provincies plaatsvindt luchtsporten onmogelijk te maken. Dit faciliteren kan zowel slaan op een gedwongen verplaatsing van een GA/luchtsportterrein als op een vrijwillige, door een club zelf geïnitieerd.

**8.3 Aansturing uitvoering door de Rijksoverheid (pagina 94)**

Het begrip 'luchtvaartsector' verandert daardoor. Bij beleidsbeslissingen met een publiek karakter is sprake van een verschil tussen de luchtverkeersleiding (zelfstandig bestuursorgaan, zbo), luchthaven (vaak onderdeel van een overheidsdeelneming) en luchtvaartmaatschappijen. Betrokken partijen adviseren aan de Rijksoverheid vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid. In de uitvoering blijft goede samenwerking tussen deze partijen uiteraard noodzakelijk.

**Reactie GA sector**

Wat mist in deze opsomming is de rol van de Rijksoverheid bij het vaststellen van wetten met betrekking tot luchtvaart. Wetten die gaan over hoe luchtvaart moet worden uitgevoerd, onder welke condities en en met welke brevetten of bevoegdheden. Dit is een wezenlijk punt wat in de nota zeker opgenomen dient te worden. Immers, deze wetten beïnvloeden in hoge mate hoe luchtvaart in Nederland kan en mag worden uitgevoerd. Op dit vlak zijn er voor de GA diverse knelpunten. Luchtvaartregelgeving is soms conflicterend en niet op elkaar afgestemd, of niet afgestemd met andere (niet-luchtvaart)wetgeving. Nederlandse wet- en regelgeving wil ook nog wel eens afwijken van Europese wetgeving, of over hoe omringende Europese landen met luchtvaart omgaan. Ook bestaat er soms onduidelijkheid over de interpretatie van Nederlandse regelingen. Hier is verbetering mogelijk, waar de GA sector positief kan en wil bijdragen.

De afstemming van nationale wetgeving onderling alsook in Europees verband, de uitbanning van conflicterende wetgeving en een betere uitvoerbaarheid van wetten en regeling dienen als doelen in de nota opgenomen te worden. De Rijksoverheid is hierin nadrukkelijk partij.

Daarbij wordt in deze hele paragraaf de GA sector niet genoemd. Dit terwijl zij de grootste gebruiker is van het Nederlandse luchtruim, met het grootste aantal vliegbewegingen, piloten en luchtvaartuigen. Zij is gesprekspartner bij overheidsoverleggen. Dit punt dient in de nota benoemd te worden. Bij ontstentenis lijkt deze paragraaf daarvoor het beste geschikt maar het kan uiteraard ook in een ander hoofdstuk worden opgenomen waar het naar de mening van het Ministerie meer tot zijn recht komt.

### *9.2.2 Financiële opgaven op lange termijn (pagina 100)*

- *Duurzame luchtvaart*

*Een andere belangrijke kostenpost is het volledig elektrisch vliegen op korteafstandsvluchten (tot 500 kilometer) in 2050. Dit leidt tot forse investeringen in andere vervoersconcepten met nieuwe hybride en elektrische toestellen. De implementatie van EU ETS en CORSIA leidt tot aanzienlijke kosten voor de aanschaf van emissierechten. Ook het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen en het programmaplan Duurzame Luchtvaart vragen forse investeringen.*

**Reactie GA sector**

Korteafstandsvluchten (tot 500 km) betreffen een klein deel van commercieel handelsverkeer, maar binnen Nederland alle vluchten van de GA. De GA sector zal aldus volledig haar vloot dienen te vervangen, en de grote luchtvaart slechts gedeeltelijk. Financieel wordt de GA sector dus zwaarder getroffen dan de grote luchtvaart, waarbij haar financiële draagkracht ook nog kleiner is. De huidige tekst laat in het midden wie de genoemde forse investeringen moet doen. Gezien het feit dat er geen gelijk financieel speelveld is wenst de GA sector op dit vlak een bijdrage vanuit de overheid.