



LUCHTHAVENRUIMTE VOOR GENERAL AVIATION 2025

POSITION PAPER

Colofon

Aangeboden op 30 september 2013 aan
Wilma Mansveld, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
tijdens het NVL Symposium op Eindhoven Airport
met de titel "Is er nog plaats voor General Aviation in Nederland"

© Overleg General Aviation, september 2013

Deze position paper met de visie op de gewenste Luchthavenruimte voor General Aviation in 2025 is opgesteld door de vier brancheorganisaties die zich in ons land in de GA actief zijn. De notitie is geschreven als input voor het door het Rijk te maken GA Luchtvaart- en Luchthavenbeleid.

De vier partijen zijn in alfabetische volgorde:

- AOPA Aircraft Owners and Pilots Association
- KNVvL Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
- NACA Netherlands Association for Commercial Aviation
- NVL Nederlandse Vereniging van Luchthavens

Hun adressen zijn:

AOPA

Golfpark 147
8241 AC LELYSTAD
secretary@aopa.nl
www.aopa.nl

NACA

Emoeweg 4
8218 PC LELYSTAD
secretariaat@naca.nl
www.naca.nl

KNVvL

Houttuinlaan 16a
3447 GM WOERDEN
operations@knvvl.nl
www.knvvl.nl

NVL sector

Postbus 2127
8203 AC LELYSTAD
info@luchthavens.org
www.luchthavens.org

De rol van KNVvL betreft de sportluchtvaart en de tientallen luchthavens die bestaan voor zweefvliegen, mla vliegen, soaring, etc. De AOPA heeft haar wensen over beschikbare infrastructuur voor privé vliegers en clubs, terwijl de NACA de belangen van de commerciële taxi- en chartermarkt en het regionaal helikopterverkeer behartigt. De NVL heeft de grote(re) Nederlandse luchthavens en vliegvelden onder haar leden.

Aanbiedingsbrief bij GA sector position paper

Geachte mevrouw Mansveld,

Graag bieden wij u hierbij het position paper “[LUCHTHAVENRUIMTE VOOR GENERAL AVIATION 2025](#)” aan. Dit paper is opgesteld door de vier samenwerkende organisaties in de GA branche, te weten AOPA, KNvVL, NACA en NVL. In dit paper vindt u een overzicht van de problemen en knelpunten waar we als GA-sector tegenaan lopen.

Rode draad hierin is enerzijds de groei van de commerciële luchtvaart en de gevolgen die dit heeft voor de voor GA beschikbare capaciteit. Anderzijds de belemmeringen die de overheveling van het bevoegd gezag voor regionale luchthavens naar de provincie opwerpen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van GA. Wij zijn van mening dat de GA van belang is voor regionaal economische ontwikkelingen en de ontwikkeling van de grote commerciële luchtvaart, en dat er voldoende ruimte moet blijven bestaan voor GA. Daarnaast bestaat GA ook uit Business Aviation, direct gekoppeld aan Nederland als handelsland, waar voor operatie, stalling en onderhoud veel economische bedrijvigheid uit voort vloeit. Binnen en vanuit de GA worden immers mensen opgeleid en getraind gehouden die ook in de grote commerciële luchtvaart werkzaam zijn. Als hier geen voldoende ruimte meer voor is komt de veiligheid en continuïteit van de grote commerciële luchtvaart in gevaar. We hebben GA ook in de toekomst dus hard nodig en daarvoor is ruimte nodig.

We beseffen als GA-sector dat het, gegeven de bestaande problemen en knelpunten en toekomstige ontwikkelingen (luchtruim en de ontwikkeling van Eindhoven, Lelystad, en Twente bijvoorbeeld), tijd is voor een volgende stap. Deze is wat ons betreft om te kijken waar kansen en oplossingen liggen om GA in de volle breedte in Nederland nu en in de toekomst, naast de groei van de grote commerciële luchtvaart te kunnen blijven uitoefenen.

Daarom wil de NVL, als onderdeel van de GA sector, het initiatief nemen een onderzoek uit te voeren waar in Nederland als gevolg van de groei van grote commerciële luchtvaart ruimte is en kansen zijn voor GA, welke maatregelen ervoor nodig zijn om dit te realiseren, welke eventuele risico's moeten worden overwonnen en welke oplossingen daarvoor nodig zijn en natuurlijk welke partijen we daarbij nodig hebben. Hierbij zullen we voor de verschillende onderdelen van GA naar oplossingen moeten zoeken, een oplossing die voor alle onderdelen van GA werkzaam zal kunnen zijn. Wij hebben binnen onze sector de kennis en de kunde die nodig is voor het onderzoek, vandaar dat wij ook het initiatief willen nemen om het onderzoek uit te laten voeren. De uitkomsten kunnen ons allemaal helpen om te komen tot een toekomstvast GA beleid.

Wij vinden het van belang, gelet op de impact van de ontwikkelingen op de mogelijkheden voor de GA-sector, onder andere door de kaders van de luchtruimvisie en de afspraken die voortvloeien uit de Alderstafels, dat ook het Rijk straks zijn verantwoordelijkheid als procesregisseur oppakt.

Wij streven ernaar om tot een kansenkaart te komen die als uitgangspunt kan dienen om samen met de provincies en met u, gelet op zowel de landzijdige als luchtzijdige mogelijkheden, te komen tot een toekomstbestendige accommodatie voor GA.

Eindhoven, 30 september 2013

GA sector partijen AOPA, NACA, KNVvL, NVL

Inhoudsopgave

Hoofdstuk		pagina
	Colofon	2
	Aanbiedingsbrief	3
	Inhoudsopgave	4
1	Inleiding	5
2	Samenvatting, conclusie, aanbevelingen	7
3	Ontwikkeling van het luchtverkeer in de GA	9
4	Ontwikkeling Nederlandse GA luchthavens	11
5	Randvoorwaarden	18
6	Resterende punten	19
7	Tenslotte	20
	Bijlagen	21

1 Inleiding

Deze position paper¹ over “Luchthavenruimte voor General Aviation 2025” is opgesteld door de vier samenwerkende organisaties in de GA branche. In januari 2011 presenteerden de vier partijen hun “Strategische Visie General Aviation in Nederland”. Deze diende mede als visie van de GA sector voor de door het ministerie samen te stellen Strategische Visie van de General Aviation sector. Deze visie over de GA sector was door de Staatssecretaris bij de Tweede Kamer aangekondigd. Doel van de door de GA sector opgestelde strategische visie is met name om de ambities en belangen te schetsen en daarbij de onderwerpen te duiden die met prioriteit aandacht vragen. Naast de ambities en belangen die in 2011 in de eigen Strategische Visie zijn gedefinieerd, gaat het nu voorliggende document vooral in op de voor de sector beschikbare en gewenste capaciteit op luchthavens met de titel “Luchthavenruimte voor General Aviation 2025”.

In de aanloop naar de Luchtvaartnota van 2009 schreef de GA sectie van de NVL een bijdrage over de ontwikkelingen in haar sector. Deze zijn verwerkt in de NVL Luchthavennota. Die NVL Luchthavennota is in 2008 aan de directeur Luchtvaart van het toenmalige Ministerie van Verkeer & Waterstaat aangeboden. Zij diende als achtergrondinformatie vanuit de branche, ten behoeve van het te formuleren rijksbeleid voor luchthavens. Dat beleid is uiteindelijk niet afzonderlijk door het ministerie beschreven, maar geïntegreerd in de Luchtvaartnota.

De sector maakt zich sterk voor de veilige en duurzame ontwikkeling van General Aviation in Nederland, ook op de langere termijn. Hiertoe is het essentieel dat er voldoende luchtruim- en luchthavenruimte voor de GA blijft bestaan om de luchtvaartactiviteiten uit te kunnen voeren. General Aviation is een containerbegrip voor alle luchtvaartactiviteiten met uitzondering van het grote luchtverkeer (zoals dat van Schiphol, etc. bekend is) en het militaire luchtverkeer. Een groot gedeelte van de GA bestaat uit het opleiden en bijhouden van vaardigheden van vliegers. Met name daardoor heet de GA vaak de kraamkamer van de grote luchtvaart. Daarnaast maken diverse leisure activiteiten en vluchten in verband met de veiligheid van het land deel uit van de GA. In een bijlage worden de verschillende vormen opgesomd.

De partijen in de GA willen hun (vaak beroepsmatige) activiteiten laagdrempelig toegankelijk (bereikbaarheid, regelgeving en kosten) maken en houden, rekening houdend met het internationale karakter van de luchtvaart en een internationaal ‘level playing field’. De sector maakt zich sterk voor het behoud en verder verhogen van het veiligheidsniveau en het verder beperken van negatieve externe effecten zoals geluid, klimaat en natuur.

In 2009 is de RBML van kracht geworden. De rol die het Rijk over de luchtvaart in de regio in het verleden speelde, is op dat moment aan de provincies overgedragen. De General Aviation komt vooral in de regio voor. Na enkele jaren RBML kan geconstateerd worden dat het rijk bij de totstandkoming van de RBML ten onrechte geen landelijke kaders heeft aangegeven voor de ontwikkeling van de GA. Als gevolg hiervan ontstaan problemen. De eerste is dat bij het vinden van groeimogelijkheden om de groei van Schiphol te accommoderen, geen instrumenten beschikbaar zijn om eventuele verplaatsing van luchtverkeer naar regionale luchthavens te reguleren. Daarnaast ondervinden diverse GA bedrijven voortdurend beperkingen in het blijvend kunnen uitvoeren van hun vliegactiviteiten doordat per provincie nieuw beleid gemaakt wordt. Het gebrek aan duidelijke landelijke kaders blokkeert de ontwikkeling van de GA in ons land.

¹ In deze ‘position paper’ geeft de General Aviation sector aan de regering input voor te maken Luchthavenbeleid.

Deze position paper is het vierde in een reeks documenten, dat naar de mening van de sector de basis vormt van het door het Rijk te formuleren GA luchthavenbeleid. De vierdelige basis bestaat uit:

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1 Luchtvaartnota | april 2009, actualisatie 2011 |
| 2 Luchtruimvisie | september 2012 |
| 3 Strategische Visie General Aviation in Nederland | januari 2011 |
| 4 Luchthavenruimte voor General Aviation 2025 | augustus 2013 |

De ontwikkeling van landelijk luchthavenbeleid is eigenlijk alleen mogelijk, als dat is afgestemd op de ruimte in de lucht. Immers hangt het hebben van ruimte en mogelijkheden op de grond nauw samen met dito mogelijkheden in de lucht en omgekeerd. Bij de uitwerking van de Luchtruimvisie zal de GA sector dan ook onderwerpen van aandacht en studie aanreiken.

Uitgangspunt bij het vinden van oplossingen van ruimte voor luchthavens is dat het in financiële zin ook mogelijk moet zijn. Vrijwel alle GA luchthavens in Nederland zijn zelfstandige bedrijven, ook als zij in publieke handen zijn. De situatie in ons land wijkt wat dat betreft op diverse punten af van die in nabije Europese landen. Het vinden van luchthavencapaciteit om voor de toekomst klaar te zijn, moet naar alle waarschijnlijkheid dan ook gedaan worden vanuit een commerciële achtergrond.

Om de door de sector gewenste ontwikkeling van de GA te kunnen realiseren, is meer dan alleen de eigen inzet van en door de sector nodig. Zonder het scheppen van de juiste voorwaarden door de rijksoverheid, de provincies en de gemeenten raakt de General Aviation steeds meer in de verdrinking.

2 Samenvatting, conclusie, aanbevelingen

Al geruime tijd bestaat binnen de GA sector de behoefte aan het opstellen van een eigen visie over het voor de GA benodigde ruimte op luchthavens. De aanleiding daarvoor is meerledig. In deze samenvatting worden ze opgesomd, de uitwerking is in het vervolg van de visie opgenomen. Aan het einde van deze samenvatting zijn de conclusies en aanbevelingen opgenomen.

Samengevatte uitgangspunten en analyse

- Voor de verwachte groei van de grote luchtvaart op Amsterdam, Rotterdam, Lelystad en Eindhoven zullen met grote waarschijnlijkheid delen van GA activiteiten van die luchthavens verplaatst moeten worden naar andere luchthavens. Voor die verplaatsing bestaat op dit moment geen nationaal beleid.
- De GA sector heeft in de achterliggende twintig jaren substantieel ingeleverd in mogelijkheden voor vluchtuitvoering. De beschikbare geluidruimte is méér dan gehalveerd, terwijl twintig procent van de beschikbare capaciteit aan start-/landingsbanen is verdwenen.
- Het verplaatsen van GA activiteiten van luchthavens van nationaal belang naar regionale luchthavens kan door het Rijk niet meer zelfstandig uitgevoerd worden. Door de invoering van de RBML in november 2009 hebben provincies eigen bevoegdheden om al dan niet in te stemmen met het verplaatsen van verkeer. Dit belemmert / beperkt het vinden van oplossingen voor de GA Luchtvaart, die daardoor schade oploopt.
- Sinds de invoering van de RBML is in de praktijk gebleken dat diverse provincies eigen beleid maken over te accommoderen soorten luchtverkeer. Gevolg hiervan is dat op een aantal plaatsen traditionele soorten luchtverkeer niet of vrijwel niet meer uitgevoerd kunnen worden. Een gedeelte van het tot voor kort bestaande commerciële luchtverkeer houdt in ons land op te bestaan, met de mogelijke gevolgen voor de luchthavens van vestiging.
- Voor een gedeelte van de sportluchtvaart wordt om dezelfde reden gevreesd, dat deze hierdoor voor een deel zal verdwijnen uit Nederland.
- De interpretaties bij nieuwe natuur- en milieuwetgeving (met name Natura 2000) werken extra beperkend bij het vinden van aanvullende locaties.
- GA luchthavens, vooral in de grensgebieden, hebben blijvende achterstand ten opzichte van collega luchthavens in Duitsland en België. Het breed beleden “level-playing-field” uitgangspunt werkt te vaak niet in de praktijk.
- De komst van LSA luchtvaartuigen roept vragen en problemen in het gebruik van GA luchthavens op, die bij het gebruik van andere definities in de wet- en regelgeving voorkomen (hadden) kunnen worden. Deze discussies doen zich met regelmaat voor, een aantal jaren geleden rond MLA's en ULV's en moeten vermeden kunnen worden.
- Met het verdwijnen van diverse (militaire) luchthavens zijn trainingslocaties vervallen, terwijl door een gelijktijdige groei van HEMS en politiehelikopterverkeer de vraag naar trainingslocaties is toegenomen.

- Er kan meer en langer gebruik worden gemaakt van vroegere, maar nog bestaande vliegvelden zolang de plannen voor herbestemming en ander gebruik niet uitgevoerd worden of kunnen worden vanwege economische ontwikkelingen. Anno 2013 wordt bestaande en geschikte luchthavencapaciteit niet benut en blijft zij braak liggen.

Samengevatte conclusies en aanbevelingen

- Ons land wordt in sommige discussies als “te klein” beschouwd voor het vinden van oplossingen voor GA. Voorgesteld wordt een vergelijking te maken van Nederland met vergelijkbare West-Europese regio’s. De Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen is daarvoor gesuggereerd vanwege het oppervlakte, het inwonertal, de hoeveelheid grote luchthavens en daarmee samenhangende verkeersomvang, het omvangrijke GA verkeer, etc.
- Ontwikkel een mechanisme om recent genomen beslissingen die nog niet zijn geëffectueerd te kunnen herzien als de omstandigheden drastisch wijzigen of gewijzigd zijn. Dit doet zich mede naar aanleiding van de economische crisis in de afgelopen jaren op groter schaal voor dan luchthavencapaciteit.
- Oplossingen voor knelpunten worden niet gevonden door het GA verkeer uit het westen van het land te verbannen. In een goed overleg, waarbij de gesprekspartners op basis van gelijkwaardigheid discussiëren worden oplossingen gevonden met een beter draagvlak in de sector. Met respect in discussies over de rond de grote luchtvaart verwachte ontwikkelingen zijn ook realistische oplossingen voor het GA luchtverkeer mogelijk.
- Onderzoek op welke wijze het gehanteerde begrippen en definitiestelsel verbeterd kan worden, zodat het gebruik van luchthavens niet wordt belemmerd vanwege regels. Voorbeelden zijn een Boeing 737 die op een lijnvlucht of alleen voor onderhoud naar een luchthaven komt, maar ook uiterlijk identieke vliegtuigen die vanwege definitieverschillen al dan geen gebruik kunnen maken van aanwezige infrastructuur.
- Draag bij aan een verdere verlaging van administratieve lasten voor luchthavens door af te zien van typische Nederlandse uitzonderingen op internationale (denk aan ICAO regels, waarvan in Nederland alle Recommendations tot Standard zijn verheven) en Europese regelgeving.

3 Ontwikkeling van het luchtverkeer in de GA

Stijgende vliegtuigproductie

In de westerse wereld groeit de General Aviation nog steeds, zij het heel licht. Deze groei doet zich in verkeer voor en in afgeleverde vliegtuigen. De GAMA² meldt over het jaar 2012 een lichte groei in afgeleverde vliegtuigen van 2.120 in 2011 tot 2.133 in 2012. De marktomvang is ten opzichte van 6 tot 7 jaar geleden ongeveer gehalveerd. De waarde van deze afgeleverde vliegtuigen daalde licht.

In de markt van propellervliegtuigen doen zich twee ontwikkelingen voor:

- 1 de klassieke zuigermotoren op vliegtuigen voor zakelijk gebruik worden vrijwel niet meer gebruikt en worden/zijn vervangen door turbopropmotoren.
- 2 aan de onderkant van de markt in de markt van privé en lesverkeer worden de vliegtuigen vaak vervangen door nieuwe typen met geluidarme motoren die op loodvrije benzine werken. Daarnaast treden vliegtuigen als LSA en MLA in. Fabrikanten daarvan hebben zich verenigd in de LAMA³. Gegevens over de productie van deze lichte vliegtuigen zijn op dit moment niet beschikbaar.

De huidige crisis heeft gevolgen voor de GA. Het aantal recreatieve vliegers op de 'klassieke' GA toestellen neemt af. Er vindt enige verschuiving plaats naar MLA en LSA. Enige groei op de GA luchthavens zal nog gerealiseerd worden in de zakelijke markt op luchthavens die daarvoor tot recent geen faciliteiten boden.

In algemene zin zal in de periode tot 2025 een verandering in de gebruikte soort brandstof voordoen. Naar verwachting van de grote brandstofleveranciers komt binnen vijf jaren een vervanger van de huidige loodhoudende brandstof op de markt, die geschikt is voor veel van de huidige (oudere) zuigermotoren.

MLA en LSA productie

In toenemende mate wordt in West Europa gevlogen met MLA en LSA luchtvaartuigen. Dit zal de komende jaren verder doorgaan! Het formele probleem dat zich dan op luchthavens voordoet is, dat de definities uit de vergunning voor de luchthaven, beknellend zijn voor het kunnen vliegen op die luchthavens. Voor de ontwikkeling van dit segment van de GA in Nederland moet dit onderwerp bestudeerd worden, leidende tot aanpassing van bestaande regelgeving.

Toename lesverkeer

Van oudsher vormt de GA de bakermat voor de grote luchtvaart, de vliegopleidingen en het zakenverkeer bepalen dat beeld. De vliegopleidingen in Nederland hebben te lijden onder de teruggelopen vraag naar nieuwe vliegers.

2 GAMA betekent "General Aviation Manufacturers Association", waarbij de wereldmarktleiders op gebied van vliegtuig- en helikopterproductie, alsmede fabrikanten van motoren, avionics en onderdelen en daaraan gerelateerde diensten, zijn aangesloten. Check www.gama.aero

3 LAMA betekent "Light Aircraft Manufacturers Association", de belangenbehartigersorganisatie van de producenten van lichte vliegtuigen. Check www.lama.bz

Naar verwachting gaat het lesverkeer weer groeien. Op 29 augustus 2013 maakte Boeing bekend, dat zij op basis van de huidige groeicijfers in orderportefeuille en productieplannen verwacht, dat in 2032 meer dan één miljoen nieuwe vliegers en onderhoudstechnici nodig zullen zijn

- 498.000 nieuwe beroepsvliegers;
- 556.000 nieuwe onderhoudstechnici.

Rond 20% hiervan wordt in Europa verwacht. Het opleiden is een activiteit die van de GA deel uitmaakt. Het beschikbaar hebben van deze opleidingen in ons land, zowel vliegscholen als technische opleidingen op diverse niveaus, wordt daardoor onderstreept. Die opleidingen hebben luchthavencapaciteit nodig, die nu aanwezig en behouden moet worden.

Nieuwe recreatieve luchtvaartuigen

In de achterliggende jaren zijn nieuwe typen luchtvaartuigen (met name snorvliegtuigen) ontstaan aan de onderkant van het segment, bestemd voor recreatief gebruik. Het bestaande kader voorschriften voor gebruik van luchthavens is vaak niet handig gebleken om bij deze vormen van luchtvaart gehanteerd te worden.

4 Ontwikkelingen Nederlandse luchthavens

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen op Nederlandse GA luchthavens uitgewerkt. Na de 'klassieke' Nederlandse luchthavens wordt ingegaan op de zweefvliegterreinen en scherm- en zeilvliegterreinen.

A Ontwikkelingen 'klassieke' Nederlandse luchthavens

De vraag naar capaciteit op de Nederlandse GA luchthavens zal naar verwachting toenemen. Hiervoor bestaan meerdere redenen:

1 Verschuiving "Schiphol"-verkeer

Traditioneel Schiphol gerelateerd luchtverkeer zal in de toekomst meer van andere luchthavens gebruik gaan maken. De groei van de grote luchtvaart heeft bepaalde luchthavens gevolgen voor de kleine of GA luchtvaart. Het gelijktijdig uitvoeren van beide activiteiten op één luchthaven is mogelijk, de schaal van de grote luchtvaart en de daaraan gestelde eisen op het gebied van security is bepalend voor het kunnen bestaan van GA activiteiten naast grote luchtvaart.

De groei van de grote luchtvaart zal leiden tot verplaatsing van activiteiten van Amsterdam Airport Schiphol naar andere luchthavens uit de Schiphol groep. Deze verplaatsing leidt tot een herschikking van de nu op de betreffende luchthavens bestaande activiteiten. Een gedeelte daarvan zal naar GA luchthavens overgeheveld moeten worden. Omdat de groei op die luchthavens niet onbeperkt kan doorgaan, zal in de periode tot 2025 een vraag naar een grotere geluidruimte ontstaan. De gevolgen voor de GA zijn dan ook:

- a. De capaciteit voor het GA verkeer neemt op die luchthavens van nationaal belang af door de komst van groot verkeer;
- b. GA verkeer zal naar andere luchthavens (van regionaal belang) willen uitwijken om de activiteit te kunnen voortzetten.

KNELPUNT:

Tot aan november 2009 was het Rijk de enige partij die vergunningen / aanwijzingen gaf voor een luchthaven. In november werd de RBML van kracht. Daarin werd aangegeven, welke velden een nationaal belang hebben en welke een regionaal belang. De vergunningverlening voor de regionale luchthavens werd bij de provincie gelegd. Nu verkeer van luchthavens van nationaal belang naar regionale luchthavens verplaatst zou moeten worden heeft het Rijk geen instrumentarium daarvoor, er is verzuimd beleid hiervoor te maken. Dit verzuim dient te worden gerepareerd.

2 Herindeling NL luchtruim

De Luchtruimvisie geeft aan, dat voor GA verkeer ruimte blijft. Meer van belang is of die ruimte blijft bestaan op de huidige locaties. Verplaatsing naar andere locaties leidt in de praktijk tot het op termijn verdwijnen van de activiteit.

Bij de herindeling van het Nederlandse luchtruim zal het accent liggen op het (op termijn) kunnen accommoderen van de gewenste stromen grote luchtvaart (met name de Schiphol Group in Nederland). Dat hoeft niet te impliceren dat bestaande luchthavencapaciteit vanwege luchtruimwensen zou moeten verdwijnen. Een vrijwel gesloten, maar te

hergebruiken MVK Valkenburg kan voor bepaalde vormen van GA een nuttige functie behouden zonder grote gevolgen voor de gewenste ruimte voor de grote luchtvaart. De plannen voor het gebied zijn vanwege de crisis die zich nadien voordeed, drastisch gewijzigd. Bij de herindeling van het Nederlandse luchtruim is met dergelijke vraag rekening te houden door op relevante punten flexibiliteit in te bouwen.

Met name de bestaande valschermlocaties kunnen de dupe van een nieuwe luchtruimindeling worden als de GA sector onvoldoende in de uitwerking wordt betrokken. Valschermlocaties kunnen in feite op elke mogelijke plaats ingericht worden, het gebruik daarvan zal echter afhangen van het hebben van luchthavencapaciteit in de nabijheid, zodat een efficiënte vluchtuitvoering mogelijk is.

KNELPUNT:

Het nationale belang is gebaat bij het verkeer dat van de faciliteiten van de luchthavens uit de Schiphol Group gebruik maakt. Dat staat niet in de weg dat andere vormen van luchtvaart en vooral de GA ook hun plek hebben en moeten behouden. Het eenvoudig afsluiten van delen luchtruim voor dit laatste verkeer is een te eenvoudige en weinig creatieve oplossing. De GA sector vraagt om nadere studie naar een evenwichtige luchtruimindeling die recht doet aan de wensen van alle civiele en militaire gebruikers.

Een tweede knelpunt daarbij is dat LVNL tijdens het in mei gehouden KLNvL-AOPA Congres heeft meegedeeld, dat overleg met de GA sector mogelijk is, maar dat de GA sector de elders genomen besluiten over haar gebruiksruijme maar heeft te accepteren. Vanuit de sector zal daarover separaat met betrokken partijen (LVNL en ministerie) gesproken worden.

3 Kleinere lichtere vliegtuigen

In de Luchthavenregeling Venlo heeft provincie Limburg vergund:

Artikel 4.

De luchthaven is bestemd voor het gebruik door Micro Light Airplanes (MLA), alsmede naar hun aard en invloed op de omgeving vergelijkbare lichte luchtvaartuigen.

Beleidsmatig gezien is dit een helder besluit. Het geeft aan welke mogelijkheden de vergunningverlener aan de exploitant biedt. De formulering geeft problemen op het gebied van handhaving die zijn aanleiding vindt in het gekozen stelsel van definities. Een MLA is een licht luchtvaartuig, maar niet elk licht luchtvaartuig is een MLA. Met de komst van nieuwe vliegtuigtypen als LSA zullen de gevolgen van beperkingen vanwege gehanteerde definities en interpretaties van definities zich vaker op luchthavens voordoen.

KNELPUNT:

Het bestaande definitiestelsel moet om diverse redenen (internationaal) opnieuw beoordeeld worden. Het levert nu in de praktijk problemen op die formeel van aard zijn. Ze zijn te vergelijken met het bijvoorbeeld niet toestaan van elektrische of hybride auto's op het bestaande wegennet. Uitgangspunt van de GA sector is, dat GA luchthavens er voor GA luchtverkeer zijn en dat het gebruik van die GA luchthavens wordt bepaald door de bevoegdheden die exploitanten hebben.

B Ontwikkelingen Nederlandse zweefvliegterreinen

Het aantal zweefvliegers in Nederland schommelt in de afgelopen tien jaar tussen 3.500 en 4.000 mensen. Dit aantal zal naar verwachting niet sterk veranderen. Aanname daarbij is dan wel, dat de spreiding van de zweefvliegvelden in ons land tenminste dezelfde blijft. De nu bestaande capaciteit van de bestaande zweefvliegvelden is toereikend voor dit aantal zweefvliegers.

Bij eventuele verplaatsing van zweefvliegvelden gaat de voorkeur van de sector er naar uit dat nieuwe terreinen ontwikkeld worden. Spreiden van (zweefvlieg)luchthavens is meer noodzakelijk dan het verder samenvoegen en clusteren. Het Nationaal Zweefvliegcentrum Terlet heeft geen ruimte voor groei meer beschikbaar.

Door de sluiting van militaire vliegbases zijn de mogelijkheden voor zweefvliegclubs in de achterliggende jaren beperkt. Het enige terrein dat de afgelopen twintig jaar geheel is verdwenen is de Vliegbasis Ypenburg in 1992. Daar vlogen de ZCR (ZC Rotterdam) en de DSA (Delftse Studenten Aeroclub). Na wat omzwervingen zijn deze clubs gaan vliegen op Deelen (ZCR) en Terlet (DSA).

Daarnaast verkeren diverse zweefvliegclubs over grote onzekerheid over hun toekomst en dus hun voortbestaan vanwege de ontwikkelingen op de desbetreffende terreinen. Het betreft hier de EZZC op Castricum, de EACz op Vliegbasis Eindhoven, de TZC op de voormalige Vliegbasis Twente en de drie zweefvliegclubs ZHVC, LSA en ACV op het voormalige Marinevliegveld Valkenburg.

In algemene zin moet beseft worden, dat het verplaatsen van verkeer naar andere al bestaande luchtvaartterreinen, een forse afbreuk zal betekenen voor de te verplaatsen activiteit. Ongeveer 50% verdampt / verdwijnt, zo heeft de praktijk geleerd.

KNELPUNT:

Door de groei van de grote luchtvaart wordt het beoefenen van de luchtsporten en met name het zweefvliegen steeds moeilijker. Het meest prangend is dat in Noord-Brabant over het medegebruik van Vliegbasis Eindhoven. Van het Rijk wordt ondersteuning gevraagd bij het oplossen van de problemen die ontstaan bij de uitplaatsing van activiteiten van de EACz binnen de provincie. Het knelpunt is vergelijkbaar met het uitplaatsen van gemotoriseerd verkeer vanuit andere luchthavens uit de Schiphol Group die groeien. Ook hier wordt het ontbreken van vervolgleid op het nationale beleid uit de Luchtvaartnota gemist. Daarnaast staan de activiteiten van enkele zweefclubs onder druk door het ontstaan van mogelijke nieuwe activiteiten op de voormalige militaire vliegvelden van Valkenburg en Soesterberg.

[C Ontwikkelingen Nederlandse scherm- en zeilvliegterreinen](#)

Scherms- en zeilvliegterreinen

De locaties voor het lieren van scherm- en zeilvliegen staan in de bijlage vermeld. Voor deze activiteiten zijn geen TUG vergunningen aangevraagd of afgegeven. De sector verwacht geen wijzigingen van betekenis in het aantal locaties, het aantal vliegers of het aantal clubs en scholen. Het aantal piloten stijgt licht. Wel is er een tendens waarneembaar om 'Vriendenclubs' te vormen, groepen vliegers die samen een lier kopen en daarmee elkaar zo nu en dan oplieren.

Volgens de oude SIGNAL Regeling waren scherm- en zeilvliegers vrijgesteld van de verplichting tot opstijgen van, en landen op een luchtvaartterrein. Het aantal mogelijke terreinen was toen vrijwel oneindig. Bij de invoering van de RBML is door de SG en de Minister toegezegd, dat met die invoering geen nieuwe beperkingen aan de kleine en ongemotoriseerde luchtvaart opgelegd zouden worden. Die toezegging is niet nagekomen. Met de invoering van de RBML en RVGLT zijn beperkingen opgelegd, die in sommige gevallen er toe leiden, dat niet van een vliegsteek gestart kan worden.

KNELPUNT:

Een intussen bestaande landelijke ontheffing moet worden omgezet in een vrijstelling voor de scherm- en zeilvliegers.

Paramotors

De luchtsport paramotorvliegen, voorheen "Snorvliegen" genoemd, werd in 2004 in Nederland gelegaliseerd. De wet (LVR) noemt het een schermvliegtuig of zweeftoestel. Deze luchtsport zou primair gebruik moeten maken van de zgn. "groene velden" als Hilversum, Teuge. Mede vanwege de lage vliegsnelheid en het feit dat ze recht tegen de wind in op moeten stijgen zijn ze daar niet welkom. Paramotors zijn daardoor afhankelijk van "terreinen niet zijnde luchthavens".

Voor structureel gebruik moeten Luchthavenregelingen aangevraagd worden. Dit is enerzijds een langdurig proces, dat veel ambtelijke en administratieve lasten met zich meebrengt. Er zijn meer knelpunten. Op 24 maart 2010 is de motie de Rouwe/Meeuwis ingediend en aangenomen. Deze motie geeft mede aan, dat de luchthavenregeling een te zwaar instrument is en dat de onderliggende regelgeving voldoende borging geeft voor een veilige operatie. Op dit moment wordt de oplossing voor tijdelijk gebruik (TUG) voornamelijk als oplossing gebruikt. De TUG mag slechts 12 dagen per jaar gebruikt worden voor 2 vluchten per dag. De vlieger dient het gebruik minimaal 24u vooraf te melden.

De KNVvL was vóór het indienen van de motie de Rouwe/Meeuwis al bezig een goede oplossing voor het opstijgen en landen te vinden voor Paramotors door de knelpunten in de RBML voor o.a. paramotorvliegen bespreekbaar te maken. Sinds de motie is er overleg geweest met I&M en de provincies. Het overleg in vier overlegondes heeft tot op heden geen resultaat gehad.

De taakgroep paramotor in de KNVvL heeft wederom een voorstel voor een passende oplossing in voorbereiding. Deze is gebaseerd op een vrijstelling onder artikel 20 van het Besluit Burgerluchthavens. Voor de landing zijn Paramotors al vrijgesteld. Het voorstel is dusdanig geschreven, dat recht gedaan wordt aan de belangen van alle partijen.

KNELPUNT:

De administratieve lasten verminderen door een vrijstelling uit te werken.

[D Ontwikkelingen Nederlandse parachutespringterreinen \(dropzones\)](#)

Het aantal parachutesprongen in Nederland is redelijk constant met 80000. Deze worden gemaakt door 2200 vaste leden, ruim 1500 leerlingen en 15000 tandemspringers. Locaties voor parachutesprongen staan vernoemd in de Regeling Valschermspringen (RVS, versie 2010). Daarnaast wordt er op diverse locaties incidenteel gesprongen t.b.v. demonstraties.

Parachutespringen dient bij voorkeur vanaf FL 150 plaats te vinden. Paracentra zijn afhankelijk van deze hoogte voor inkomsten van tandemspringen en sportsprongen.

Op veel groene velden is het parachutespringbedrijf één van de meer intensievere vliegactiviteiten met substantiële en waarschijnlijk onmisbare inkomsten voor deze vliegvelden. Met een aantal sprongen van grofweg 80.000 per jaar komt de jaaromzet van alleen de sprongen al uit op bijna 4 miljoen euro.

Parachutespringen in de Randstad en de "area of influence" van Schiphol staat met structurele (Hilversum, Lelystad) en steeds meer incidentele hoogtebeperkingen (vnl. Rotterdam en Teuge) zwaar onder druk. Op de locatie Lelystad is parachutespringen al definitief beëindigd, de locaties Rotterdam en Teuge leiden onacceptabele financiële verliezen. Daarbij staat verwoord in de Luchtruimvisie dat de locatie Rhooon van Rotterdam niet toekomstvast is, iets wat de KNVvL bestrijdt.

De invloed van de geplande 4^{de} IAF voor Schiphol op de para-operaties te Hilversum zijn onbekend maar zullen bij ongewijzigd beleid zeker niet positief zijn.

KNELPUNT:

Verplaatsing van deze paracentra naar locaties waar al een paracentrum bestaat is geen optie. Parachutespringen in de Randstad dient behouden te blijven. Enerzijds omdat ook in de Randstad ruimte voor GA dient te zijn, anderzijds omdat de parachutisten aldaar te kunnen blijven faciliteren. Ervaring uit andere delen van Europa en de wereld leert, dat GA / parachutespringen en commerciële luchtvaart zonder problemen veilig naast elkaar kunnen opereren.

De knellende beperkingen in de RVS (waaronder een klimgebied en beperking van het aantal paravliegtuigen gelijktijdig) kunnen verruimd worden, waardoor ondermeer in kortere tijd een beter gebruik van de ruimte voor para's gemaakt kan worden.

E Algemene knelpunten in capaciteit

In dit onderdeel van de nota wordt een aantal algemene onderwerpen die in algemene zin spelen uitgewerkt.

Geluidruimte

In de jaren negentig is in het beleid over de Kleine Luchtvaart Infrastructuur een aantal uitgangspunten geformuleerd. In hoofdlijnen luiden deze als volgt:

- De omvang van de GA in 1992 is als uitgangspunt voor de komende jaren genomen. Slechts onder voorwaarden was groei mogelijk, in feite was er sprake van een STAND STILL beleid;
- Gekozen werd voor de halvering van de in het begin van de jaren negentig per luchthaven vastgestelde geluidruimte voor de GA. Deze leidde tot de -3BKL operatie per 1 januari 2000. De doelstellingen werden gerealiseerd door op minder geluidgevoelige momenten te vliegen, modificaties aan vliegtuigen aan te brengen (zoals dempers op uitlaten en andere propellers). De GA branche heeft met enige hobbels aan de gestelde eisen kunnen voldoen

In de jaren nadien zijn stillere vliegtuigen geïntroduceerd en zijn bestaande vliegtuigen ondermeer door de beschikbaarheid van dieselmotoren verder geluidarm gemaakt. Als gevolg hiervan geluidwinst ontstaan ten opzichte van de beschikbaar gestelde ruimte.

Daarnaast zijn burger en militaire luchthavens gesloten, waar GA ruimte beschikbaar was. De vrijgevallen geluidruimte is tot op heden niet in capaciteit aan de GA sector beschikbaar gesteld. In totaal is in de afgelopen jaren meer dan 20% van de beschikbare capaciteit aan start- en landingsbanen verdwenen.

Tevens is het gevolg van concentreren van geluid, dat de geluidbelasting bij bestaande luchthavens toeneemt, waardoor de acceptatie in een aantal gevallen afneemt. Voor de ontwikkeling van een goede luchtvaartinfrastructuur is spreiding noodzakelijk, met daarnaast het ontwikkelen van een aantal nieuwe kleine luchtvaartterreinen.

KNELPUNT:

Bij het maken van plannen voor het vernieuwen en versterken van GA luchthaveninfrastructuur moet rekening gehouden worden met de in de afgelopen jaren verloren gegane geluidruimte. De omvang hiervan is niet duidelijk en moet inzichtelijk worden gemaakt.

Level playing field

Voor de concurrentiepositie van de Nederlandse GA luchthavens is van essentieel belang dat de kosten beperkt blijven. De luchthavens kunnen een gedeelte van de kosten zelf in de hand houden door waar nodig samen te werken. Toenemende kosten ontstaan vooral door in Nederland internationale eisen en voorschriften eerder in te voeren dan in omliggende landen, bijvoorbeeld waar het gaat om het vergunnen en certificeren van luchthavens. Twee onderdelen zijn met name van belang:

- De certificatie van luchthavens
Deze wordt op basis van nieuwe Europese regels in ons land verder ingevoerd. De uitwerking gaat in ons land voor GA luchthavens verder dan in andere Europese landen het geval is, zodat de level playing field gedachte verder wordt aangetast.
- ICAO Standards en Recommendations.
In ons land worden alle ICAO Recommendations als Standard ingevoerd, de situatie in de ons omliggende landen is volgens berichten anders en moet verder worden uitgewerkt. De gevolgen voor veel GA Luchthavens zijn wel bekend en nadelig voor de concurrentiepositie.

KNELPUNT:

Herbezien op welke wijze de in Europa geldende regelgeving ook voor ons land meer of beter toepasbaar wordt gemaakt. Voor het in ons land te formuleren GA Luchthavenbeleid moet benchmarking met Europese velden worden gemaakt. Te denken is een vergelijking van de GA in Nederland met de GA positie in de Duitse deelstaat Nordrhein Westfalen, dat qua grootte, inwonertal en nabije ligging passend is om te vergelijken.

TUG terreinen

Door de invoering van RBML en RVGLT regelgeving is een klasse luchtvaartuigen voor het verkrijgen van een TUG ontheffing uitgesloten, die daarvoor wel een art 14 ontheffing kon verkrijgen. Als het luchtvaartuig 'klassiek' is en daarmee worden vliegtuigen als een eenvoudige Cessna of Piper bedoeld, zoals die in clubverband of voor het lesgeven worden gebruikt, dan kan alleen een TUG ontheffing verkregen worden door een luchtvaartvertoning te vergunnen... De situatie is vergelijkbaar met een helikopterbedrijf, dat bijvoorbeeld ter gelegenheid van een vervoersvlucht of een braderie een TUG ontheffing aanvraagt en verkrijgt. Zou dat met een 'klassiek' luchtvaartuig uitgevoerd worden dan kan dat slechts met veel moeite. De wetgever kan dat niet zo bedoeld hebben.

Op dit moment wordt een luchtvaartvertoning in een TUG ontheffing verstrekt, waarbij de vlieger(s) die op dat terrein willen landen en starten een Display Authorisation nodig hebben waarin wordt vermeld, dat zij GEEN display mogen vliegen... Alle betrokken provinciale diensten geven aan, dat zij een beschikking verstrekken die niet zo bedoeld is. In augustus 2013 is een overleg over het onderwerp gestart met het ministerie, waarvan de intentie van zowel overheid als sector is, dat met ingang van 2014 een vereenvoudigd regiem van regelgeving van toepassing is.

KNELPUNT:

De regelgeving moet op dit punt weer conform de situatie en mogelijkheden vóór 2009 gebracht worden.

Vrijstelling TUG

Een vrijstelling TUG regeling voor ballonvaarten moet geregeld worden. De KNVvL en PBN hebben een verzoek hiertoe ingediend bij het Ministerie. Doel is voor elkaar te krijgen dat ook voor een TUG aanvraag alleen een verklaring van geen-bezwaar van de grondeigenaar en gemeente voldoende is,

net zoals bij een luchthavenregeling (voor scherm, ballon, zeil). Hierover zijn al stukken beschikbaar ingediend bij de Provincie Utrecht. (Aanspreekpunt: Provincie(s), IPO)

KNELPUNT:

De regelgeving moet op dit punt weer conform de situatie en mogelijkheden vóór 2009 gebracht worden.

Oefencapaciteit

Door het wegvallen van de militaire luchtvaartterreinen Valkenburg en Soesterberg is trainingsruimte weggevallen voor de helikopters van de politie en de ambulancediensten / lifeliner.

KNELPUNT:

Van de gebruikers is begrepen, dat voor bepaalde groepen ad hoc en plaatselijk oplossingen zijn gevonden. Een structurele landelijk werkende regeling hiervoor ontbreekt! Als gevolg daarvan bestaat de kans dat de voor de veiligheid van het land uit te voeren vluchten niet alle en tijdig kunnen worden uitgevoerd.

MRO werk (Maintenance, Repair & Overhaul)

De behoefte aan (luchthaven)capaciteit vanuit de MRO heeft meerdere invalshoeken.

- op bestaande (GA) luchthavens verdwijnen kleine onderhoudsorganisaties en blijven de grote(re) over. Ook door toenemende EU regelgeving en certificering kunnen kleinere bedrijven niet meer opereren.
- Op enkele nationale luchthavens bestaat een probleem rond GA verkeer omdat slots voor Business Aviation (tot aan B 737 voor business vervoer) en onderhoudsvluchten als GA verkeer wordt beschouwd met een andere / lagere prioriteit.
- Er is een groeiende markt voor het wat grotere BA jet onderhoud (Bombardier, Embraer, Mitsubishi etc.) en een 'hospitaalvlucht' (kapotte kist) voor KLM E&M (alle typen), maar dit wordt als GA verkeer in de zin van de wet en regelgeving beschouwd.

KNELPUNT:

Vanuit de Schiphol Group is aangegeven, dat zij instemmen met het 2012 EC voorstel tot herziening van de slotverordening. Daarin is geregeld, dat de GA gebruik mag blijven maken van slots die overblijven in de pool.

De sector adviseert, in het verlengde van andere voorbeelden in dit position paper, dat het gehele definitiestelsel bekeken moet worden. , waar ook op andere punten naar wordt verwezen. Dit knelpunt is vooral ontstaan vanwege de manier van definiëren. Daarin bestaan onnodige beperkingen, met de aangegeven problemen bij de slotallocatie.

Voor het wegnemen van diverse aangegeven knelpunten adviseert de GA sector, dat een studie wordt gedaan naar het niveau waarop en de diepgang waarmee onderwerpen in ons land geregeld zijn en dat te vergelijken op Europese schaal met vergelijkbare landen.

5 Randvoorwaarden

Duurzaamheid

Het terugdringen van milieubelasting is een blijvende uitdaging. De GA sector heeft in de achterliggende jaren bijgedragen aan het beperken van milieubelasting door

- bronmaatregelen aan de luchtvaartuigen (extra dempers en gewijzigde propellers), waardoor geluidemissie werd beperkt;
- vervanging van luchtvaartuigen door exemplaren met een andere motor met een gunstiger uitlaatgasemissie.

Stiller en zuiniger vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling bij de fabrikanten van luchtvaartuigen. De gunstige gevolgen hiervan zullen in de regio merkbaar worden.

Naar verwachting van de brandstofleveranciers in de luchtvaart zal de nu nog in gebruik zijnde loodarme benzine binnen enkele jaren vervangen worden door een milieuvriendelijker variant.

De GA luchtvaartterreinen staan bekend als “groene vliegvelden”. Daar zijn nog verbeteringen in aan te brengen. Voorbeelden:

- bij vervanging van materieel meer aandacht te geven aan de milieuaspecten, etc;
- bij nieuwbouw voorkeur te geven aan milieuvriendelijke oplossingen;
- nieuwe routes te plannen ook als de lay out van het luchtvaartterrein niet verandert;
- stoppen met het uitrijden van drijfmest op delen van een luchtvaartterrein.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De GA luchthavens liggen traditioneel “ver” van bebouwde gebieden. Dit houdt verband met de gewenste veiligheid, terwijl geluid immers niet gemaakt moet worden op plaatsen waar mensen wonen. Gevolg van deze keuze is, dat luchthavens niet even logisch zijn aangesloten op traditionele vervoersinfrastructuren. Het meest logische vervoermiddel voor het bereiken van een luchthaven blijft de auto. Vooral de luchtvaartterreinen die voor en door luchtsporten worden gebruikt, zijn vrijwel niet met het openbaar vervoer te bereiken.

Door de bereikbaarheid van elke luchthaven te verbeteren ontstaan diverse voordelen. Zo neemt de milieubelasting van het vervoer af, wordt een luchthaven een aantrekkelijker punt voor haltes van bus of spoor [in enkele gevallen].

Natuur- en andere wetgeving

Nieuwe locaties voor luchthavens zijn moeilijk te vinden. Op basis van de nu geldende regels en voorschriften is het vrijwel niet meer mogelijk om nieuwe initiatieven te ontplooiën vanwege beperkingen door natuurwetgeving.

Daarnaast wordt nu al een psychologische drempel opgeworpen doordat met ingang van de RBML voor elk vliegveldje de formele term “luchthaven” gebruikt moet worden. In de perceptie van niets vermoedende omwonenden van een klein MLA veldje wordt dan bij publicaties door de provincie al vaak vermoed, dat er groot verkeer aankomt dat ook nog ’s nachts gaat vliegen. Ook op dit punt moet worden teruggegaan naar een helder en voor de gebruiker begrijpelijke manier van definiëren en typeren!

6 Resterende punten

In de GA luchthavennota dan wel aansluitend moet ook aandacht gegeven worden aan onderwerpen die een uitwerking vormen van reeds vastgesteld beleid. In dit hoofdstuk zijn twee onderwerpen vermeld, waarvan de uitwerking en vermelding in de luchthavennota van belang is.

Maatschappelijke vluchten

Tijdens de periode, dat Jan Pronk minister van VROM was, is besloten dat bepaalde vluchten altijd doorgang moeten kunnen vinden en dat zij niet onderhevig zijn aan geluidgrenzen resp. quota. Dit vastgestelde beleid heeft niet geleid tot aanpassing van aanwijzingen, terwijl dat wel nodig is.

De GA sector is van mening, dat maatschappelijke vluchten altijd en op alle op luchthavens uitgevoerd moeten kunnen worden. Geluidruimte of een beperking in aantal mag nooit een belemmering vormen voor de maatschappelijke vluchten.

Maatschappelijke vluchten zijn vluchten die met veiligheid van het land te maken hebben. Daartoe behoren vluchten van de politie, ambulancediensten, ten behoeve van de brandweer en milieudiensten, controle van het gas- en elektriciteit netwerk. Ook het luchtverkeer dat nodig is voor het veiligstellen van energievoorziening, waaronder verkeer naar en van olieplatformen, mag niet beperkt worden.

Aanpassing van alle aanwijzingen / vergunningen van luchtvaarthavens op dit punt is dringend nodig!

Oefenfaciliteiten

Een aantal jaren geleden is een nieuwe Regeling Luchtvaartvertoningen van kracht geworden. De regeling schrijft voor, dat deelnemers aan een luchtvaartevenement een proeve van bekwaamheid moeten afleggen. Daarnaast moeten zij hun programma geoefend hebben. Deze oefeningen hebben pas nut als deze realistisch gedaan kunnen worden, want dit draagt bij aan het te bereiken veiligheidsniveau.

Gevolg hiervan is dat geoefend moet worden beneden de minimum vlieghoogte van 500ft. In ons land bestaan daarvoor mogelijkheden in laagvlieg gebieden en op luchthavens. De beide gebieden hebben vaak beperkingen voor deze oefenvluchten. Geregeld moet worden dat legaal in deze gebieden getraind kan worden.

Ook hiervoor is een aanpassing van het luchthavenbesluit van een aantal luchthavens nodig.

7 Tenslotte

In het vorenstaande heeft de GA sector beschreven waar zij anno 2014 staat en voorbeelden aangedragen die momenteel beknellend werken in het zich kunnen ontwikkelen. Het vinden van oplossingen om de gehele luchtvaart in Nederland verder te kunnen ontwikkelen, kan naar de mening van de GA sector alleen gebeuren door elkaars wensen respectvol te behandelen en bij het vinden van mogelijkheden verder te kijken dan de gebaande paden en al gereden routes.

De GA sector werkt van harte mee aan het door het Rijk te ontwikkelen GA Luchthaven beleid, zodat in 2025 goede en functionele mogelijkheden bestaan voor alle onderdelen van de GA in Nederland.

Bijlagen

- A Locaties
- B Wat is General Aviation
- C Internationale documentatie over GA
- D Luchthavens in omringende landen

BIJLAGE A LOCATIES

In Hoofdstuk ENR 5.5 AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES van AIP Netherlands staan diverse locaties vermeld. Aan de hand van dat overzicht en de inventarisatie bij de vier GA organisaties is onderstaand overzicht ontstaan.

1 Nationale en regionale luchtvaarthavens

Nationaal	Schiphol Amsterdam Airport Den Helder Airport Eindhoven Airport Groningen Airport Eelde	Lelystad Airport Maastricht Aachen Airport Rotterdam the Hague Airport Twente Airport
-----------	--	--

<u>vliegveld</u>	<u>provincie</u>
Regionaal	
Vliegveld Ameland	Friesland
Vliegveld Drachten	Friesland
Vliegveld Oostwold	Groningen
Vliegveld Hoogeveen	Drenthe
Teuge Airport	Gelderland
Vliegveld Hilversum	Noord-Holland
Texel Airport	Noord-Holland
Zeeland Airport	Zeeland
Kempen Airport	Noord-Brabant
Seppe Airport	Noord-Brabant

2 MLA activiteiten

<u>vliegveld</u>	<u>provincie</u>
Grootegast	Groningen
Stadskanaal	Groningen
Zwolle (Luchtsportcentrum Overijssel)	Overijssel
Beverwijk	Noord-Holland
Wieringenmeer/Middenmeer	Noord-Holland
Venlo Trafficport	Limburg

Daarnaast kennen Lelystad Airport en Kempen Airport uit het verleden afzonderlijke faciliteiten voor MLA activiteiten

3 Zweefvliegactiviteiten / Glider activities

Zweefvliegclubs zijn actief op de volgende vliegvelden (per juni 2012):

<u>vliegveld</u>	<u>provincie</u>
Veendam	Groningen
Ameland	Friesland
Hoogeveen	Drenthe
Lemelerveld	Overijssel
Twenthe	Overijssel

Malden	Gelderland
Terlet	Gelderland
Teuge	Gelderland
Biddinghuizen	Flevoland (Oost Flevoland)
De Voorst	Flevoland (NOP)
Soesterberg	Utrecht
Castricum	Noord-Holland
Hilversum	Noord-Holland
Texel	Noord-Holland
Wieringermeer	Noord-Holland
Langeveld	Zuid-Holland
Valkenburg	Zuid-Holland
Midden-Zeeland	Zeeland
Smitschorre Axel	Zeeland
Haamstede	Zeeland
Nistelrode	Noord-Brabant
Schinveld	Limburg
Venlo	Limburg

en de militaire bases

VLB Leeuwarden	Friesland
VLB Deelen	Gelderland
VLB De Peel	Noord-Brabant
VLB Eindhoven	Noord-Brabant
VLB Volkel	Noord-Brabant
VLB Gilze-Rijen	Noord-Brabant
VLB Woensdrecht	Noord-Brabant

Geen eigen veld hebben de volgende zweefclubs:

Drienerlosche ZC
 Gliding Adventures Europe
 Oost Nederland
 Henri Bakker, Vught

[4 Hang- en Paraglider activiteiten](#)

Hang- or paragliders kunnen tot een hoogte van 700-4,000ft worden gelierd. Onderstaande locaties zijn dagelijks gedurende de UDP geopend met restricties. Namen en adressen gebruikers staan in de AIP.

Aalten (twee locaties)	Geesteren	Nieuwkoop
Aarlanderveen	Geesteren	Nieuwvliet
Ambt Delden	Gendt	Nistelrode
Ameide	Giethoorn	Noordeloos
America	Griendtsveen	Numansdorp
Barchem	Hoek	Rinsemageest
Borculo	Hooghalen	Schalkwijk (Houten)
Bronkhorst (twee locaties)	IJsselstein	Sterksel
Bruinehaar	Lopik	Winterswijk
Eesergroen	Maurik	
Feanwalden	Moergestel (twee locaties)	

BIJLAGE B WAT IS GENERAL AVIATION

General Aviation is een containerbegrip voor alle vliegactiviteiten, met uitzondering van geregeld en ongeregeld vervoer van passagiers en vracht [“groot commercieel handelsverkeer”] én militair verkeer

General Aviation en “kleine luchtvaart” worden als begrippen door elkaar gebruikt.

General Aviation bestaat uit

- taxi- en klein zaken- en charterverkeer, beter bekend als Business Aviation
- vliegopleidingen voor beroeps- en privé brevet
- MRO / Maintenance, Repair and Overhaul ofwel vliegtuigonderhoud
- maatschappelijke vluchten [door of voor de overheid en t.b.v. de veiligheid]
 - politie vluchten
 - inspecties t.b.v. milieu en handhaving, als controle gasleidingen en hoogspanningsleidingen, handhaving en controle natuurgebieden, handhaving vervuiling Noordzee en binnenwateren, controle bebakening openbare wateren
 - brandweer inspecties
 - luchtverkeer naar booreilanden
 - onderzoeken luchtkwaliteit door universitaire instituten
 - medische vluchten [waaronder ambulance, orgaanvervoer]
 - SAR vluchten (Search and Rescue)
- luchtfotografie en luchtcartering
- reclameslepen
- rondvluchten
- recreatief verkeer
- luchtvaartvertoningen
- kunstvliegen
- parachutespringen
- sproeivliegen

General Aviation wordt uitgevoerd met

- propellervliegtuigen
- straalvliegtuigen
- motorzweefvliegtuigen
- zweefvliegtuigen
- para pents
- snorvliegtuigen
- microlight aircraft (mla)
- hang glider
- ballonnen
- modelvliegtuigen
- historische vliegtuigen
- amateurbouw vliegtuigen

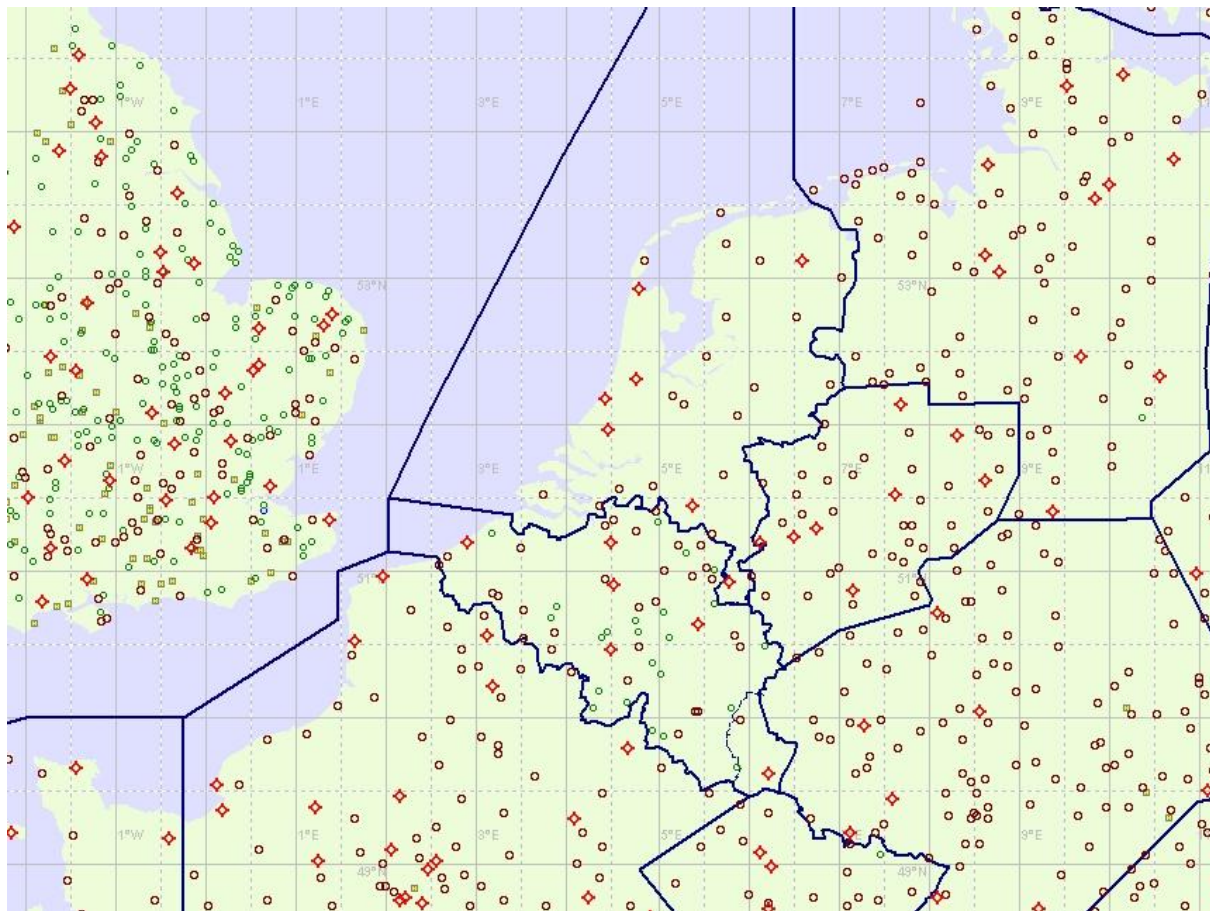
General Aviation bestaat op de nationale en regionale burger- en militaire luchtvaartterreinen

BIJLAGE C INTERNATIONALE DOCUMENTATIE OVER GA

Over General Aviation luchthavens is in de westerse wereld veel gepubliceerd. Als bijlage bij deze visie gelden twee documenten, die vanwege hun omvang (34 resp 45 pagina's) niet afgedrukt zijn. Naar hun inhoud wordt korthedshalve verwezen.

- 1 De FAA / Federal Aviation Administration als onderdeel van het US Department of Transportation publiceerde in mei 2012 een paper getiteld "General Aviation Airports, A National Asset". In deze publicatie wordt een nieuwe visie gegeven op de manier, waarop GA luchthavens een rol spelen in het nationale vervoersysteem. Op veel punten zijn de voorbeelden en argumenten ook voor Nederland van toepassing.
- 2 De Canadese zusterorganisatie van AOPA publiceerde "The COPA Guide to Public Airports" in mei 2011. In de publicatie wordt aangegeven, dat GA luchthavens een onlosmakelijk onderdeel van het nationale vervoersysteem vormen, maar dat ze niet tot de "big business" zullen behoren. De notitie reikt handvaten om tot een succesvolle GA luchthaven te komen.

BIJLAGE D LUCHTHAVENS IN OMRINGENDE LANDEN



Dit kaartje bevat een vrij recent overzicht van luchthavens in ons land en de landen om ons heen die publiek toegankelijk zijn voor luchtvaarders. In ons land zijn Soesterberg, Valkenburg en Emmeloord inmiddels niet meer beschikbaar.