



Consultatie aanpassingen Wet luchtvaart

De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) behoort met ruim 13.000 leden tot de grotere belangenvertegenwoordigers binnen de General Aviation (GA) en werkt regelmatig constructief samen met de Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), de Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA) en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL). Gezamenlijk vertegenwoordigen wij een belangrijk en overgroot deel van de GA.

De KNVvL heeft met veel belangstelling kennisgenomen van de beoogde aanpassingen van de Wet Luchtvaart. Naast een groot aantal positieve elementen binnen dit voornemen zijn er ook een aantal relevante punten van zorg.

Het betreft de volgende onderdelen:

- 1. Een aanpassing die mogelijk maakt dat gebieden met beperkingen rondom luchtvaartnavigatiedienstverlening niet alleen meer tijdelijk kunnen zijn. (onderdeel A)*
- 2. Een aanpassing die LVNL de wettelijke taak geeft om vliegprocedures te ontwerpen. (onderdeel B)*
- 3. Een aanpassing die civiel-militaire integratie van luchtverkeersdiensten mogelijk maakt. (onderdeel C)*

1. Een aanpassing die mogelijk maakt dat gebieden met beperkingen rondom luchtvaartnavigatie dienstverlening niet alleen meer tijdelijk kunnen zijn (onderdeel A)

In Nederland kennen wij al heel veel gebieden met vliegbeperkingen. De KNVvL vreest dat deze voorgestelde verruiming van de regelgeving voor nog meer afgesloten gebieden gaat zorgen. Het voordeel van een tijdelijk gebied met beperkingen (TGB) is juist het tijdelijke karakter waarbij telkens opnieuw een afweging moet worden gemaakt of de beperking nog steeds proportioneel en noodzakelijk is. Dit blijkt ook duidelijk uit de naamgeving, iets wat met deze wijziging mogelijk qua karakter bij het ontwerp van het gebied komt te vervallen. Ook zijn veel TGB's al dermate ingericht dat de GA er helemaal niet in mag.

De KNVvL is daarom tegen dit voornemen.

2. Een aanpassing die LVNL de wettelijke taak geeft om vliegprocedures te ontwerpen (onderdeel B)

De LVNL is zonder enige twijfel bij uitstek de organisatie die de kennis en kunde in huis heeft om vliegprocedures te ontwerpen en te beheren. De KNVvL voert regelmatig overleg met LVNL op verschillende niveaus en op tal van dossiers, die over het algemeen constructief en in goede harmonie verlopen.

De KNVvL is echter tegen dit voorstel. Als dit wordt doorgevoerd komt zowel het ontwerpen als het goedkeuren van vliegprocedures - en het gebruik ervan - bij slechts één partij te liggen. Check en balances ontbreken, de slager keurt het eigen vlees. De KNVvL staat voor een bestuurlijke scheiding in deze.

Daarbij kampt LVNL al jaren met capaciteitsgebrek. Het gevolg is dat LVNL keuzes moet maken en prioriteiten moet stellen. Daarbij hebben het Groot Handelsverkeer (GHV), Schiphol en de andere luchthavens van nationaal belang altijd de hoogste prioriteit en worden de procedures hierop afgestemd op een zo gunstig mogelijke manier voor LVNL zelf. Dat is op zich ook begrijpelijk, LVNL heeft als vertrekpunt qua beleid en operatiën gecontroleerd luchtruim. Tegelijkertijd krijgt de GA, die zich voornamelijk in ongecontroleerd luchtruim bevindt, steeds minder ruimte. In combinatie met de veel lagere prioriteit die LVNL heeft voor de GA, staat de GA sector onder grote druk.

De zorg die de KNVvL heeft is dat deze negatieve ontwikkeling voor de GA alleen maar erger wordt als LVNL een wettelijke taak krijgt. Er zou tenminste een (wettelijke) kader moeten worden ingebouwd waarbij de belangen voor de GA in Nederland worden geborgd. De KNVvL wenst dit als een nadrukkelijke voorwaarde indien er alsnog positief op deze wetswijziging wordt besloten.

3. Een aanpassing die civiel-militaire integratie van luchtverkeersdiensten mogelijk maakt (onderdeel C)

De KNVvL verwacht dat de integratie van de luchtverkeersdiensten een kans biedt om het Nederlandse luchtruim efficiënter te beheren, waarbij meer ruimte ontstaat voor alle gebruikers.

De KNVvL juicht dit voornemen dus toe. Wel herhaalt de KNVvL het punt dat zowel bij luchtruimontwerp als -beheer de GA zoveel als mogelijk gebruik moet kunnen maken van het luchtruim.