



Consultatie aanpassingen Wet luchtvaart

AOPA Netherlands (verder: AOPA) is een vereniging die zich inzet voor de belangen van vliegers en vliegtuigeigenaren. Naast individuele vliegers en vliegtuigeigenaren zijn bij AOPA vrijwel alle Nederlandse motorvliegclubs aangesloten. Daarmee vertegenwoordigt AOPA (mede via de vliegclubs) een belangrijk deel van de motorvliegers in Nederland.

In Nederland wordt intensief en constructief samengewerkt met de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (luchtsporten), de Netherlands Association of Commercial Aviation (commerciële General Aviation) en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens. AOPA, KNVvL en NACA worden gezien als de vertegenwoordigers van de GA-sector.

AOPA is een door overheden erkende overlegpartner op het gebied van luchtvaart (vliegveiligheid, tarieven, toegang tot luchthavens, toegang tot luchtruim en verduurzaming). AOPA is onderdeel van de International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA). IAOPA is 'observer' namens de GA voor ICAO-procedures. Naast regelmatige deelname aan ICAO-bijeenkomsten, vertegenwoordigt IAOPA Europe de belangen van de GA bij Europese instanties, zoals EASA en Eurocontrol. AOPA werkt intensief samen met de 29 Europese AOPA-organisaties om op Europees niveau de belangen van de GA te behartigen.

AOPA heeft kennis genomen van de voorgenomen wijziging van de Wet luchtvaart. Voor AOPA zijn relevant:

1. Een aanpassing die LVNL de wettelijk taak geeft om vliegprocedures te ontwerpen;
2. Een aanpassing die mogelijk maakt dat gebieden met beperkingen rondom luchtvaarnavigatiedienstverlening niet alleen meer tijdelijk kunnen zijn;
3. Een aanpassing die het mogelijk maakt voor burgers om toegang te krijgen tot bepaalde internationale documenten;
4. Een aanpassing die civiel-militaire integratie van luchtverkeersdiensten mogelijk maakt.

In het algemeen staat AOPA positief tegenover aanpassingen die tot harmonisatie, efficiëntie en 'toegankelijke' regels leiden.

Hieronder wordt nader ingegaan op de aanpassingen die voor AOPA het meest relevant zijn.

Ad 1. Toekenning aan LVNL van de wettelijk taak om vliegprocedures te ontwerpen

AOPA erkent dat LVNL deskundig is op het gebied van het ontwerpen van vliegprocedures. De ervaring van AOPA is dat LVNL, bij het ontwerpen van vliegprocedures, hoofdzakelijk rekening houdt met de eigen belangen (werkbare procedures) en de belangen van het groothandelsverkeer, met name het groothandelsverkeer van/naar de grote luchthavens in Nederland, waarbij Schiphol voorop staat. AOPA heeft daar begrip voor.

Het GA-verkeer, zeker het VFR-verkeer is voor LVNL van ondergeschikt belang. Daar zit wat AOPA betreft de zorg. Het wijzigingen van vliegprocedures ten behoeve van VFR-verkeer heeft voor LVNL een zeer lage prioriteit. Verzoeken tot aanpassing vanuit de GA-sector worden als 'niet maakbaar' en/of wegens 'gebrek aan capaciteit' van de hand gewezen.



De GA heeft dringend behoefte aan meer manoeuvreerruimte in het lagere luchtruim, vooral met de komst van nieuwe luchtruimgebruikers, zoals drones en onbemande luchtvaartuigen, windturbines, hoogbouw en gebieden die op grond van regelgeving gemeden moeten worden (bepaalde Natura 2000 gebieden). Een groot deel van het Nederlands luchtruim is boven 1500 voet verboden gebied voor de GA. Daarmee zit de sector letterlijk en figuurlijk steeds meer in de knel en dat komt de vliegveiligheid niet ten goede. Herhaalde verzoeken om daaraan iets te doen lopen helaas stuk bij LVNL.

LVNL kampt al jaren met personeelstekorten; de beschikbaarheid van experts binnen de organisatie is beperkt. Dit heeft geleid tot flinke vertragingen bij de invoering van nieuwe procedures en de uitvoering van projecten en programma's, zoals de luchtruimherziening.

In de Memorie van Toelichting is vermeld dat *“[a]ls op enig moment geen animo onder derde partijen bestaat voor het verlenen van diensten voor het ontwerpen van vliegprocedures, wordt hiermee geborgd dat er altijd een partij is, de LVNL, die deze taak uitvoert. Hiermee is de continuïteit van de bestaande praktijk geborgd.”*

AOPA ziet graag dat dit (in lagere regelgeving) wordt geborgd, ook als één van de GA-sectorpartijen, waaronder AOPA, initiatiefnemer is voor het ontwerp of wijziging van een vliegprocedure. Verder ziet AOPA graag geborgd dat de belangen van de GA-sector, als stakeholder, op evenredige wijze worden meegenomen in het ontwerp van vliegprocedures.

Ad. 2 Gebieden met beperkingen ook permanent

AOPA maakt bezwaar tegen de voorgestelde verruiming. AOPA vreest dat met deze wetswijziging de drempel voor het instellen van permanente beperkingen in het luchtruim wordt verlaagd.

De huidige regelgeving geeft de mogelijkheid voor het inrichten van tijdelijke gebieden met beperkingen ('TGB'). Bij het instellen van een TGB is gegarandeerd dat de beperkingen op enig moment ook weer vervallen. AOPA voorziet dat permanente beperkingen in stand zullen blijven, zelfs als deze feitelijk niet meer nodig zijn.

Er is altijd nog de mogelijkheid een stuk luchtruim in te richten als 'restricted', 'danger', 'prohibited', hoewel er daarvan al meer dan genoeg zijn in Nederland. Er moet voor worden gewaakt dat het al zo complexe Nederlands luchtruim nog complexer wordt.

Beperkingen voor vliegverkeer met een permanent karakter dienen zeer zorgvuldig te worden beoordeeld alvorens deze worden ingevoerd. Daar is de artikel 5.11 procedure voor ingericht, waarbij luchtruimgebruikers als de stakeholders zijn betrokken.

Ad 3. Toegang burgers tot bepaalde internationale documenten

AOPA begrijpt niet waarom *“essentiële normen voor de luchtvaart”* in het digitale tijdperk niet makkelijk toegankelijk kunnen worden gemaakt voor belanghebbenden. Waarom worden deze normen niet alsnog in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd? Het moet bovendien toch mogelijk zijn te regelen dat publicaties van essentiële normen wel door ICAO worden geautoriseerd.



Als aan ter inzagelegging niet is te ontkomen, dan dienen deze publicaties op alle Nederlandse luchthavens ter inzage worden gelegd op een plek die voor belanghebbenden toegankelijk is.

Ad 4. Civiel-militaire integratie luchtverkeersdiensten

AOPA juicht de integratie van de militaire luchtverkeersleiding binnen LVNL toe, omdat het Nederlandse luchtruim, zoals gesteld, daardoor efficiënter en effectiever wordt. AOPA rekent erop dat alle luchtruimgebruikers daarvan zullen profiteren.

Lelystad, 16 augustus 2025