

## Internetconsultatie “Aanpassingen Wet luchtvaart”

Met deze reactie wil ik, als recreatief vlieger en voormalig professioneel vlieger (jachtvlieger en gezagvoerder/instructeur/examinator) met totaal 45 jaar luchtvaartervaring, mijn zorgen uiten over de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart. Het betreft een ogenschijnlijk kleine wijziging, maar met grote gevolgen waarbij naar mijn mening tevens de verkeerde weg ingeslagen wordt. Het gaat met name om artikel 5.11. Hier wordt het woord “tijdelijk” verwijderd. Het gevolg is dat gebieden, die thans tijdelijk beperkingen met zich meebrengen, nu een permanent karakter krijgen met alle gevolgen van dien. Net zoals de heer Steenwijk dit in zijn reactie beschrijft is dit ook naar mijn overtuiging geen ‘technische reparatie’, maar een fundamentele beleidswijziging met grote gevolgen voor de (recreatieve) luchtvaart. Hieronder licht ik mijn bezwaren toe.

De KNVvL, AOPA en de heer Steenwijk hebben reacties geschreven die ik volledig onderschrijf. Dit behoeft dan ook geen herhaling. Naar mijn mening zou de focus op de ontwikkeling van U-space moeten liggen. Hiermee wordt integratie van luchtvaart i.p.v. segregatie bewerkstelligd. Extra bijzonder maakt het dat de nieuwe deelnemer in het luchtruim, de BVLOS drone, ruimte opeist, terwijl deze thans niet kan voldoen aan basisregels van het vliegen in ongecontroleerd luchtruim en middels de wetswijziging hier de focus ook niet opgelegd wordt. Middels deze (aanvullende) reactie wil ik daar de focus op leggen.

### Referentie:

#### ARTIKEL I

*De Wet luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:*

A

*In artikel 5.11, eerste lid, onderdeel c, vervalt ‘tijdelijke’.*

TGB's worden nu GB's, waarbij de tijdelijkheid van een gebied komt te vervallen. Als voorbeeld is de situatie met TGB Meppel-Zwolle, die van 1 september 2025 t/m 1 september 2026 actief is. Het betreft vier dagen van 24 uur per week. Het onderkende probleem is hier dat er geen sprake is van “tijdelijk”, maar een meer permanent verbod. De wens vanuit de drone branche is om te testen, maar ook daadwerkelijke diensten uit te gaan voeren. De kans is zeer groot dat er in de toekomst aanmerkelijk meer gebieden met beperkingen, praktisch gezien voor overig vliegverkeer verboden gebieden, zullen gaan komen.

Het basis concept van vliegen in klasse G, E en F is “see and avoid”. Aangezien dit uiterst lastig, zo niet onmogelijk is met BVLOS drones, zou U-spaceluchtruim ingericht gaan worden. Dit is dan ook de daadwerkelijke oplossing.

Volgens SERA.6005 (Eisen voor communicatie, SSR-transponders en elektronische zichtbaarheid in het U-spaceluchtruim) dienen bemande luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren in luchtruim dat door de bevoegde autoriteit aangewezen is als U-space-luchtruim, en waaraan geen luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, zich voortdurend elektronisch zichtbaar maken voor de U-spacedienstverleners. Er is dan sprake van “see-~~be~~ **seen**-and avoid”. Met het instellen van GB's lijkt het er op dat de oplossing middels electronic conspicuity voorlopig niet ingevuld zal worden.

De zeer ongewenste situatie ontstaat nu dat voor nieuwe deelnemers in het luchtruim, die niet volgens de vigerende VFR vliegregels kunnen vliegen, delen van het luchtruim voor overig luchtverkeer afgesloten gaan worden. Dat is de omgekeerde wereld. De juiste ontwikkeling zou zijn om door te pakken met de inrichting van U-spaceluchtruim en ervoor te zorgen dat bemande luchtvaart daadwerkelijk kan voldoen aan het daarin verplichte gebruik van electronic conspicuity devices. Het eenvoudig verplicht stellen van reguliere ATC transponders is niet de juiste oplossing, omdat het in veel elementaire luchtvaartuigen niet mogelijk of uiterst onpraktisch is deze transponders mee te voeren. Er zijn inmiddels diverse oplossingen op de markt en met ondersteuning zal de ontwikkeling snel kunnen gaan. Pas dan is er een daadwerkelijke oplossing die tevens in de geest is van verordening 2021/664 die op 26 januari 2023 ingegaan is.

TGB/GB's zouden slechts ingesteld moeten worden om testen uit te voeren t.b.v. de ontwikkeling van electronic conspicuity devices en unmanned automatic air traffic control en andere gewenste/noodzakelijke tijdelijke instelling van gebieden met beperkingen zoals evenementen.

De CAA in het Verenigd Koninkrijk heeft tussen oktober 2020 en maart 2024 een stimulerings- en sponsorprogramma uitgevoerd voor vliegers van lichte vliegtuigen, die geen reguliere ATC transponder mee kunnen voeren of waarvoor het zeer onpraktisch is. Deze vliegers konden met een korting tot 50% (maximaal £ 250,-) een EC device op basis van ADS-B in/out aan te schaffen (voorbeeld: SkyEcho II). Het doel was om in ongecontroleerd luchtruim de algemene veiligheid en situational awareness te verhogen en om botsingen te voorkomen. Dit staat beschreven in CAP 1391.

Referentie CAP 1391 Electronic conspicuity devices:

<https://www.caa.co.uk/publication/download/15607>

Het steeds drukker wordende luchtruim met steeds meer beperkingen zorgt voor grotere risico's die om mitigerende oplossingen vraagt. Beperkingen zorgen juist voor congestie in gebieden zonder restricties met alle mogelijke gevolgen van dien.

De druk vanuit bedrijven en maatschappelijke instellingen om met BVLOS drones te gaan opereren is groot. Deze druk zou een motivatie moeten zijn om door te pakken bij de ontwikkeling van U-space. De voorgestelde wijziging zorgt voor nog meer sluitingen van delen van het luchtruim met ook nog eens potentieel gevaarlijke situaties. Immers, je mag een GB overvliegen, maar hoe is de veiligheid geborgd als bijvoorbeeld een vlieger van een zweefvliegtuig, paraglider of zeilvliegtuig geen thermiek meer heeft en een daling zal moeten maken en van boven de TGB/GB in vliegt? Dit geldt tevens voor gemotoriseerde luchtvaartuigen die een ongeplande voorzorgs- of noodlanding moeten maken.