



Netherlands Association of Commercial Aviation  
De Zanden 55 - 7395 PA TEUGE  
[www.naca.nl](http://www.naca.nl) - [secretariaat@naca.nl](mailto:secretariaat@naca.nl)  
KvK 34315758  
IBAN NL51INGB0009356983 te Amersfoort

Gedeputeerde Staten van Flevoland  
Postbus 55  
8200 AB LELYSTAD  
[info@flevoland.nl](mailto:info@flevoland.nl)

Datum : Woensdag 9 oktober 2019  
Uw kenmerk : NL.IMRO.9924.OPLuchtvaart-ON01

Betreft : Zienswijze op voorgenomen beleidswijziging Ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG).

Geachte heer/mevrouw,

De NACA (Netherlands Association of Commercial Aviation) is de belangenvereniging voor commerciële luchtvaart bedrijven in Nederland. Veel van de aangesloten NACA leden zijn commercieel actief op en vanaf luchthaven Lelystad en maken tevens gebruik van TUG ontheffingen in de Provincie Flevoland.

Met grote verbazing hebben wij kennis genomen van uw voornemen (met kenmerk NL.IMRO.9924.OPLuchtvaart-ON01) tot wijziging van de beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG).

Als NACA maken wij bezwaar tegen deze beleidsregel en wel met onderstaande argumenten:

1. De overwegingen die u noemt zijn feitelijk onjuist:

- **Overweging 2: "Dat voor een veilig gebruik van het luchtruim rond Lelystad Airport de 'CTR' als een 'no-fly' zone gaat gelden voor de kleine luchtvaart."**

Er bestaat in Nederland geen wetgeving, regeling of andere formele reden die een Controlled Traffic Region (CTR) aanwijst als no-fly-zone. Vliegveld Lelystad wordt weliswaar een gecontroleerd veld (verkeersleiding) maar dat is slechts bedoeld om vliegbewegingen veiliger en gecontroleerder uit te voeren. De veiligheid van TUG vluchten neemt overigens alleen maar toe als deze in gecontroleerde gebieden ligt. Daarbij is het zo dat het veilig gebruik van het luchtruim de verantwoordelijkheid is van het rijk (in dit geval gedelegeerd naar LVNL). Tenslotte is in deze overweging de term "kleine luchtvaart" absoluut niet opportuun, aangezien de CTR geen onderscheid maakt in types luchtvaart, evenals dat de van toepassing zijnde wet luchtvaart dit onderscheid niet kent.

- **Overweging 3: "Dat binnen de CTR geen mogelijkheden meer bestaan voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van nieuwe locaties"**

Er is geen enkele wettelijke – of anderszins - basis waarop deze aanname is gestoeld en wij kunnen geen enkele reden bedenken waarop u vindt uw beleid daarom te moeten aanpassen. Binnen geen enkele andere CTR in Nederland is deze onevenredig zware maatregel van toepassing. Binnen elke CTR in Nederland kan gewoon door middel van een TUG ontheffing worden geland. Om dit mogelijk te maken heeft LVNL een operationele helpdesk en een speciale procedure ingericht. Eventuele problemen met overig vliegverkeer worden in dat proces dan ook voorkomen cq in goede banen geleid.

Het bepalen van de TUG-locatie heeft bovendien niets te maken met het feit of deze wel of niet in een CTR ligt, aangezien de CTR betrekking heeft op luchtverkeer en de TUG toeziet op milieu en overlast aan het landzijdige deel van een vlucht. Hiermee werkt de provincie verwarrend en werkt zijonveiligheid in de hand.



Netherlands Association of Commercial Aviation  
De Zanden 55 - 7395 PA TEUGE  
[www.naca.nl](http://www.naca.nl) - [secretariaat@naca.nl](mailto:secretariaat@naca.nl)  
KvK 34315758  
IBAN NL51INGB0009356983 te Amersfoort

2. De aanpassing van Artikel 1, onderdeel B is discriminerend en daarmee onwettig:
- U voegt een uitzondering toe ten behoeve van de stichting Opkikker. Door deze toevoeging worden andersoortige activiteiten benadeeld c.q. uitgesloten. Ook worden bedrijven of instanties benadeeld/uitgesloten een vergelijkbare activiteiten ontplooiën als de genoemde stichting.

In de toelichting die u geeft wil ik bovendien wijzen op een andere foute aanname. U schrijft dat door de komst van een CTR, piloten in grote vliegtuigen "alleen op hun instrumenten kijken". Dit is een aanname die kant noch wal raakt en gaat geheel voorbij aan de werkwijze, regelgeving en regelmatige training waar piloten mee te maken hebben of aan onderhevig zijn geweest.

Tenslotte willen we hierbij nogmaals benadrukken dat uw TUG-beleid enkel mag worden toegespitst op het landzijdige deel van uitgevoerde vluchten zoals ook de doelstelling was van de aanpassingswet RBML. Onderwerpen zoals *het doel* van de vlucht of *luchtzijdige aspecten* vallen buiten het mandaat van de provincie en behoren tot het mandaat van de rijksoverheid (ministerie I&W).

Aangezien de overwegingen geheel onjuist zijn en de overige toevoegingen niet wettelijk zijn toegestaan, is er geen reden om het provinciale TUG-beleid voor de provincie Lelystad aan te passen of te wijzigen.

Wij stellen de open dialoog met u erg op prijs en hechten veel aan een goede samenwerking, echter wij voelen ons genoodzaakt om ons in dit geval het recht voor te behouden om alle mogelijke juridische middelen aan te wenden om het doorvoeren van deze onjuist onderbouwde beleidsregel tegen te houden. Ik verzoek u daarom met klem deze beleidswijziging in zijn geheel in te trekken.

In afwachting van uw antwoord verblijf ik.

Met vriendelijke groet namens het bestuur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniel van Vliet', written over a horizontal line.

Daniel van Vliet  
Secretaris NACA

[secretariaat@naca.nl](mailto:secretariaat@naca.nl)

In kopie:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Interprovinciaal Overleg (IPO)
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- AOPA
- KNVvL