

KnvvL

De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) is op negentien oktober 1907 opgericht en is daarmee de oudste luchtvaartorganisatie in Nederland. De KNVvL, die momenteel zo'n 17.000 leden telt, is van oudsher de organisatie voor luchtvaartzaken in ons land. In haar bijna negentigjarig bestaan heeft de Vereniging zich met een veelheid van taken bezig gehouden en zich voortdurend beijverd voor het ontplooiën van nieuwe initiatieven op het terrein van de luchtvaart.

IMAN VAN DEN BOSCH*

Vrijwel alle Nederlandse instellingen en bedrijven op het gebied van de luchtvaart hebben bij hun ontstaan van doen gehad met de KNVvL. De Nederlandse luchtvaart heeft zich in haar bestaan een goede reputatie verworven in de wereld. Ons nationale luchtvervoer, instellingen van wetenschap en onderzoek staan hiervoor borg. Tegenwoordig is de KNVvL de koepelorganisatie voor de sportieve en recreatieve luchtvaart. Zij kent acht luchtvaartafdelingen te weten: ballonvaren, modelvliegsport, motorvliegen, parachutespringen, schervliegen, ultralichtvliegen, zeilvliegen en zweefvliegen. Daarnaast kent de KNVvL een drietal afdelingen die zich bezighouden met respectievelijk algemene luchtvaartangelegenheden, luchtvaartkennis en luchtvaartwetenschappen.

De KNVvL is belangenbehartiger op zowel nationaal als internationaal niveau. Zo is de KNVvL onderhandelingspartner voor de overheid bij aangelegenheden betreffende de regelgeving inzake luchtvaart. Op internationaal niveau behartigt de KNVvL de belangen van de recreatieve luchtvaart binnen de Federation Aeronautique Internationale (FAI), welke organisatie is erkent door het Internationaal Olympisch Comité (IOC). Op Europees niveau behartigt zij de be-



Tijdens de opening van het ULV-vliegveld op de Maasvlakte. Foto: Roger Soupart

langen van de sportieve en recreatieve luchtvaart binnen Europese Airports.

TOEKOMST

Zo vanzelfsprekend als het ooit was op de plek naar eigen keus het luchtruim te kiezen zo anders is dat tegenwoordig. Regelgeving is neergelegd in mondiale en internationale verdragen in het kader van de ICAO, de International Organisation for Civil Aviation, Europese en vooral nationale regelgeving bepalen heden ten dage de mate van vrijheid van vliegen en meer in het bijzonder de ruimte voor het beoefenen van luchtvaart.

In het najaar van 1995 is op initiatief van de regering een begin gemaakt met het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur, afgekort TNLI. Dit project is gestart naar aanleiding van in de toekomst te verwachten ontwikkelingen rond de luchthaven Schiphol en de mogelijke gevolgen daarvan voor mens, milieu

en ruimte. Aanvankelijk was het de bedoeling de in de toekomst te verwachten ontwikkelingen van de kleine luchtvaart hierin eveneens op te nemen. Om uiteenlopende redenen is besloten voor de sector van de kleine luchtvaart, waartoe ook de sportieve en recreatieve luchtvaart behoort, een apart onderzoek uit te voeren onder de naam KLI (Kleine Luchtvaart Infrastructuur). Het KLI-project wordt evenals het TNLI project benaderd vanuit nut en noodzaak in relatie tot milieu, economie en veiligheid. Door de binnen de KNVvL georganiseerde luchtvaart wordt in de sfeer van milieu en veiligheid heel veel gedaan, de economische factor van luchtvaart wordt gering genoemd.

LUCHTVAARTTERREINEN

Naar aanleiding van een tussentijdse stand van zaken in het kader van het KLI project komt naar voren dat in sommige kringen in de kleine luchtvaart, waartoe ook de sportieve en recre-

ampt met ruimtegebrek

atieve luchtvaart behoort, als hinderlijk wordt ervaren en dat met deze activiteiten bovendien veel ruimte in beslag wordt genomen. In hun belevingswereld komt het over alsof een grote groep te lijden heeft van de sportieve geneugten van een kleine groep mensen. In weer andere kringen valt te beluisteren dat het met de geluidsoverlast wel meevalt en zij wijzen daarbij op de belangen van de kleine luchtvaart zoals die van opleidingschool voor ver keersvliegers in de grote luchtvaart en andere beroepsvliegers. Enerzijds wordt de noodzaak van bepaalde vormen van luchtvaart erkend en anderzijds realiseert men zich -zeker in kringen van de luchtvaart- dat in een druk bevolkt land als Nederland creatief naar oplossingen moet worden gezocht.

Voor het beoefenen van luchtsporten is niet alleen luchttruim nodig, maar zijn er ook terreinen van waar af men kan opstijgen en landen nodig. Vanaf het moment dat in Nederland de luchtvaart tot ontwikkeling kwam zijn vele luchtvaartterreinen ingericht, waarvan er in de loop van de tijd de nodige zijn verdwenen. Daarnaast zijn vele luchtvaartterreinen, die ooit ver buiten de bebouwde kom lagen, inmiddels dicht genaderd door de huizenbouw. Planologen hebben er kennelijk enige moeite mee gemeenten uit te breiden in de richting van vliegvelden, dit vooral vanwege het feit dat zij tweedimensionaal denken, dit in tegenstelling tot de drie dimensies van de luchtvaart. Exploitanten en gebruikers van het betreffende terrein lijken dan in het beklagenbankje te worden gezet omdat zij daar, vaak al velen

tientallen jaren, bezig zijn met het uitoefenen van hun bedrijf of hobby die als hinderlijk door de hen opgedrongen omgeving wordt ervaren. De druk wordt opgevoerd om het betreffende terrein op te heffen ten behoeve van woningbouw dan wel voor een andere bestemming.

OVERHEID

Wanneer het voortbestaan van luchtvaartterreinen zoals hier beschreven wordt bedreigd en men de autoriteiten vraagt om een alternatieve locatie te vinden of in ieder geval daarbij behulpzaam te willen zijn, wordt er veelal niet thuis gegeven. Een recent voorbeeld van een sluiting van een luchtvaartterrein is Ypenburg, waar een twintigtal zweefvliegclubs en enkele modelvliegclubs reeds vele decennia actief zijn. Deze sluiting bleek noodzakelijk in verband met de behoefte aan woningbouw in de regio Haaglanden. De betreffende luchtsport clubs en de KNVvL hebben zich ingespannen een nieuwe locatie te vinden voor de betreffende luchtsporten. Overleg met de instanties die het vertrek van de clubs op Ypenburg hebben bewerkstelligd om een andere locatie te vinden bleef zonder gevolg. Men onderkent wel het probleem, maar acht zich niet verantwoordelijk omdat de woningbouw een onderdeel vormt van het rijksbeleid. Hoewel ook luchtsporters doordrongen zijn van het belang van de woningbouw, moet dit niet altijd ten koste van hen gaan.

Die zelfde rijksoverheid heeft haar verantwoordelijkheid waar het gaat om het accommoderen van sporten, waartoe ook de sportieve en

recreatieve luchtvaart behoort, gedelegeerd aan gemeenten en provincies. In de nota *Kiezen voor groen*, welke in de Tweede Kamer is behandeld, valt te lezen dat gemeenten en provincie primair verantwoordelijk zijn voor het accommoderen van sporten. Tijdens de discussie in de Kamer over deze nota spreekt deze haar zorg uit over de wijze waarop hieraan door de provincie en gemeenten uitvoering wordt gegeven.

Hier blijkt de schoen te wringen. Zolang het sportfaciliteiten betreft binnen een bepaalde gemeente dan zal het gemeentebestuur, al is het alleen maar om electorale redenen, hieraan het nodige doen. Een terrein voor het beoefenen van een luchtsport, bijvoorbeeld zweefvliegen of modelvliegen, levert al gauw problemen op. Niet alleen vanwege het bestaande bestemmingsplan en het ruimtebeslag, voor zweefvliegen toch altijd nog zo'n vijftien hectare, maar ook vanwege het feit dat het betreffende terrein niet allen door de ingezetenen van de betreffende gemeente wordt gebruikt. Ook de provincie wil hier in veel gevallen niet veel aan doen, met het excuus dat de gemeenten door middel van hun bestemmingsplannen een keuze hebben gemaakt. Het heeft er alle schijn van dat het grensoverschrijdende karakter van terreinen voor de sportieve en recreatieve luchtvaart enigszins door de hier geschetste situatie tussen wal en schip dreigt te vallen.

OPLOSSINGEN

Indachtig de behoefte aan ruimte voor woningbouw en ruimte voor recreatie is het van groot belang efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte. In eerste instantie kan hierbij worden gedacht aan een intensiever medegebruik van vliegvelden, zoals militaire terreinen die nog wel worden aangehouden maar "slappend" zijn en zouden de mogelijkheden dienen te worden bekeken om landbouwgronden, die in grote getale worden afgestoten, in te richten als luchtvaartterrein, om daarmee het circuitvliegen, nodig voor het leren van starten en landen, en naar wordt aangenomen de grootste bron van verstoring, uit de omgeving van de bebouwing weg te halen. Het realiseren van dergelijke oplossingen vraagt om inzet van zowel, de rijksoverheid, de provincie en gemeenten, maar ook van de piloten.

*Iman van den Bosch, directeur KNVvL



Een nieuw luchtvaartterrein van de KNVvL is het Utra Lichte Vliegtuigen-vliegveld op de Maasvlakte. Foto: Roger Soupart