



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

VNV Position Paper

LUCHTVAARTNOTA 2020-2050



Inleiding

De Luchtvaartnota 2020-2050 gaat in op de vraag hoe de Nederlandse luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Dit initiatief leidt tot langjarig luchtvaartbeleid, en de VNV juicht dat toe.

De VNV mag als directe vertegenwoordiger van 95 procent van alle verkeersvliegers in Nederland zitting nemen in de klankbordgroep die speciaal voor deze Luchtvaartnota is gecreëerd.

Wij zijn verheugd dat er oog is voor de noodzaak en wenselijkheid van de betrokkenheid van de vliegers hierbij. Bij iedere uitvoering van luchtvaart zijn immers piloten betrokken. Zij zijn eindverantwoordelijk voor iedere vlucht

en zien in de dagelijkse operatie de effecten van gevoerd beleid. De onafhankelijke input die deze centrale beroepsgroep bij luchtvaartbeleid kan leveren, is onmisbaar bij het opstellen van een meerjarenbeleid.

De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) is de vakvereniging van die piloten, die zich (o.m.) ten doel stelt de veiligheid in de burgerluchtvaart te bevorderen en de professionaliteit van verkeersvliegers te verhogen. Hiervoor is specialisme aanwezig en een (inter)nationaal kennisnetwerk.

Bij het tot stand komen van de Luchtvaartnota is participatie essentieel. Enerzijds om gedragenheid te creëren, anderzijds om alle relevante vraagstukken op tafel te krijgen. Echter, de weging van de diverse belangen is complex en in veel gevallen zo specialistisch dat dit uitsluitend centraal, vanuit een holistisch perspectief kan plaatsvinden.





Voorkomen moet worden dat bepaalde invalshoeken door een sterkere vertegenwoordiging in het debat op voorhand zwaarder gaan tellen dan andere potentieel zeer belangrijke invalshoeken, die met een kleinere stem aan tafel vertegenwoordigd zijn.

Inventarisatie, met als doel de beleidsmakers een volledig beeld van het vraagstuk te bieden, zou dan ook het hoofddoel van de Luchtvaartnota moeten zijn.

Een verstandig, bestendig en gedragen beleid kan immers alleen tot stand komen wanneer participatie leidt tot een zo volledig mogelijk overzicht van alle feitelijke omstandigheden en belangen die naar oordeel van de belanghebbenden ten grondslag moeten liggen aan de vaststelling van dit beleid.

Onafhankelijke experts dienen ingeschakeld te worden om te waarborgen dat feiten zorgvuldig, juist en met voldoende nuance worden gepresenteerd. Waarna de beleidsmakers het uiteindelijke beleid kunnen bepalen.

De Luchtvaartnota wordt opgesteld aan de hand van vier kwadranten:

- Veiligheid
- Economie
- Duurzaamheid
- Leefomgeving

Hierbij is het kwadrant veiligheid randvoorwaardelijk. Deze opzet is ons helder, de wijze van invulling echter niet. Daarom hierbij onze visie op wat minimaal opgenomen dient te worden in de Luchtvaartnota 2020-2050 uitgesplitst naar de kwadranten.

Samenvatting

VEILIGHEID

- Veiligheid is geen gegeven, daar dient constant aan gewerkt te worden
- Het OVV-rapport kan dienen als basis
- Betrokkenheid van vliegers (VNV) bij het veiligheidsbeleid
- Onafhankelijk toezicht op keuzes die gemaakt worden rondom veiligheid
- Veilige integratie van onbemande luchtvaart in het Nederlands luchtruim

ECONOMIE

- Gelijk speelveld creëren
- Bestrijden van sociale misstanden
- Voldoende oog voor duurzame inzetbaarheid voor medewerkers in de luchtvaart

DUURZAAMHEID

- Technologie stimuleren: zuinigere vliegtuigmodellen, synthetische kerosine
- Single European Sky
- Optimalisatie van vliegroutes in Nederland

LEEFOMGEVING

- Luchtvaart kan veilig en milieubewust groeien in Nederland
- Bij groei is het verminderen van effecten van luchtvaart op de leefomgeving en de acceptatie hiervan van belang
- Beleid moet geen onrealistische verwachtingen creëren wat leidt tot complexiteiten met druk op de veiligheid als gevolg of teleurstelling in de toekomst

Veiligheid

Veiligheid dient de randvoorwaarde voor luchtvaart te zijn. Met een goed veiligheidsniveau en -systeem is de luchtvaart in staat te groeien. Daarbij is de toezichhoudende rol van de eindverantwoordelijke van dit veiligheidssysteem, de Nederlandse staat, onontbeerlijk.

Het OVV-rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol' vormt een goede basis voor de maatregelen die noodzakelijk zijn om het veiligheidsniveau te garanderen. Iedere vijf jaar dient vervolgens de staat van luchtvaartveiligheid onafhankelijk getoetst te worden.

Een solide geïntegreerd Safety Management System (SMS) moet aan de basis staan van de wijze waarop aanpassingen aan (luchtvaart)infrastructuur en procedures tot stand komen.

Gezien de kritische aard van dergelijke besluitvorming en het risico dat financiële overwegingen een ontoelaatbaar grote rol gaan spelen daarbij, is onafhankelijk toezicht op het goed functioneren van een dergelijk SMS-systeem essentieel. Nederland zou zich moeten profileren als voorbeeldland voor de solide inrichting hiervan.

'VEILIGHEID VliegVERKEER SCHIPHOL'

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

ONAFHANKELIJK TOEZICHT





Luchtvaart is de veiligste transportmodaliteit ter wereld. Dit resultaat is bereikt door een 'just culture', waarin werknemers open en eerlijk kunnen rapporteren over gemaakte fouten en noodzakelijke verbeteringen, om zo vast te kunnen stellen waar de veiligheid van het systeem nog verder vergroot kan worden.

JUST CULTURE

Belangrijk hierbij is dat rapportages worden gebruikt om zwakke plekken in het systeem op te sporen, niet om een dader aan te wijzen. Niet straffen maar leren moet in alle gevallen centraal blijven staan.

Het hoge veiligheidsniveau kunnen we in Nederland alleen maar handhaven als de menselijke keten van werknemers die de drager zijn van de veiligheidscultuur aan tafel zitten en meepraten over het doorvoeren van veiligheidsmaatregelen.

Veiligheid moet namelijk in het dna van werknemers in de luchtvaartsector zitten. De verwevenheid tussen overheid en sector (vliegtuigfabrikanten, luchtvaartmaatschappijen) staat onafhankelijke besluitvorming en toezicht potentieel in de weg. Bij gesprekken over veiligheidsmaatregelen dienen de gebruikers (piloten) betrokken te worden. Zij zien dagelijks de effecten van (operationele) aanpassingen en zijn eindverantwoordelijk voor iedere vlucht.

EINDVERANTWOORDELIJK

Wetenschappelijk onderzoek van verschillende Europese universiteiten (LSE, Universiteit van Gent) hebben de directe relatie aangetoond tussen een veiligheidscultuur en de sociale omstandigheden waarin gewerkt moet worden. Het uitbannen van sociale misstanden is noodzakelijk voor het verbeteren van de vliegveiligheid.

**DIRECTE RELATIE TUSSEN
VEILIGHEIDSCULTUUR EN
SOCIALE OMSTANDIGHEDEN**

Pay2Fly, schijnzelfstandigheid, flag of convenience, onduidelijkheid over het toepasselijk recht en niet doorbetaald worden bij ziekte, zijn slechts enkele voorbeelden van deze misstanden. Door het internationale karakter van de luchtvaart is dit weliswaar niet eenvoudig, maar wel zeer noodzakelijk.

Dit geldt vanzelfsprekend voor in Nederland gevestigde bedrijven die werkzaam zijn in de luchtvaart, maar ook expliciet voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die van en naar en over Nederland willen opereren. Wanneer er aanwijzingen zijn dat er sprake is van misstanden, dient hierop door de Nederlandse autoriteiten te worden ingegrepen, ultimo door het intrekken van landings- en overvliegrechten.

De gemeenschappelijke Europese regels voor drones zijn onlangs door EASA gepubliceerd en van kracht geworden. De Nederlandse overheid dient erop toe te zien dat deze regels worden gehandhaafd, opdat de veiligheid van de bemande luchtvaart gegarandeerd blijft. In de nabije toekomst zal het onbemande luchtverkeer (categorie specifiek en gecertificeerd) in toenemende mate deelnemen in het (gecontroleerde) luchtruim.

EUROPESE REGELS VOOR DRONES

In het bijzonder in de specifieke categorie van de onbemande luchtvaart dient het toezicht op de (verplichte) risicoanalyse van de operatie, inclusief de competenties van de piloot op afstand, van voldoende kwaliteit te zijn. Het huidige veiligheidsniveau in het (gecontroleerde) luchtruim mag hierdoor niet afnemen.

Economie

Luchtvaart is een infrastructuur en daarmee onderdeel van de economische puzzel. Luchtvaart voorziet in een behoefte en groeit qua omvang mee met de economische ontwikkeling.

Met luchtvaart gaat veel werkgelegenheid gepaard. 300.000 Nederlandse gezinnen hebben brood op de plank door de luchtvaartsector. Deze werkgelegenheid heeft een positieve bijdrage op het draagvlak van de luchtvaartindustrie in Nederland. Daarbij is de bijdrage aan de Nederlandse schatkist substantieel.

VEEL WERKGELEGENHEID

Eerlijke concurrentie dient randvoorwaardelijk te zijn om toegang te krijgen tot de Nederlandse en Europese luchtvaartmarkt. Gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen stelen Europese luchtvaartbanen en zetten op termijn het behoud van zelfbeschikking over de luchtvaartinfrastructuur op de tocht. Nederlandse en Europese overheden moeten toezien op een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen (level playing field & fair competition).

EERLIJKE CONCURRENTIE

Het stellen van sociale vestigingsvereisten kan voor bovenstaande een oplossing zijn. Luchthavens dienen binnen door de overheid voorgeschreven kaders sociale vestigingsvereisten te stellen voor bedrijven en luchtvaartmaatschappijen die zich vestigen of ervan gebruikmaken. In deze sociale vestigingsvereisten zouden de fundamentele werknemersrechten, zoals beschreven in het ILO-verdrag, vastgelegd moeten worden, evenals het recht van toepassing op werkzekerheid en veiligheidscultuur.

SOCIALE VESTIGINGSVEREISTEN



Duurzaamheid

Het vliegtuig is een efficiënt vervoersmiddel. Vliegtuigen worden met iedere nieuwe generatie zuiniger en stiller. Deze lijn moet worden doorgezet en gestimuleerd. Op korte termijn kan het gebruik van schonere vliegtuigen worden gestimuleerd via luchthavengelden. Op langere termijn zijn nieuwe vliegtuigtypen noodzakelijk voor verdere verduurzaming van de vloot. Hierbij wordt opgemerkt dat brandstof een substantiële kostenpost vormt voor luchtvaartbedrijven, wat een belangrijke intrinsieke prikkel is om tot verduurzaming van de luchtvaart te komen.

ZUINIGER EN STILLER

Gebruik van meer duurzame brandstoffen moet gestimuleerd worden.

DUURZAME BRANDSTOFFEN

Het komende decennium hopen wij dat de Nederlandse overheid een belangrijke partner wordt in innovatie, waarmee Nederland een proeftuin kan worden op het gebied van duurzaamheid. Opbrengsten van eventuele heffingen (bijvoorbeeld een vliegtaks) kunnen daarvoor aangewend worden.

Heffingen op luchtvaart, zoals ticket-taks, accijns op kerosine en emissiehandel, dienen mondiaal afgesproken te worden. Luchtvaart is immers grens- en continentoverschrijdend. Deze zaken op nationaal of regionaal niveau inregelen gaat ten koste van het level playing field.



Al bijna vijftien jaar wordt er over één Europees luchtruim gesproken. Nu vliegen we jaarlijks miljoenen kilometers om. Dit is inefficiënt en niet duurzaam.

ÉÉN EUROPEES LUCHTRUIM

Optimalisatie van vliegroutes in Nederland is wenselijk. Dit is echter strijdig met het bedienen van meerdere vliegvelden in een klein gebied. In de allocatie van (decentrale) groeicapaciteit dient dit aspect expliciet mee te wegen.

OPTIMALISATIE VLEGROUTES

Bij een herindeling van het luchtruim moet ook plaats blijven voor general aviation. Voor plezierluchtvaart (zweefvliegen, ballonvaren etc.), maar ook om vliegscholen voldoende ruimte te geven en het opleiden van piloten in Nederland mogelijk te houden.

Leefomgeving

Stabiel beleid gericht op de echte problemen en oplossingen is noodzakelijk voor draagvlak voor luchtvaart. Dat betekent (onder meer):

Maatschappelijke steun is onontbeerlijk voor een sector als de luchtvaart. Vertrouwen neemt af bij het niet nakomen van afspraken en beeldvorming op basis van verkeerde feiten. Een overheid die op basis van toekomstbestendig beleid actief de regie voert is de oplossing. Dit betekent echter ook dat het de overheid is die het beleid maakt op basis van input van alle belanghebbenden. Voorkomen moet worden dat op decentrale tafels afspraken worden gemaakt met deelgroeperingen.

MAATSCHAPPELIJKE STEUN

Een luchthaven die in de top 3 van Europa staat qua omvang geeft onvermijdelijk overlast. Allereerst dient door de overheid de afweging te worden gemaakt welk belang voor Nederland aan de luchtvaart wordt gehecht en of de gevolgen van die keus voor de leefomgeving acceptabel zijn.

De lusten en de lasten dienen wij dan ook te accepteren. Een onrealistische druk om overlast zo veel mogelijk te beperken leidt tot teleurstelling enerzijds en tot keuzes die op gespannen voet staan met een veilige operatie anderzijds.



Zeer zorgvuldig overwogen moet worden of spreiding van verkeer over meerdere luchthavens het gewenste effect heeft voor de leefomgeving. Het geluid wordt er immers niet minder door, maar het komt op een andere plaats terecht. Het ligt zelfs in de rede dat doordat aankomst- en vertrekroutes van verschillende velden elkaar in de weg zitten, verkeer gemiddeld lager zal vliegen. Dit heeft een toename van overlast en brandstofgebruik tot gevolg.

Oplossingen voor geluidshinder moeten gebaseerd zijn op inhoudelijke maatregelen en niet op het berekenen van de geluidsbelasting. Geluidsbelasting (aantal vluchten/Db) is niet gerelateerd aan de ervaren hinder.



Conclusie

VEILIGE DUURZAME GROEI

Een Luchtvaartnota 2020-2050 zonder aandacht voor de positie en rol van werknemers/piloten van de luchtvaartsector is voor ons onacceptabel.

De luchtvaartsector wordt steeds vaker geconfronteerd met sociale misstanden.

Oneerlijke concurrentie, gebrek aan onafhankelijke dialoog en een terugtrekkende overheid werken dit in de hand. Dit kan als ultieme consequentie hebben dat onder meer de vliegveiligheid onder druk komt te staan.

Een hoog veiligheidsniveau is geen gegeven, maar heeft continue aandacht. Een just culture, Safety Management Systeem en betrokken rol van piloten zijn hierbij noodzakelijk.

Maatschappelijke gedragenheid voor luchtvaart is noodzakelijk. Daarbij moeten eerlijke afspraken gemaakt worden over de (geluids)effecten van luchtvaart en het nog duurzamer maken ervan.



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**