

Aan:

Leden van de Gemeenteraad van Katwijk en Wassenaar

Leden van de Raadscommissies van Katwijk en Wassenaar

Onderwerp: Bestuurlijke afspraken over Unmanned Valley; notitie van de Aeroclub Valkenburg (ACV)

Zeer geachte leden van de Gemeenteraad en Raadscommissie,

De Aeroclub Valkenburg (ACV), als motorzweefvliegclub voortgekomen uit de Marine Luchtvaart Dienst, heeft vele tientallen jaren in goede harmonie en samenwerking met de modelvliegtuigbouwers en zweefvliegers (ZHVC) gebruik kunnen maken van het Vliegkamp Valkenburg; hiermee is met name een belangrijke bijdrage geleverd in onze drukbevolkte randstad aan een laagdrempelige mogelijkheid om vliegopleidingen te volgen en vliegvaardigheid in de stand te houden, hetgeen vaak de basis is geweest voor een latere loopbaan in de luchtvaart (en ruimtevaart). Ook bood de ACV, door de associatie met de ESTEC Flying Club, de mogelijkheid tot het beoefenen van de vliegsport aan de internationale medewerkers van dit grootste Europese ruimtevaartcentrum, waar inmiddels ook het Galileo Reference Centre voor satelliet navigatie bijgekomen is.

Uw Raad heeft het belang van een en ander op de juiste waarde weten te schatten, toen er een abrupt einde dreigde te komen aan deze activiteiten na het sluiten van het Vliegkamp Valkenburg; in de gezamenlijke Motie Zweefvliegers Locatie Valkenburg, unaniem door de Raden van Katwijk en Wassenaar aangenomen op 25 en 22 september 2014, werd het Rijksvastgoedbedrijf (als nieuwe beheerder van het voormalige Vliegkamp) opgeroepen om een tijdelijke voorzetting van de vliegactiviteiten mogelijk te maken en de Colleges van beide gemeenten om na te denken over de mogelijkheid om het vliegen een permanente plaats te geven binnen de lokatie Valkenburg.

Inmiddels zijn wij meer dan 4 jaar verder, is er geen sprake geweest van een tijdelijke voortzetting van de vliegactiviteiten ten gevolge van een weigering van het Rijksvastgoedbedrijf en bevinden de vliegclubs zich in een overlevingsmodus, die naar mate de tijd verstrijkt, steeds moeizamer wordt.

Sinds het initiatief voor een Unmanned Valley Valkenburg (UMV) op tafel kwam en dit met name door de Gemeente Katwijk positief en constructief werd ontvangen, is er ook bij ons weer enig uitzicht ontstaan dat op basis van medegebruik van het testgebied voor UMV op non-interferentie basis het vliegen hervat zou kunnen worden. Wij hebben dit dan ook in de afgelopen jaren frekwent gecommuniceerd met onze bestuurlijke contacten in de gemeenten Katwijk en Wassenaar. Ook hebben wij er hierbij op gewezen dat op basis van ontwikkelingen in de afgelopen jaren met betrekking tot electrisch aangedreven lichte vliegtuigen (waarvan de Europese certificatie nog voor de komende zomer zal plaatsvinden) er een unieke synergie zou kunnen worden tot stand gebracht met UMV, hetgeen zowel door de Stichting UMV als de TU Delft wordt onderschreven. Het maatschappelijk belang van deze ontwikkeling in het kader van de veel besproken energietransitie behoeft natuurlijk geen verder betoog, zeker wat betreft de impuls die electrisch vliegen aan de ontwikkeling en succes van UMV zou kunnen toevoegen!

De eerder dit jaar gepubliceerde Integrale Ruimtelijke Verkenning (IRV) had ons verdere hoop gegeven dat de ontwikkelingen van de lokatie Valkenburg zich op ruimtelijk gebied in de goede richting bewogen, met name gelet op de geprojecteerde ligging en afmetingen van het UMV testgebied (1000 x 500 m), welke naadloos leken aan te sluiten bij de behoeften van zowel zweefvliegers als motorzweevers.

Inmiddels zijn wij geconfronteerd met de recent tot stand gekomen en reeds ondertekende bestuurlijke afspraken UMV, projectlokatie Valkenburg. Uiteraard zijn wij als inwoner van deze regio verheugd dat het UMV nu formeel een kans krijgt om letterlijk en figuurlijk van de grond te komen en daarmee een belangrijke bijdrage kan leveren aan onze lokale economie. Maar het opofferen, als “compromis” aangeduid, van onze toch alleszins gerechtvaardigde claim (ondersteund door uw motie uit 2014) om de recreatieve vliegactiviteiten op Valkenburg te hervatten, heeft ons volledig overvallen, waarbij bovendien naar onze vaste overtuiging onjuiste argumenten zijn aangevoerd.

Zoals hierboven reeds betoogd, zijn wij altijd uitgegaan van medegebruik van het UMV testgebied, derhalve kan er geen sprake zijn van een “financiële impact” omdat er geen extra ruimteclaim wordt gelegd; hetzelfde geldt voor de “invloed op de woningbouw”, aangezien de geluidsbelasting van het vliegen niet uitkomt boven de UMV activiteiten, zeker indien de ACV zou overgaan op elektrisch aangedreven vliegtuigen.

Met betrekking tot de vliegtechnische aspecten zijn er voor onze aeroclub (ACV) geen belemmeringen voor wat betreft de voorlopige afmetingen van het UMV testgebied van 500 x 500m (dat bovendien een diagonaal van 700m impliceert!); onze huidige generatie motorzweefvliegtuigen hebben voldoende aan ruim 300m startlengte, terwijl de geplande elektrisch aangedreven vliegtuigen hier nog onder zitten en bovendien zeer stijl kunnen uitklimmen en hoogte winnen.

Ons baserend op de berichtgeving en documentatie van het College van B&W van Katwijk, en aannemende dat de communicatie van Wassenaar op dit gebied geen andere inzichten zal brengen, kunnen wij niet anders concluderen dan dat het huidige “compromis” met name het stempel draagt van het Rijksvastgoedbedrijf, aangezien deze organisatie in eerste instantie ook UMV (zoals geprojecteerd in de IRV) zou hebben afgewezen op de lokatie Valkenburg. Gelet op de voorgeschiedenis met betrekking tot uw motie Zweefvliegen uit 2014, moeten wij derhalve aannemen dat het opofferen van het vliegen op de lokatie Valkenburg van het Rijksvastgoedbedrijf afkomstig is. In dit verband willen wij U dan ook wijzen op een eerder dit jaar aangenomen motie van de 2e Kamer met betrekking tot deze overheidsorganisatie (motie Ronnes CDA van 29 mei 2018), waarbij het Rijksvastgoedbedrijf wordt opgeroepen een constructieve en doortastende bijdrage te leveren aan de spoedige realisatie van de bouwlokatie Valkenburg, met als algemene beleidslijn voor deze organisatie om niet alleen te kijken naar winstmaximalisatie, maar ook naar maatschappelijk rendement (!). Het doet ons voorkomen dat dit laatste aspect met betrekking tot het hervatten van de vliegactiviteiten op Valkenburg geheel uit het oog is verloren en dat derhalve het “compromis” moet worden heroverwogen door het vliegen haar gerechtvaardigde plaats terug te geven op de lokatie Valkenburg, hetzij binnen of buiten de voor UMV aangewezen testzone.

Wij rekenen op U om de thans voorliggende bestuurlijke afspraken bij te stellen in lijn met uw motie uit 2014!

Aeroclub Valkenburg (ACV)

Bijlage bij de Notitie van de Aeroclub Valkenburg (ACV) d.d. 17 januari 2019 betreffende Bestuurlijke Afspraken over Unmanned Valley Valkenburg .

1. De Aeroclub Valkenburg (ACV) heeft een officieel erkende vliegopleiding volgens Europese regelgeving (EASA), onder toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I & W).
2. Persbericht betreffende eerste vlucht met een elektrisch productievliegtuig in het Nederlandse luchtruim en beschrijving van de Pipistrel Alpha Electro (zie Annex 1); met dit type vliegtuig zou de Aeroclub Valkenburg haar vliegactiviteiten kunnen hervatten binnen de voor Unmanned Valley aangegeven testzone van 500 x 500 m voor starten en landen.
3. De Aeroclub Valkenburg is aangesloten bij het landelijk Platform Duurzaam Vliegen, opgericht in samenwerking met het ministerie van I & W om alle facetten van duurzaam vliegen in Nederland te stimuleren.
4. Verslag van de opening van Droneport in Sint-Truiden (voormalige luchtmachtbasis in België) in December 2018, waarin ook het belang van de interactie tussen drones en recreatief vliegverkeer wordt benadrukt (zie Annex 2).

EERSTE ELEKTRISCHE VLUCHT VANAF VliegVeld HILVERSUM

De eerste vlucht met een elektrisch produktievliegtuig in het Nederlandse luchtruim heeft op **vrijdag 13 oktober 2017** plaatsgevonden. Een **Pipistrel Alpha Electro** maakte een vlucht vanaf vliegveld Hilversum naar de voormalige luchtmachtbasis Soesterberg.

De Pipistrel is vanuit Slovenië naar Hilversum vervoerd op een trailer en daar in elkaar gezet. De Sloveense fabriekspiloot van deze historische vlucht was Nejc Faganelj, de passagier was vice-admiraal Arie Jan de Waard, directeur Defensie Materieel Organisatie. In het Nationaal Militair Museum op Soesterberg werd in dat weekend namelijk het evenement Science for Humanity gehouden.

De Pipistrel Alpha Electro is een tweepersoons trainingsvliegtuig (EASA-LSA) met een innovatieve propeller die wordt aangedreven door een 60 kW (80 pk) elektromotor. Deze lichtgewicht motor weegt slechts 20 kilogram. Het battery pack bevat accu's die goed zijn voor 21kWh en daar kan circa 1,5 uur mee worden gevlogen. In de praktijk betekent dat een vluchtduur van één uur plus 30 minuten reserve voordat er een fast recharge van 45 tot 60 minuten nodig is. Gedurende de vlucht wordt bij het dalen tot 13% energie teruggewonnen door de speciaal ontworpen "*propmill*" propeller die energie kan opwekken door de technologie van *regenerative breaking*. De kosten van de groene elektriciteit die nodig is voor een uur vliegen bedragen ongeveer € 2,-. De Pipistrel Alpha Electro heeft een maximaal startgewicht van 550 kg met een nuttige lading van 180 kg. Het heeft een korte startlengte (**max. 270 m**) en een klimvermogen van meer dan 380 m per minuut.

Daarmee is de Pipistrel Alpha Electro een ideaal stil en duurzaam trainingstoestel voor vliegscholen en vliegclubs, vooral op groene velden in de onmiddellijke nabijheid van bewoonde gebieden. Er was grote belangstelling van landelijke media, regionale media en de vakpers. Het college van Burgemeester en Wethouders van Hilversum en Wijdemereren toonden ook veel interesse in deze duurzame technologische innovatie. Werkelijk een "Tesla met Vleugels"!



Annex 2

NIEUWS > NIEUWS > ARCHIEF

'Ooit stijgen hier vliegende auto's op'

22 december 2018 00:00

🔖 f in 🐦 ✉



Op de campus van Droneport in Sint-Truiden is plaats voor 220 werknemers. Bijna de helft van de kantoorruimte is al verhuurd. ©© Tim Dirven

Gisteren ging tussen de Limburgse fruitbomen Droneport officieel open, een innovatiecampus voor de drone-industrie. Amazon en een tiental andere bedrijven zijn al klant. 'Deze site is uniek in Europa.'

Twee dagen geleden stond de parking van Droneport nog vol busjes en vrachtwagens van aannemers. Zeventig arbeiders legden tot de minuut voor de officiële opening de laatste hand aan wat vanaf januari het hart van de Europese drone-industrie moet worden.

In de Limburgse fruitstreek, op de voormalige luchtmachtbasis van Brustem (Sint-Truiden), pootte de Limburgse investeringsmaatschappij LRM (50% van het kapitaal) samen met de provincie Limburg (15%) en de stad Sint-Truiden (27%) een strak gebouw neer voor een innovatie-, opleidings-, test- en incubatiecentrum voor de drone-industrie.

We stappen met Mark Vanlook, een ex-ondernemer die het Droneport-project sinds het begin trekt, rond op de nieuwe site, laverend tussen kabels en pas geschilderde panelen. Vanuit de controletoren toont hij ons het indrukwekkende zicht op de omgeving: een mix van industriezone, boomgaarden, weiden en militair domein. Met daar dwars doorheen de langste landingsbaan van België. Elk uur stijgt op de 3 kilometer asfalt een van de 50 sportvliegtuigjes op die hier gestationeerd zijn.

'Dat hier nog luchtverkeer met bemande vliegtuigen is, maakt de site uniek in Europa', vertelt Vanlook, die behalve directeur van Droneport ook directeur is van de dronesectorfederatie EUKA. 'Natuurlijk zijn er nog plekken waar drones worden getest en ontwikkeld (zie inzet). Maar hier hebben we het beste van alle werelden: een campus waar zich een ecosysteem kan ontwikkelen met bedrijven en kenniscentra, veel ruimte, een hoog en ver vliegbereik boven het vasteland, inclusief een stad, en een landingsbaan die we probleemloos een week kunnen stilleggen.'

Dat laatste is belangrijk om drones in levensechte situaties te testen. Het tarmac stilleggen of het reguliere vliegverkeer laten interageren met drones kan alleen maar met kleiner, vooral recreatief vliegverkeer. In de controletoren zullen altijd twee mensen van Skeyes - de nieuwe naam van Belgocontrol - zitten. 'We hebben vier luchtkoepels met een uitzonderlijke hoogte van 650 meter', vervolgt Vanlook. 'De grootste strekt zich uit over een gebied van 7 op 12 kilometer, inclusief de industriezone en de stad Sint-Truiden.'

Vanlook wijst op een verroeste militaire loods in de verte. 'Die wordt binnenkort omgebouwd tot een test- en trainingsruimte, waar we ook droneraces kunnen houden. En vlak naast het campusgebouw komt een grote loods waar grotere drones en kleine vliegtuigen gestald kunnen worden.'

In september werd bekend dat het e-commercebedrijf Amazon in Brustem zal experimenteren met de levering van pakjes. 'Het probleem is niet het oppikken, dragen en leveren van pakjes. Wel de massa vliegbewegingen in de hand houden. Wereldwijd hangen op elk moment 22.000 vliegtuigen in de lucht, 10 procent van het totale aantal. Er zijn al 4 miljoen drones. Beeld je in hoe complex het wordt als in Parijs straks 1 miljoen mensen zelfs maar één keer per jaar een pizza aan huis laten leveren met een drone. Die complexiteit kan hier getest worden.'

Zulke complexiteit kan je als bedrijf niet meer alleen de baas, hoe groot je ook bent, stelt Vanlook. 'Vandaar het belang van een ecosysteem op onze campus: scholen, bedrijven - groot en klein - moeten van elkaar leren.' Een van die samenwerkingen is het consortium Safir, waartoe naast Amazon ook het telecombedrijf Proximus, de vliegtuigbouwer Sabca, de softwareontwikkelaar Unify, de haven van Antwerpen, Skeyes en de hoogspanningsnetbeheerder Elia behoren. Het moet de bakens uitzetten voor de nieuwe Europese geharmoniseerde wetgeving voor droneactiviteiten, zoals ambulancediensten, akkerbesproeiing, pakjeslevering, de inspectie van hoogspanningsmasten en de bewaking van industrieterreinen.

Op de twee verdiepingen onder de controletoren wordt nog druk gewerkt aan de kantoren, vergaderruimtes en koffiehoecken waar bedrijven zich kunnen vestigen. Hier bevindt zich ook een opleidings-simulator. Een groot deel van de eerste verdieping is ingericht als incubator voor start-ups. Er is plaats voor 220 werknemers. Al bijna de helft van de kantooroppervlakte is verhuurd en 25 contracten zijn getekend. Een 15-tal met bedrijven, de rest met kenniscentra. Waar de mensen van Amazon zullen zitten? 'Dat mag ik niet zeggen.'

Vanlook leidt ons naar het gelijkvloers, waar een brasserie uitzicht geeft op de Cage, een kooi van 9 op 30 meter hoog. Hier kunnen kleinere drones en prototypes gedemonstreerd en getest worden. De kooi grenst aan een 10-tal ateliers, waar ingenieurs en technici kunnen sleutelen aan toestellen. 'We hebben de ambitie het dronemekka van Europa te worden. We hebben er alle faciliteiten voor. Internationale delegaties kunnen hier zelfs met het vliegtuig landen. Ik sluit niet uit dat hier binnen enkele jaren ook een hotel staat.'

Of Vanlook geen risico op overinvestering vreest? Wat als de hele drone-industrie op punt staat? 'Er zal altijd technologie bijkomen. De luchtvaartsector komt nog maar net piepen in de drone-industrie, die ontstaan is in de IT. Boeing en Airbus werken al aan vliegende auto's, de kruising van een vliegtuig, een zelfrijdende auto en een drone. Het zal wel nog twintig jaar duren voor we naar het werk vliegen met een zelfsturend vliegtuigje. Maar een corridor tussen dronehavens boven de snelwegen, als antwoord op de files, daarvan zie ik de eerste stapjes al binnen vijf à tien jaar. Ooit stijgen hier vliegende auto's op.'

ELK LAND ZIJN DRONEVALLEI

Droneport is niet het enige centrum in Europa waar met drones wordt geëxperimenteerd. De belangrijkste op een rij.

> Groningen Airport Eelde gaat in maart 2019 van start. Het is ook een commerciële, regionale luchthaven, die niet zomaar stilgelegd kan worden. Er mogen geen drones op de landingsbaan.

> Op Hans Christian Andersen Airport in het noorden van Denemarken is al een tijdje het UAS Test Centre operationeel. Qua infrastructuur is die hub het best vergelijkbaar met Droneport: er is een ruim en hoog vlieggebied, een landingsbaan en een gebouw met een bedrijvencampus. De perifere, noordelijke ligging in Europa is een nadeel.

> Op West Wales Airport in het Verenigd Koninkrijk ligt een militair dronecentrum. Doordat het militair is, is de hoogte van testvluchten onbeperkt. Maar die zone is dus niet bruikbaar voor commerciële toepassingen. Bovendien ligt het grootste deel ervan boven de zee, waardoor de zone alleen bruikbaar is voor risicovolle experimenten.

> Ook Cesa Drones, de hub in het Franse Bordeaux, ligt grotendeels boven de zee. Maar de site is ook redelijk verspreid langs de kustlijn. Van een campusgevoel of ecosysteem is er niet veel te merken.

> In een andere uithoek van ons land, in Koksijde en Oostende, worden al jaren plannen gesmeed voor een Flanders Drone Valley. West-Vlaanderen had als eerste regio in Vlaanderen een opleidingscentrum dat brevetten mag uitreiken voor dronepiloot.

UNIFY DEELS IN DUITSE HANDEN

DFS, de Duitse luchtverkeersleidingsdienst, neemt een belang van 23,3 procent in het Antwerpse Unifly, dat software bouwt om onbemande vliegtuigen zoals drones in het luchtruim te integreren. DFS wordt de grootste aandeelhouder, maakten beide partijen gisteren bekend.

In ruil voor de aandelen investeert DFS zo'n 13 miljoen euro in het bedrijf, een spin-off van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). De investering maakt deel uit van een kapitaalronde bij Unifly, waaraan ook de bestaande aandeelhouders (het management, de investeringsfondsen QBIC en PMV en het Japanse Terra Drone) deelnemen.

De Duitse, Deense en Belgische luchtvaartautoriteiten gebruiken Unifly's technologie al. Zo kunnen droneoperators op droneguide.be informatie vinden over waar het veilig en legaal vliegen is.

Tom Michiels