

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004

Nr. 105

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 januari 2004

Op 11 december 2002 heb ik u mijn reactie toegestuurd op de nota «Knelpunten en Bedreigingen Zelfregulering Recreatieve en Sportluchtvaart» van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) (VW02-789). Ik heb u daarbij gemeld voornemens te zijn een negental punten in goed overleg met de KNVvL nader uit te werken. In de bijlage bij deze brief informeer ik u omtrent de stand van zaken in de voortgang van de afhandeling van deze punten.

U zult constateren dat op de meeste punten voortgang is geboekt, maar dat de daarbij destijds aangegeven data veelal te ambitieus zijn gebleken.

Op 3 december 2003 heb ik aanvullend overleg gevoerd met een brede delegatie van organisaties op het terrein van de kleine luchtvaart. Hierover heb ik u bij brief van 5 december 2003 (29 200-XII, nr. 80) geïnformeerd.

In mijn benadering van de kleine en recreatieve luchtvaart sluit ik aan bij het voornemen van het kabinet om te komen tot een vermindering van de administratieve lastendruk en tot een vereenvoudiging van de regelgeving. Dit laatste mede door nadrukkelijk te bezien hoe in de ons omringende landen de regelgeving is vormgegeven.

In dit verband heb ik besloten om de regelgeving betreffende micro light aeroplanes zodanig aan te passen dat deze toestellen mogen worden toegelaten op de zogenoemde groene velden. Om veiligheidsredenen wordt daarbij vooralsnog een ondergrens gehanteerd van 390 kg. Dit om te voorkomen dat er een te groot operationeel verschil ontstaat met gewone vliegtuigen waar deze in een zelfde gebied vliegen.

Het wordt aan de luchtvaartsector overgelaten om al dan niet te komen tot een examineringinstituut voor de recreatieve nationale luchtvaart. Aan de wens voor meer verantwoordelijkheid voor de sector wordt inhoud gegeven door zelfregulering (voor de niet-gemotoriseerde recreatieve luchtvaart) en door zelfbeheer (voor de gemotoriseerde recreatieve lucht-

vaart), hetgeen een bijdrage zal leveren aan het verminderen van de kosten voor de sector. Het kunnen vliegen met een zweefvliegtuig met «hulpmotor» wordt hierbij beschouwd als niet-gemotoriseerd vliegen; het vliegen met een motorzweefvliegtuig (TMG) wordt beschouwd als gemotoriseerd vliegen.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Afspraak 11 december 2002	Stand van zaken december 2003
<p>1. Het KNVVl Examinering Instituut (KEI) zal met ingang van 1 september 2004 op basis van de Algemene wet bestuursrecht in mandaat worden belast met examinering ten aanzien van recreatieve en sportluchtvaart. De zelfregulering zal inhoud kunnen krijgen in een opdrachtgever-opdrachtnemer relatie tussen resp. Verkeer en Waterstaat en het KEI. Verkeer en Waterstaat zal de reikwijdte omtrent de zelfregulering voor een aantal takken van de recreatieve- en sportluchtvaart voor 1 januari 2004 in een wettelijk kader hebben vastgelegd.</p>	<p>Het ongemotoriseerd verkeer zal worden gedereguleerd. Het nationale rijkszweefvlieg-brevet wordt afgeschaft. Er komen geen rijksbrevetten voor zweefvliegen met hulpmotor, zeil-, scherm- en snorvliegen. De sector kan in zelfregulering voor eigen examinering, brevettering en medische keuringen voor de ongemotoriseerde luchtvaart zorgdragen. Er komt een examen kennis Luchtverkeersreglement voor alle bestuurders van luchtvaartuigen voor wie geen rijksbrevet (meer) vereist is. Ten aanzien van de theorie-examinering van de rijksbrevetten voor gemotoriseerd verkeer (RPL en PPL) zal in overleg met de sector worden uitgewerkt in hoeverre door zelfbeheer de kosten kunnen worden beperkt.</p>
<p>2. De in de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties opgenomen verplichting tot het per 1 januari 2003 voeren van transponders voor ballonnen, zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen en schermvliegtuigen zal worden uitgesteld tot 1 april 2004.</p>	<p>Hoewel de in de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties opgenomen verplichting tot het per 1 januari 2003 voeren van transponders voor ballonnen, zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen en schermvliegtuigen nog niet is aangepast, is aan de luchtvaartsector bekend gemaakt dat de verplichting is uitgesteld tot 1 april 2004. De verplichting tot invoering van de betreffende transponders heb ik verder verschoven omdat het nog steeds niet mogelijk is deze transponders op de markt te verkrijgen, omdat nieuwe inzichten zijn ontstaan en omdat elders in Europa eveneens sprake is van een langzamer tempo van invoering.</p>
<p>3. Verkeer en Waterstaat zal binnen zes maanden nadat de KNVVl haar wensen ten aanzien van (nieuwe) luchtvaartterreinen heeft geformuleerd, een beleidsstandpunt hieromtrent bekend maken.</p>	<p>Ik heb de Luchtverkeerscommissie om advies gevraagd over te nemen maatregelen die hetzelfde effect beogen als de invoering van de transponder. De KNVVl heeft toegezegd binnen korte tijd haar wensen op tafel te leggen ten aanzien van (nieuwe) luchtvaartterreinen. De KNVVl heeft aangegeven ook de recreatieve luchtvaartactiviteiten die plaats vinden op militaire bases die (mogelijk) worden opgeheven, daarbij te willen betrekken. Verkeer en Waterstaat zal binnen twaalf maanden nadat de KNVVl haar wensen heeft geformuleerd een rijksbeleidsstandpunt bekend maken.</p>
<p>4. Voor 1 juli 2003 zal opnieuw worden bezien of de verschillen in toelatingseisen op luchtvaartterreinen tussen micro light aircrafts (MLA's) en de kleine gemotoriseerde luchtvaart kunnen worden opgeheven.</p>	<p>Micro light aeroplanes (MLA's) met een startgewicht van meer dan 390 kg worden met ingang van 1 maart 2004 toegelaten op de ongecontroleerde luchtvaartterreinen, tenzij in de aanwijzing van het betreffende luchtvaartterrein MLA's niet worden toegelaten. Nader zal worden bezien of, en zo ja onder welke voorwaarden, ook lichtere MLA's op ongecontroleerde luchtvaartterreinen kunnen worden toegelaten.</p>
<p>5. De KNVVl zal, als de vertegenwoordiger van de Nederlandse sportluchtvaart, met ingang van 1 april 2003 in het kader van de werkzaamheden van de Luchtverkeerscommissie(-Staf) een (gekwalificeerde) adviesbevoegdheid krijgen ten aanzien van de verdeling van de luchtruimte, in die zin dat goed gemotiveerd zal moeten worden hoe wordt omgegaan met adviezen van de KNVVl.</p>	<p>Ook zal nader worden bezien of het huidige vliegverbod van ultralichte vliegtuigen (tot 390 kg) boven en nabij milieubeschermingsgebieden zou moeten worden opgeheven o.a. omdat dit verbod niet handhaafbaar is. Een overeenkomst tussen de KNVVl en de Luchtverkeerscommissie ter invulling van een gekwalificeerde adviesbevoegdheid ten aanzien van de verdeling van de luchtruimte die voor de recreatieve luchtvaart van belang is, is in werking getreden met ingang van 1 oktober 2003.</p>

<p>6. Het maximale gewicht van modelvliegtuigen zal met ingang van 1 januari 2004 worden gebracht van 20 naar 25 kg, dit overeenkomstig de omringende landen.</p>	<p>Het maximale gewicht van modelvliegtuigen zal met ingang van 1 januari 2004 worden gebracht van 20 naar 25 kg, dit overeenkomstig de omringende landen (totdat de AMvB zal zijn aangepast geschiedt dit door middel van ontheffingen).</p>
<p>7. Verkeer en Waterstaat zal vanaf een nader te bepalen datum, doch voor 1 januari 2004, voor de geluidsmetingen van MLA's de methode toepassen die het beste aansluit bij de methode die de ICAO voorschrijft voor vliegtuigen in de kleine gemotoriseerde luchtvaart. Deze methode wordt nu reeds in Duitsland gehanteerd. De volgens de oude Nederlandse methode toegepaste metingen blijven geldig.</p>	<p>In de Regeling MLA's van 16 juni 2003 zoals gepubliceerd in de Staatscourant van 1 juli 2003, is de methode voor de geluidsmetingen van MLA's voorgeschreven die aansluit bij de ICAO-methode voor vliegtuigen in de kleine gemotoriseerde luchtvaart. Reeds bestaande geluidmeetrapporten waaruit blijkt dat de geluidsproductie niet meer dan 60 dB(A) bedraagt behouden hun geldigheid.</p>
<p>8. Historische zweefvliegtuigen zullen, overeenkomstig de Nota Historische Luchtvaart, elk maximaal 200 vliegtuigen per jaar mogen maken, maar zullen, vanwege een beperkter risico anders dan de gemotoriseerde historische luchtvaart, mogen blijven vliegen boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden en mensenverzamelingen.</p>	<p>Over deze regeling is overleg gevoerd met de Nederlandse Federatie historische luchtvaart; alle knelpunten zijn opgelost.</p>
<p>9. Luchtvaartuigen die worden gevlogen op basis van (permanente) ontheffingen van het Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) krijgen, indien zij voldoen aan de van toepassing zijnde eisen, voor 1 januari 2004 een Speciaal BvL in plaats van een ontheffing.</p>	<p>Met hoofdstuk 3 van de Wet luchtvaart, het daarbij behorende besluit en de daarbij behorende regelingen zijn de structurele ontheffingen van het Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) omgezet in Speciale BvL's. Prototypen (luchtvaartuigen die gebruikt worden om aan te tonen dat aan de ICAO eisen wordt voldaan) en amateur-gebouwde luchtvaartuigen kennen een Speciaal BvL. Vanaf de inwerkingtreding van de Regeling MLA's van 16 juni 2003 kennen ook de MLA's een Speciaal-BvL.</p>
