

Vergaderjaar 2005–2006

30 254

Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de toekenning van de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling en ontheffing aan de minister van Verkeer en Waterstaat, intrekking van de Wet procedures vijfde baan Schiphol en herstel van enkele bepalingen

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 20 december 2005

Met veel belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen van de Vaste Commissie met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Ook waardeer ik de voortvarende aanpak van het wetsvoorstel. Graag ga ik hieronder in op de vragen en opmerkingen.

Met genoegen heb ik geconstateerd dat de terugdringing van administratieve lasten voor het bedrijfsleven, positief is ontvangen door de leden van de CDA-fractie. In dit verband wordt nog de vraag gesteld waarom het niet mogelijk is gebleken om ook voor zweefvliegclubs een daling van de administratieve lasten te realiseren.

Thans hebben zweefvliegclubs een vrijstelling van het verbod ingevolge artikel 44, eerste lid, aanhef en onder b, van het Luchtverkeersreglement nodig om te mogen vliegen in een luchtverkeersdienstverleningsgebied met klasse A, zoals Schiphol TMA. Er is maatwerk nodig om vast te stellen waar en onder welke voorwaarden zweefvliegactiviteiten in de directe omgeving van Schiphol kunnen plaatsvinden. Hier werken de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de Luchtverkeersleiding Nederland, het ministerie van Defensie en de betrokken zweefvliegclubs samen aan. Naast de administratieve lasten voor de betrokken zweefvliegclubs is een – in verhouding met de betekenis van zweefvliegen voor de luchtvaart – onevenredig grote inzet nodig van de genoemde instanties. Om die reden wordt overwogen de indeling van het luchtruim (door middel van wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening) zodanig te veranderen, dat geen vrijstelling meer nodig is voor de betrokken zweefvliegclubs.

Hierdoor zullen de administratieve lasten voor de betrokken zweefvliegclubs vervallen.

De leden van de CDA-fractie vragen om de garantie dat het wetsvoorstel in de toekomst het niet onmogelijk maakt om ambulance- en reddingsvluchten uit te voeren, ook wanneer deze beneden de minimum vlieghoogte vliegen, boven gebieden met aaneengesloten bebouwing of daarbuiten, en buiten de daglichtperiode.

Het voorliggende wetsvoorstel biedt inderdaad de garantie dat vrijstelling en ontheffing mogelijk blijven, gekoppeld aan een stelsel waarin op basis van een ministeriële regeling door een specifieke groep en voor een specifiek doel lager gevlogen mag worden beneden de minimum vlieghoogte,

boven gebieden met aaneengesloten bebouwing of daarbuiten, en buiten de daglichtperiode. Voor bijvoorbeeld ambulance- en reddingsvluchten wordt in de ministeriële regeling een voorziening getroffen, waardoor het niet meer nodig zal zijn om een vrijstelling of ontheffing aan te vragen.

In verband met het onderscheppen van burgerluchtvaartuigen wordt gevraagd of het onderhavige wetsvoorstel erin voorziet dat buiten de daglichtperiode mag worden gevlogen met jachtvliegtuigen. Op basis van reeds bestaande regelgeving kunnen vluchten met militaire luchtvaartuigen buiten de daglichtperiode worden uitgevoerd. Deze regelgeving is ook van toepassing op militaire vluchten ter onderschepping van een burgerluchtvaartuig. De geldende luchtvaartwetgeving is derhalve toereikend op dit punt.

Tot slot wijzen de leden van de CDA-fractie op ontwikkelingen met betrekking tot het gebruik van Unmanned Aerial Vehicles (UAV). Gevraagd wordt of het wetsvoorstel erin voorziet dat UAV's kunnen worden gebruikt al dan niet met gebruik van een vrijstelling of ontheffing en zo nee het wetsvoorstel op een zodanige manier aan te passen dat het gebruik van UAV's wel mogelijk wordt gemaakt.

Artikel 5.7, eerste lid, van de Wet luchtvaart (wet) bepaalt dat de gezagvoerder aan boord is van het luchtvaartuig. Omdat bij een onbemand luchtvaartuig geen gezagvoerder aan boord is, voorziet artikel 5.7, derde lid, van de wet erin dat bij ministeriële regeling luchtvaartuigen worden aangewezen aan boord waarvan zich geen gezagvoerder hoeft te bevinden. De Minister van Defensie heeft begin 2000 regels gesteld ten behoeve van het oefenen van het vliegen met onbemande luchtvaartuigen in de Regeling aanwijzing militaire onbemande luchtvaartuigen, de Regeling vluchten militaire onbemande luchtvaartuigen en de Regeling beperking geluidhinder militaire onbemande luchtvaartuigen. De ontwikkelingen van onbemande burgerluchtvaartuigen houd ik scherp in de gaten. Op korte termijn verwacht ik dat modelluchtvaartuigen als onbemand burgerluchtvaartuig zullen worden aangemerkt. Een Regeling modelvliegen zal binnenkort gepubliceerd worden.

Aangezien een onbemand luchtvaartuig een luchtvaartuig is waarop het Luchtverkeersreglement gewoon van toepassing is, blijft het mogelijk om voor bepaalde aspecten een vrijstelling of ontheffing te verlenen ten behoeve van het gebruik van een onbemand luchtvaartuig in het luchtruim.

In Europa en zelfs mondiaal wordt gekeken naar een geharmoniseerde aanpak van de toelating van UAV's. De Nederlandse overheid werkt hieraan mee.

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