

Vergaderjaar 2016–2017

**34 591**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten (Verzamelwet luchtvaart)**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 15 december 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

**blz.**

Inleiding	1
AOC-ontheffing	2
Wijziging Spoorwegwet	2
Consultatie	2
Artikelsgewijs	3

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten (Kamerstuk 34 591) (hierna: het wetsvoorstel) en hebben hierover nog enkele vragen.

Met interesse hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van het wetsvoorstel. Wel hebben zij nog enkele verhelderende vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij onderschrijven het doel hiervan, namelijk het herstellen van enkele wetstechnische gebreken en leemten. Deze leden hebben echter nog

enkele vragen met betrekking tot de uitbreiding van de mogelijkheid tot ontheffing voor het Air Operator Certificate (AOC) (art. 1, onderdeel C), dat voor het uitvoeren van vluchten verplicht is.

### **AOC-ontheffing**

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in het wetsvoorstel een ontheffingsmogelijkheid wordt gecreëerd voor het aanvragen van een RPAS operator certificate (ROC). Zij horen graag wat de reden is dat het vragen van een ontheffing ca. € 125 moet kosten. Worden er initiatieven ontplooid om ook de procedure voor het aanvragen van het ROC zelf door Nederlandse operators efficiënter en goedkoper te maken?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom in het wetsvoorstel de algemene ontheffingsmogelijkheid wordt uitgebreid tot anderen dan luchtvaartexploitanten, houders van een AOC.

De leden van de CDA-fractie constateren dat ervoor gekozen is om de ontheffingsmogelijkheid te beperken tot de exploitanten van drones, maar dat een ruimer wordende ontheffingenpraktijk in de toekomst niet kan worden uitgesloten. Graag vernemen zij de visie van de regering daarop. De leden van de CDA-fractie gaan ervan uit dat de ontheffingsmogelijkheid wenselijk is voor bijvoorbeeld buitenlandse operators die een incidentele vlucht met een op afstand bediend luchtvaartuig tegen vergoeding in Nederland willen uitvoeren. Als dat zo is, hoe verhoudt zich dat dan tot het feit dat voor vluchten met op afstand bediende luchtvaartuigen de regelgeving echter al een daarop toegesneden regime bevat met een specifiek AOC, namelijk het ROC, zo vragen zij.

De leden van de D66-fractie constateren dat reeds een toegespitst regime bestaat voor vluchten met op afstand bediende luchtvaartuigen (ROC). Zij vragen de regering met betrekking tot welke knelpunten het noodzakelijk is uitzonderingen te maken op het ROC voor incidentele buitenlandse vluchten. Deze leden betwijfelen of het wenselijk is ontheffingen te verlenen aan onbemande vliegtuigen van buitenlandse operators met het oog op de privacy. Kan de regering de privacy van particulieren nog steeds waarborgen wanneer een AOC-ontheffing is verleend aan op afstand bediende luchtvaartuigen, in acht genomen dat deze luchtvaartuigen over apparatuur kunnen beschikken die de privacy mogelijk zou kunnen schaden? Daarnaast vragen deze leden hoeveel ontheffingen naar verwachting verstrekt zullen worden per jaar en op welke manier een verruiming van het ontheffingsaantal voorkomen gaat worden.

### **Wijziging Spoorwegwet**

De leden van de VVD-fractie lezen dat met het wetsvoorstel ook een wijziging van de Spoorwegwet wordt beoogd. Waarom is ervoor gekozen deze wetswijziging op te nemen in het wetsvoorstel, terwijl er geen luchtvaart gerelateerde zaken in worden geregeld? Was het niet de aangewezen route geweest om deze wijziging in een wijziging van de Spoorwegwet op te nemen? Zijn er specifieke spoorwegen waar de wetswijziging voor is bedoeld? Hoeveel kilometer spoorweg kan naar verwachting onder de wetswijziging als hoofdspoorweg worden aangewezen?

### **Consultatie**

De leden van de D66-fractie constateren dat er voor dit wetsvoorstel is afgezien van internetconsultatie, omdat het volgens de regering wetgeving betreft zonder noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen. Deze leden vragen of de Luchtverkeersleiding

Nederland betrokken is geweest bij het wetsvoorstel. Zo ja, kon zij zich in elk opzicht vinden in de wetswijziging? Zo nee, waarom is zij niet betrokken bij deze wetswijziging?

### **Artikelsgewijs**

#### *Artikel 1 Onderdeel C*

De leden van de PvdA-fractie merken op dat reeds besloten is dat voor vluchtuitvoering van onbemande vliegtuigen een zogeheten ROC noodzakelijk is. In enkele uitzonderingsgevallen kan er echter ontheffing worden verleend op aanvraag van de houder van een dergelijk ROC. Waarom is er hier gekozen om dit op aanvraag van de houder van een dergelijk ROC te doen? In de volgende alinea wordt namelijk ingegaan op enkele voorbeelden van een situatie waarbij het gaat om buitenlandse operators. Zouden zij dan hun Nederlandse collegae moeten vragen om een ontheffing aan te vragen? De leden van de PvdA-fractie lijkt dit een ingewikkelde procedure om te komen tot een ontheffing en vragen hier dan ook duidelijkheid over.

#### *Artikel 1 Onderdeel N*

De leden van de PvdA-fractie merken op dat in dit onderdeel wordt gesproken over certificering door de European Aviation Safety Agency (EASA) die overgaat van een vijfjarige certificering naar een doorlopende certificering. Verderop in de memorie van toelichting staat dat dit ook voor lokale vliegvelden geldt. De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd dat hiermee waarschijnlijk een lastenverlichting plaatsvindt voor de luchthavens, maar zij vragen wel hoe hiermee de veiligheid en de controle van de activiteiten op luchthavens is gewaarborgd.

De leden van de D66-fractie lezen dat de grote luchthavens vanaf 31 december 2017 een certificaat voor onbepaalde tijd hebben en geen tarief meer hoeven te betalen om in het bezit te blijven van het EASA-certificaat. Zij lezen dat de kleine luchthavens wel een certificaat voor bepaalde tijd hebben en deze de kosten voor het opnieuw certificeren op basis van nationale regelgeving wel moeten dragen. Dit wordt als onwenselijk beschouwd. Deze leden vragen, in acht genomen dat zowel de kleine als de grote luchthavens niet meer opnieuw gecertificeerd worden, welke instanties en met welke frequentie deze luchthavens controleren op het naleven van de eisen voor het EASA-certificaat.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman