

Vergaderjaar 2016–2017

34 591

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 14 februari 2017

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Ik dank de leden van de VVD-fractie, de PvdA-fractie, de CDA-fractie en de D66-fractie voor hun bijdragen. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het verslag.

AOC-ontheffing

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd waarom een ontheffing van de verplichting een ROC te hebben circa € 125,- moet gaan kosten en voorts of er initiatieven worden ontplooid om ook de procedure voor het aanvragen van het ROC zelf door Nederlandse operators efficiënter en goedkoper te maken.

Naar aanleiding daarvan merk ik op dat het bedrag van € 125,- de geschatte administratieve lasten betreft die samenhangen met de tijd die is gemoeid met het aanvragen van de ontheffing. Hierbij is uitgegaan van de verwachting dat het 30 minuten duurt om de aanvraag voor ontheffing administratief in orde te maken en dat de medewerking aan het onderzoek van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) in het kader van de ontheffing twee uur duurt. Uitgaande van een uurtarief van € 50,-, leidt dit tot een geschatte administratieve last van (2,5 x € 50,- =) € 125,-. Daarnaast geldt dat tarieven (leges) in rekening worden gebracht ter dekking van de kosten die de ILT maakt voor behandeling van de aanvraag voor ontheffing. Deze tarieven zullen worden opgenomen in de Regeling tarieven luchtvaart 2008.

De ontheffing betreft de toestemming voor de uitvoering van een specifieke opdracht met een drone binnen een beperkte periode. Het ROC heeft betrekking op een onbepaald aantal vluchten. Het betreft de goedkeuring van één of meer typen operaties met een drone en wordt verleend voor onbepaalde tijd. De administratieve lasten die samenhangen met het ROC zijn gespecificeerd in de nota van toelichting bij het

Besluit van 23 april 2015, waarbij het ROC is geregeld.¹ De tarieven die in rekening worden gebracht ter dekking van de kosten die de ILT maakt voor behandeling van de aanvraag van het ROC zijn neergelegd in de Regeling tarieven luchtvaart 2008 (artikel 18a).

Met ingang van 1 juli 2016 is een lichter regime in werking getreden voor beroepsmatige gebruikers van drones tot en met 4 kilogram (minidrones) die opereren onder strikte voorwaarden. Dit lichtere regime houdt onder andere een versoepeling in van de eisen waaraan wordt getoetst in het kader van de afgifte van het ROC. Met dit lichtere regime zijn de administratieve lasten die verband houden met afgifte van de ROC sterk verminderd. Ook de tarieven (leges) die in rekening worden gebracht voor de afgifte van het ROC zijn hiermee beduidend lager dan de tarieven die gelden voor beroepsmatige gebruikers van drones die niet onder de regelgeving voor minidrones vliegen. Voor deze beroepsmatige gebruikers blijft gelden dat de ILT in het kader van de aanvraag om het ROC toetst aan de strengere eisen, zoals neergelegd in de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen. Daarbij horen de administratieve lasten, zoals gekwantificeerd in voornoemd besluit van 23 april 2015.

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd waarom de algemene ontheffingsmogelijkheid wordt uitgebreid tot anderen dan luchtvaartexploitanten (houders van een AOC). In reactie hierop merk ik op dat niet elk beroepsmatig gebruik van drones een ROC behoeft. Het gaat hier bijvoorbeeld om vluchten met een drone ten behoeve van het eigen bedrijf. Ook de brandweer voert geen vluchten tegen vergoeding uit en heeft derhalve geen ROC nodig voor vluchten met een drone. Dit volgt uit artikel 4.1 van de Wet luchtvaart, dat uitsluitend voor vluchten tegen vergoeding een AOC (waaronder een ROC) vereist. Operators die vluchten met een drone uitvoeren anders dan tegen vergoeding, maar welke vluchten desondanks niet recreatief van aard zijn, moeten echter aan dezelfde eisen voldoen als operators die vluchten tegen vergoeding uitvoeren. Zowel operators die een ROC nodig hebben als operators die dit document niet nodig hebben, moeten voldoen aan de eisen die in de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen worden gesteld in het kader van de vluchtuitvoering. Het betreft hier bijvoorbeeld de eis dat wordt beschikt over een operationeel handboek. Met het wetsvoorstel wordt geregeld dat ook ontheffing kan worden verleend van deze eisen aan beroepsmatige gebruikers van een drone die geen ROC nodig hebben.

De leden van de CDA-fractie hebben mijn visie gevraagd op de constatering dat ervoor gekozen is om de ontheffingsmogelijkheid te beperken tot de exploitanten van drones, maar dat een ruimer wordende ontheffingspraktijk in de toekomst niet kan worden uitgesloten. Naar aanleiding hiervan merk ik op dat naar mijn oordeel geen risico bestaat op een gaandeweg ruimer wordende ontheffingverlening en dat ook ontheffingen zullen worden verleend aan andere exploitanten dan exploitanten van drones. Ik heb dit ook toegelicht in het nader rapport naar aanleiding van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State op dit punt. Het belang van de nationale regelgeving (waaronder hoofdstuk 4 van de Wet luchtvaart) beperkt zich voornamelijk nog tot die situaties die niet vallen onder Verordening (EG) nr. 216/2008, waarbij de gemeenschapspe-

¹ Besluit van 23 april 2015 tot wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, het Besluit vluchtuitvoering en het Besluit burgerluchthavens (Stb. 2015, 163).

lijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart zijn vastgesteld², en de daarop gebaseerde regelgeving. Desalniettemin is naar aanleiding van het advies van de Afdeling ook in de wettekst zelf duidelijker tot uitdrukking gebracht dat de bevoegdheid om ontheffing te verlenen uitsluitend ziet op de categorie van onbemande luchtvaartuigen.

De leden van de CDA-fractie en de D66-fractie vragen naar de wenselijkheid om ten behoeve van buitenlandse operators uitzonderingen te maken op het ROC-regime. In reactie hierop merk ik op dat het relatief zware instrument van het ROC in de meeste gevallen niet nodig is voor operators van drones die een specifieke opdracht in Nederland willen uitvoeren. Het betreft hier met name buitenlandse operators. Deze buitenlandse operators beschikken niet over een internationaal geaccepteerd AOC voor de exploitatie van vluchten met drones. Internationale regelgeving noch EU-regelgeving verplicht namelijk tot dit document voor operaties met drones die plaatsvinden binnen het luchtruim van één staat. Teneinde mogelijk te maken dat deze operators een specifieke opdracht uitvoeren binnen Nederlands luchtruim, is derhalve de mogelijkheid van ontheffingverlening nodig. Daarbij wordt benadrukt dat in het kader van deze ontheffingverlening eveneens een inhoudelijke toets plaatsvindt, toegesneden op de specifieke opdracht die de operator in Nederland wil uitvoeren.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de D66-fractie of het gelet op de privacy wenselijk is ontheffingen te verlenen aan buitenlandse operators, merk ik op dat de regelgeving met betrekking tot het ROC is ingegeven vanuit veiligheidsoverwegingen. Met betrekking tot de bescherming van de privacy geldt andere regelgeving. Ik wijs in dit verband onder andere op de Wet bescherming persoonsgegevens. Onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie is een handleiding tot stand gekomen voor een gebruik van drones dat voldoet aan de waarborgen voor bescherming van de privacy. Deze handleiding is bij brief van 2 december 2015³ aan uw Kamer toegestuurd. In de handleiding wordt de regelgeving met betrekking tot privacy aangeduid en wordt nader ingegaan op de wijze waarop de privacyregelgeving in concrete situaties met drones moet worden toegepast.

Naar aanleiding van vragen van de leden van de D66-fractie over het aantal ontheffingen en op welke manier een verruiming van dit aantal voorkomen gaat worden, merk ik op dat dit aantal lastig is in te schatten. Dit kan liggen tussen de 10 en 100 ontheffingen per jaar. Alleen indien sprake is van een situatie waarin door bijzondere omstandigheden de regels in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden en de veiligheid van het luchtverkeer met het verlenen van de ontheffing niet in gevaar wordt gebracht, ben ik bevoegd om ontheffing te verlenen. Indien een aanvraag om ontheffing voor het uitvoeren van een specifieke opdracht in Nederland wordt ingediend, zal ik deze op zijn inhoudelijke merites beoordelen.

Wijziging Spoorwegwet

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld met betrekking tot de Spoorwegwet.

² Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG.

³ *Kamerstukken II* 2015/16, 30 806, nr. 34.

Er is gekozen om dit wijzigingsvoorstel op te nemen in de Verzamelwet luchtvaart omdat de wijziging ondergeschikt van aard en omvang is en daarom geen eigenstandig wetgevingstraject rechtvaardigt. De voorgestelde wijziging ziet op zeer specifieke gevallen. Het gaat om toekomstige gevallen waarbij een spoorweg van belang is voor het verrichten van internationale, nationale of regionale spoorverbindingen en waarbij de Staat geen rechthebbende van de spoorweg zal worden. Dergelijke gevallen bestaan nu ook al, vooral in havengebieden. Deze spoorwegen zijn reeds aangewezen als hoofdspoorweg op grond van artikel 124, tweede lid, van de Spoorwegwet. Dit artikel geldt echter alleen voor gevallen tot 1 januari 2013. Sindsdien kunnen nieuwe, vergelijkbare gevallen niet worden aangewezen als hoofdspoorweg, zelfs als deze sporen bijvoorbeeld belangrijk zijn voor het verrichten van goederenvervoer in de haven. Het wijzigingsvoorstel creëert een basis om in dergelijke gevallen een spoorweg aan te kunnen wijzen als hoofdspoorweg. Omdat het om toekomstige gevallen gaat, is nu niet aan te geven hoeveel kilometer spoor zal worden aangewezen op basis van deze wetswijziging. Het is de verwachting dat het om een beperkt aantal kilometers gaat.

Overigens wordt door middel van een nota van wijziging de titel van het wetsvoorstel veranderd in «Verzamelwet lenM 2017» om tot uitdrukking te brengen dat het wetsvoorstel niet alleen aan luchtvaart gerelateerde zaken betreft.

Consultatie

De leden van de D66-fractie vragen of de luchtverkeersleiding betrokken is geweest bij dit wetsvoorstel. De luchtverkeersleiding is niet geconsulteerd bij dit wetsvoorstel. De reden hiervoor is dat het wetsvoorstel luchtverkeersregels noch de luchtverkeersdienstverlening betreft.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Onderdeel C

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom ervoor gekozen is om op aanvraag van de houder van een ROC ontheffing te verlenen, nu in de volgende alinea van de toelichting wordt ingegaan op het voorbeeld van de buitenlandse operator (*die niet over een ROC beschikt*). Zij vragen duidelijkheid op dit punt. Naar aanleiding hiervan wijs ik erop dat de eerste alinea van de toelichting bij artikel I, onderdeel C, de huidige situatie betreft. In de huidige situatie is slechts ontheffing mogelijk op aanvraag van de houder van een AOC (waaronder een ROC). Het onderhavige wetsvoorstel strekt er juist toe om ook ontheffingverlening mogelijk te maken indien niet wordt beschikt over een ROC. De redenen hiervoor zijn toegelicht onder het kopje «AOC-ontheffing».

Artikel 1 Onderdeel N

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de veiligheid en de controle van de activiteiten op luchthavens geborgd is met een doorlopende certificering. Hieraan gerelateerd is de vraag van de leden van de D66-fractie, die vragen welke instanties en met welke frequentie de luchthavens controleren op het naleven van de eisen voor het EASA-certificaat. De wijziging van de looptijd van het veiligheidscertificaat van vijf jaar naar onbepaalde tijd voor luchthavens die onder de nationale regelgeving vallen, heeft alleen gevolgen voor de plicht tot het opnieuw certificeren en de daaraan verbonden kosten. Het opnieuw certificeren is niet meer nodig en daarom hoeft hier ook niet meer voor betaald te worden. Dit heeft

echter geen gevolgen voor het toezicht op de veiligheid van deze luchthavens. Dit toezicht wordt uitgeoefend door de ILT. De ILT voert jaarlijks bij de luchthavens audits uit om te controleren of nog aan de voorwaarden van het certificaat wordt voldaan. Dit systeem is voor EASA-certificaten en nationale certificaten hetzelfde. Indien niet meer aan de voorwaarden voor het certificaat wordt voldaan kan het certificaat (tijdelijk) worden geschorst of ingetrokken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema