

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 142

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 mei 2013

Naar aanleiding van de procedurevergadering van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu van 24 april jl. is door het lid De Rouwe gevraagd om een brief waarin wordt aangegeven welke initiatieven het kabinet neemt om de recreatieve luchtvaart te helpen. Hierbij werd door het lid De Rouwe verwezen naar de motie De Rouwe en Meeuwis d.d. 24 maart (Kamerstuk 31 936, nr. 26), die ingaat op de decentralisatie van bevoegdheden aan de Provincies en die aandacht vraagt voor het terugdringen van administratieve lasten en het niet onnodig beperken van luchtvaart. Ten slotte heeft de SP-fractie gevraagd naar de stand van zaken van de beantwoording van de Kamervragen over de skydivesport (ingezonden op 9 april 2013) aan mijn collega van VWS en mijzelf.

Wat betreft dit laatste kan ik u aangeven dat de beantwoording van deze Kamervragen reeds op 14 mei jl. naar uw Kamer is gezonden (Aanhangsel Handelingen II 2012/13 nr.2270). Hieronder wil ik verder ingaan op de vragen vanuit de CDA-fractie.

Uit bovenstaande verzoeken lijkt het beeld naar voren te komen dat er in Nederland nu of in de toekomst geen ruimte meer is voor de kleine luchtvaart of General Aviation (GA), waaronder de recreatieve luchtvaart. Dat beeld wil ik graag bijstellen, aangezien er voor alle vormen van de GA in Nederland mogelijkheden zijn om hun sport te beoefenen. Grote delen van het Nederlandse luchtruim zijn vrij toegankelijk voor ongecontroleerd¹ verkeer dat op zicht vliegt, en daarmee voor de GA. Dit zal ook in de toekomst het geval zijn. Behoud van ruimte voor de GA is een uitgangspunt dat is opgenomen in het staatsbeleid van het kabinet, de Luchtvaartnota (2009) en de Luchtruimvisie (2012). Het kabinet stelt in beide documenten dat prioriteit wordt gegeven aan het mainportgebonden verkeer op Schiphol, en daarna aan het niet-mainportgebonden

¹ Ongecontroleerd luchtverkeer vliegt zonder begeleiding vanuit luchtverkeersleiding.

verkeer van de luchthavens van nationale betekenis als onderdeel van het stelsel van samenwerkende luchthavens (Eindhoven, Lelystad, Rotterdam). Vervolgens komen de overige luchthavens van nationale betekenis en daarna de regionale luchthavens die met name voorzien in de behoefte van de GA. Ten aanzien van de GA kiest het kabinet in de Luchtvaartnota voor selectief en gericht accommoderen van deze gebruikersgroep.

In de Luchtruimvisie geeft het Rijk aan waar GA in de toekomstige luchtruimhoofdstructuur kan worden geaccommodeerd. In de nabijheid van Schiphol (TMA Schiphol) zal ruimte blijven voor GA met een maatschappelijk belang of (commercieel) GA verkeer dat een bijdrage levert aan de netwerkqualiteit. Daarbuiten zal ook voor GA verkeer met een meer sociale of recreatieve functie plaats zijn. De in de Luchtruimvisie aangekondigde integratie van civiel-militaire dienstverlening en flexibel gebruik van het luchtruim zullen buiten de directe invloedssfeer van Schiphol kansen bieden voor het accommoderen van GA.

In het luchtruim biedt het Rijk als bevoegd gezag een helder kader waar GA geaccommodeerd kan worden. Echter, het accommoderen van de GA is een verantwoordelijkheid van meerdere partijen, waaronder de Provincies als bevoegd gezag van de luchthavens van regionale betekenis, de exploitanten van luchthavens en de sector. Om deze gezamenlijke verantwoordelijkheid handen en voeten te geven, wordt een traject gestart om de GA-functies toekomstvast te accommoderen en – indien nodig – te verplaatsen binnen de kaders die de Luchtruimvisie biedt. Doel van dit traject is te verkennen waar in Nederland toekomstbestendige landzijdige mogelijkheden zijn voor GA-activiteiten en wat er nodig is, zowel luchtzijdig als landzijdig, om die mogelijkheden daadwerkelijk te realiseren. Mijn ministerie, als één van de verantwoordelijke partijen, heeft toegezegd hierbij een faciliterende rol te spelen, en is momenteel met de betrokken partijen (waaronder de KNVvL en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens) in overleg over de precieze invulling van dit proces.

Buiten dit traject voor de midden- en lange termijn is mijn ministerie ook bereid om, indien een bepaalde gebruikersgroep aangeeft dat er op korte termijn een urgente situatie speelt, het betreffende vraagstuk naar voren te halen zodat hiervoor op korte termijn een oplossing wordt gerealiseerd. Dit gebeurt met de valschermspringclub die springt op Rhooen, waar uw Kamer door middel van de antwoorden op de al eerder genoemde Kamervragen van de SP reeds over is geïnformeerd.

De recreatieve luchtsport is regelmatig onderwerp van gesprek binnen mijn ministerie. In regulier overleg – in het specifiek voor de GA opgerichte GA-platform – wordt gesproken over de verschillende wensen van de GA en bezien in hoeverre hier binnen de nationale en internationale kaders op een veilige manier aan tegemoet gekomen kan worden. Dat gebeurt onder andere door deelname van mijn ministerie aan werkgroepen voor nieuwe internationale en Europese regelgeving waarbij op nationaal niveau afstemmingsoverleg met de betrokken sector plaatsvindt. Bij de ontwikkeling van deze nieuwe regelgeving heeft mijn ministerie oog voor de mate van proportionaliteit, met inachtneming van de grootste risico's en huidige industriestandaarden. In het GA-platform nemen de belangenbehartigende partijen AOPA, KNVvL, NACA en NVL² zitting.

² AOPA: Airplanes Owners and Pilots Association, KNVvL: Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart, NACA: Netherlands Association Commercial Aviation, NVL: Nederlandse Vereniging van Luchthavens

Het platform is ook de gesprekspartner van mijn ministerie bij belangrijke beleidstrajecten, zoals (het vervolgtraject van) de Luchtruimvisie en de implementatie van Europese regelgeving.

Vanuit het platform is onder andere met de verantwoordelijke ministeries gewerkt aan afspraken rond het vliegen over Natura 2000 gebieden, is regelgeving op verzoek van de GA tot stand gekomen, zoals de mogelijkheid om in de nacht op zicht te vliegen ten behoeve van lesvluchten³ en is gezamenlijk maatwerk ontwikkeld ten aanzien van bijvoorbeeld de transponderverplichting (in de vorm van transpondervrije zones).

Ten aanzien van de stand van zaken met betrekking tot de genoemde motie van de leden De Rouwe en Meeuwis het volgende. Met de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML, 2009) zijn, in lijn met het kabinetsbeleid en het regeerakkoord, taken gedecentraliseerd en belegd op het bestuurlijke niveau waar de afwegingen tussen de verschillende belangen het beste gemaakt kunnen worden. De Provincies zijn met invoering van dit nieuwe wettelijke stelsel bevoegd gezag geworden van de luchthavens van regionale betekenis. In dit licht past het niet vanuit het Rijk nadere beleidskaders op te leggen aan de Provincies. Omdat de GA veel gebruik maakt van de luchthavens van regionaal belang hecht ik er wel aan dat beide partijen (zowel de GA-gebruikersgroepen als de Provincies) elkaar opzoeken en aanspreken, en er gezamenlijk aan werken dat er op provinciaal niveau voldoende mogelijkheden voor de GA beschikbaar blijven en er waar mogelijk maatwerk geleverd wordt. Ik ga er vanuit dat het eerder in deze brief geschetste traject om een gezamenlijke verkenning te doen naar toekomstvaste locaties voor de GA hier een belangrijke bijdrage aan kan leveren.

Dat er vanuit de kant van uw Kamer zorgen zijn geuit over de mogelijke gevolgen van decentralisatie is naar voren gekomen in de motie De Rouwe en Meeuwis⁴. Deze motie ging in op het terugdringen van administratieve lasten en het niet onnodig beperken van luchtporten, waarbij de regering werd verzocht «met de betrokken partijen uit de luchtvaartsector en de provincies tot een passende oplossing, zoals vrijstelling [van een luchthavenregeling], te komen». Het overleg dat daarop volgde tussen mijn ministerie, de Provincie en de KNVvL heeft uiteindelijk voor de vrije ballonnen, scherm- en zeilvliegtuigen geresulteerd in een vrijstelling van het hebben van een luchthavenregeling (per 1 juli 2010). Alleen voor de paramotorvliegers heb ik de verantwoordelijke partijen (de Provincies als bevoegd gezag en de sector) gevraagd nog tot een passende oplossing te komen. Een en ander is ook aangegeven in mijn brief aan uw Kamer⁵.

Inmiddels zijn partijen nog niet tot overeenstemming gekomen en heeft mijn ministerie onlangs opnieuw initiatief genomen om partijen tot elkaar te brengen. Resultaat van dit overleg, dat ik met de KNVvL en Provincies heb gedeeld, is dat zowel de Provincie als mijn ministerie de oplossing zullen zoeken in een sterke vereenvoudiging van de procedure om tot een luchthavenregeling te komen. Ik heb de Provincies gevraagd in de tussentijd de paramotorvliegers meer tegemoet te komen, waarbij ik hoop en verwacht dat beide hierover in gesprek zullen gaan.

³ Vliegen onder «Visual Flight Rules» (VFR) in de nacht

⁴ Motie De Rouwe en Meeuwis (CDA) d.d. 24 maart 2010 (Kamerstuk 31 936, nr. 26)

⁵ Brief aan de Tweede Kamer d.d. 27 juni 2011 (Kamerstuk 31 936, nr. 81)

Al met al heeft mijn ministerie oog voor de belangen van de GA en wordt binnen de gestelde beleidskaders zo veel mogelijk tegemoet gekomen aan deze belangen.

Door middel van specifieke trajecten en regulier overleg met de sector en overige verantwoordelijke partijen werk ik eraan dat er in Nederland ruimte blijft voor de recreatieve luchtruimgebruikers.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld