

Reactie internetconsultatie – Aanpassing Wet luchtvaart

Sinds 1994 ben ik als recreatief vlieger actief gebruiker van het Nederlandse luchtruim en volg ik de ontwikkelingen rond het gebruik en beheer van het Nederlandse luchtruim op de voet. Vanuit die ervaring heb ik met grote aandacht kennisgenomen van de voorgestelde wijzigingen van de *Wet luchtvaart*. Hoewel diverse onderdelen begrijpelijk en verdedigbaar zijn, roepen enkele voorgestelde aanpassingen fundamentele zorgen op. In deze reactie richt ik mij op de meest wezenlijke punten.

Artikel 5.11 – vervallen van het woord “tijdelijk”

Het voornemen om in artikel 5.11, eerste lid, onderdeel c, het woord “*tijdelijk*” te schrappen, is juridisch en beleidsmatig onwenselijk. Waar de toelichting spreekt van een technische reparatie, betreft dit in feite een materiële beleidswijziging.

Artikel 5.10 van de *Wet luchtvaart* voorziet reeds in een volwaardig kader voor de instelling van permanente *prohibited* en *restricted areas*, conform artikel SERA.3145 van Verordening (EU) nr. 923/2012 (*Standardised European Rules of the Air*). Artikel 5.11 is daarentegen steeds bedoeld geweest voor uitzonderlijke en tijdelijke beperkingen. Door het tijdsbegrip te laten vervallen ontstaat een rechtsonzekerheid waarbij permanente beperkingen kunnen worden opgelegd zonder toepassing van de daarvoor vereiste, zwaardere beoordelingskaders. Dit zou leiden tot een ongelijke normstelling en een uitholling van de systematiek van de wet.

Daarbij ontbreekt voor artikel 5.11 een beleidsmatig kader met objectieve toetsingscriteria, evaluatieverplichtingen of inspraakprocedures. Gezien de verstrekende gevolgen van luchtruimsluitingen voor de General Aviation / recreatieve luchtvaart is het ontbreken van dergelijke waarborgen disproportioneel. Het risico ontstaat dat besluiten feitelijk onomkeerbaar worden, terwijl zij nooit bedoeld zijn als structurele maatregel.

Daarnaast strookt de wijziging slecht met het Europese beleidskader. Zowel Verordening (EU) 2019/947 inzake de operationele regels voor onbemande luchtvaartuigen als Verordening (EU) 2021/664 inzake U-space zijn juist gericht op integratie van bemande en onbemande luchtvaart. Centraal staat daarbij het gebruik van *detect and avoid*, elektronische zichtbaarheid (*electronic conspicuity*) en U-space-diensten, teneinde een veilig en efficiënt gedeeld luchtruim te realiseren. Het permanent uitsluiten van bemande luchtvaart uit gebieden waar BVLOS drones actief zijn, staat op gespannen voet met dit uitgangspunt en kan leiden tot verdere fragmentatie van het luchtruim.

Een toekomstbestendige oplossing ligt daarom niet in structurele luchtruimsluitingen, maar in de versnelde invoering van U-space en het faciliteren van elektronische zichtbaarheid voor zowel bemande als onbemande luchtvaart.

Artikel 2 – ontwerp van vliegprocedures door LVNL

Het voornemen om de wettelijke taak tot het ontwerpen van vliegprocedures bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) te beleggen, verdient eveneens kritische kanttekeningen. Hoewel LVNL zonder twijfel over aanzienlijke expertise beschikt, is het vanuit goed bestuur onwenselijk dat ontwerp, advisering en uitvoering bij één en dezelfde organisatie worden geconcentreerd. Dit creëert een risico dat noodzakelijke checks and balances ontbreken.

Daarbij moet worden onderkend dat LVNL, hoewel verantwoordelijk voor alle gebruikers van het luchtruim, in de operationele besluitvorming en prioriteitsstelling het risico loopt de belangen van grote commerciële luchtvaart en grote luchthavens zwaarder te laten meewegen, waardoor de General Aviation mogelijk structureel minder ruimte krijgt om haar belangen te behartigen. Voor een evenwichtige belangenafweging is het noodzakelijk dat een onafhankelijk toetsingsmechanisme wordt voorzien en dat de belangen van de GA expliciet worden verankerd.

Conclusie

Samenvattend:

- Het schrappen van “*tijdelijk*” in artikel 5.11 is geen technische reparatie maar een beleidswijziging die de rechtszekerheid ondermijnt, strijdig is met de systematiek van de Wet luchtvaart en onvoldoende aansluit bij SERA.3145.
- De voorgestelde wijziging is disproportioneel en haaks op het Europese beleidskader dat integratie van bemande en onbemande luchtvaart voorstaat via detect and avoid, electronic conspicuity en U-space.
- De concentratie van procedureontwerp bij LVNL zonder onafhankelijk tegenwicht is bestuurlijk onwenselijk en brengt het risico mee dat de belangen van de General Aviation worden gemarginaliseerd.

Ik verzoek daarom het voorstel tot wijziging van artikel 5.11 te heroverwegen en het voorstel inzake LVNL slechts door te voeren indien wettelijke waarborgen voor onafhankelijkheid en evenwichtige belangenafweging worden opgenomen.