

Vergaderjaar 1994–1995

23 915

Verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging

Nr. 4

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 februari 1995

De algemene Commissie voor de Rijksuitgaven¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging».

Deze vragen zijn beantwoord bij brief van 14 februari 1995.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Rey

De griffier van de commissie,
Hubert

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), De Korte (VVD), Van Rey (VVD), voorzitter, Terpstra (CDA), Smits (CDA), ondervoorzitter, Reitsma (CDA), Ter Veer (D66), De Jong (CDA), Ybema (D66), Witteveen-Hevinga (PvdA), Hillen (CDA), Van Heemst (PvdA), Leerkes (Unie 55+), Van Wingerden (AOV), Rabbae (GroenLinks), Noorman-den Uyl (PvdA), Vreeman (PvdA), Liemburg (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Zonneveld (CD), Hoogervorst (VVD), Van der Ploeg (PvdA), Bakker (D66), Van Walsem (D66) en Hofstra (VVD).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Van Erp (VVD), Hessing (VVD), Van de Camp (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Schimmel (D66), Heerma (CDA), Roethof (D66), Van Zuijlen (PvdA), Boers-Wijnberg (CDA), Duivesteijn (PvdA), Van Dijke (RPF), Hendriks (AOV), Rosenmöller (GroenLinks), Vliegenthart (PvdA), Adelmund (PvdA), Van Zijl (PvdA), Remkes (VVD), Marijnissen (SP), B. M. de Vries (VVD), Van Gelder (PvdA), Giskes (D66), Van Rooy (CDA) en Verbugt (VVD).

Antwoorden op de vragen gesteld aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (voorzover deze vragen ook zijn gesteld aan de Minister van Financiën wordt hiernaar verwezen bij de betreffende vraag)

1

Hoe verklaart de Minister de sterk uiteenlopende taxaties van onroerende goederen en meer in het bijzonder het forse verschil tussen de waarde waarvoor de gebouwen overgedragen zijn aan de LVB-organisatie (29,7 mln) en het bedrag waarvoor de panden vervolgens door de LVB-organisatie zijn verkocht aan de Luchthaven Schiphol (35 mln.)? (blz. 4)

Voorop gesteld wordt dat de primaire verantwoordelijkheid voor taxaties van roerende en onroerende zaken in het kader van de verzelfstandiging berust bij de Minister van Financiën.

De hoogste geschatte waarde op grond van een zgn. «desk-top» calculatie bedroeg f 52,5 mln. (incl. het politiedeel in de laagbouw), zonder rekening te houden met de beperkende voorwaarden van de erfpacht, het specifieke karakter van de gebouwen en de staat van onderhoud.

In verband hiermee en vanwege het tijdsverloop werd in gezamenlijke opdracht van Domeinen en de LVB een nieuwe taxatie uitgebracht door Jones Lang Wootton ten bedrage van f 29,7 mln. (excl. politiedeel). Het politiedeel is namelijk buiten de overdracht gehouden. De taxaties waren gebaseerd op het gebruik van de gebouwen tot de erfpacht afloopt in 2016. Het resultaat was voor de Staat aanvaardbaar.

Bij verkoop aan de NV Luchthaven Schiphol kon f 35 mln. worden gerealiseerd vanwege het feit dat Schiphol na aankoop bij een nieuwe erfpachtsuitgifte een veel hogere canon kon realiseren. Door de nu geplande oplevering van de gebouwen per 1998 ontstaat een voordeel-situatie voor beide partijen door rekening te houden met een afkoopsom voor het opstalrecht. De aan de LVB betaalde koopsom ad f 35 mln. is derhalve de som van de betaalde koopsom en de contante waarde van de extra canoninkomsten. Bij verkoop aan een ander dan Schiphol kon die meeropbrengst niet worden gerealiseerd.

2

Welke juridische structuur heeft het zelfstandigde bestuursorgaan LVB? Is de LVB belastingplichtig voor VPB en BTW? Wie is eigenaar van het vermogen van de LVB? (blz 6). (Tevens antwoord op vraag 1 aan minister van Financiën)

Het ZBO LVB is een rechtspersoonlijkheid sui generis met een Bestuur en een Raad van Toezicht, zoals is vastgelegd in de Wet Luchtverkeer (Stbl. 1992, 368). De LVB-organisatie is thans niet BTW-plichtig. De wens om BTW-plichtig te worden is bij Financiën neergelegd. Immers BTW-plichtigheid schept de mogelijkheid haar dienstverlening naar de luchtvaartmaatschappijen toe goedkoper te maken, door de aftrek-mogelijkheid die daarmee gepaard gaat. Enkele landen die lid zijn van Eurocontrol hebben onlangs besloten hun nationale luchtverkeersbeveiligingsdiensten als ondernemer te beschouwen voor de BTW. Dit zal leiden tot verschillen in vergelijk met het gebruik van het Nederlandse luchtruim.

De vermogensbestanddelen zijn onder algemene titel per verzelfstandigingsdatum overgegaan op de LVB-organisatie (art. 58 Wet Luchtverkeer), doch deze bestanddelen zijn per saldo gefinancierd door de Overheid, de luchtvaartmaatschappijen (gebruikers) en de bank. De LVB heeft derhalve geen eigen vermogen. Alle exploitatieoverschotten en -tekorten dienen verrekend te worden met de gebruikers.

3

In het rapport wordt gemeld dat de werkgroep arbeidsvoorwaarden en de werkgroep financiën hun taken niet hadden volbracht toen deze werden opgeheven. Kan worden medegedeeld of de taken die deze werkgroepen hadden alsnog zijn uitgevoerd? Zo ja door wie en wanneer? Zo neen, waarom niet en vindt de regering dat dit alsnog zal moeten gebeuren? Zo ja, wanneer en door wie? (blz 7).

De taken van de werkgroepen zijn in de loop van 1991 overgenomen en uitgevoerd door de betrokken medewerkers uit de lijnorganisatie en de juridische, personele en financiële stafafdelingen binnen V&W en medewerkers van de LVB.

4

Welke mening heeft de minister over de gebeurtenis zoals is weergegeven door de Rekenkamer betreffende de ondertekening van een contract voor een nieuw luchtbeveiligingssysteem? Heeft de minister enige actie ondernomen tegen de betrokken directeur? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet? Welke status en consequenties heeft de ondertekening van het eerder genoemde contract voor de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat? (blz.7). (Tevens antwoord op vraag 2 aan Minister van Financiën)

Door de minister is nadrukkelijk te kennen gegeven dat de directeur LVB de minister niet kon binden aan contractuele verplichtingen voor een nieuw luchtverkeersbeveiligingssysteem.

Eerst na positieve besluitvorming over de verzelfstandiging van de LVB in Tweede en Eerste Kamer, waardoor het besluit over verzelfstandiging in politieke zin genomen was heeft de directeur LVB het noodzakelijk geoordeeld om het contract nadrukkelijk op titel van de LVB-organisatie i.o. aan te gaan, ervan uitgaande dat er toen geen beletsel meer was om op de gekozen, maar nog niet bij KB bekrachtigde, ingangsdatum van het contract 1 januari 1993 de LVB als nieuwe rechtspersoon te binden. Dit is bevestigd aan de wederpartij. In formele zin is het terecht dat de Directeur-generaal RLD zich heeft gedistantieerd van deze handelwijze, gelet op de mogelijke oneigenlijke binding voor de Rijksbegroting. In reële termen was die mogelijkheid er niet gelet op de afgeronde besluitvorming in de Staten-Generaal. De Directeur LVB is, ook achteraf, nadrukkelijk gewezen op de zienswijze van het departement. De kosten van de systeemvervanging hebben geen consequenties voor de V&W-begroting. De kosten komen ten laste van de LVB en worden volledig gedekt uit de heffingen.

5

Wanneer denkt de regering een besluit te nemen over het al dan niet voortzetten van de tekortafdekking van de regionale vliegvelden?

Kan de regering aangeven hoe groot de (verwachte) exploitatietekorten zijn voor 1994, 1995, 1996? (Tevens antwoord op vraag 3 aan Minister van Financiën)

De door de LVB-organisatie geraamde bijdrage in de kosten van de dienstverlening op de regionale velden bedraagt (incl. jaarlijkse loon/prijsbijstellingen en herzien contract LMD):

x f 1 000,-	1994	1995	1996
Rotterdam	9 638	9 946	10 200
Eelde	8 232	8 661	9 730
Beek	9 820	9 856	10 317

Over de hoogte van deze bijdragen vindt nog overleg plaats. Over de besluitvorming inzake het voortzetten van de tekortafdekking regionale velden wordt verwezen naar het antwoord op vraag 6.

6

Wat is de reden dat de ministerraad nog altijd geen besluit genomen heeft over de vraag of de exploitatietekorten van de LVB op de regionale velden uit de algemene middelen betaald moeten blijven worden?

Bestaat hier een samenhang met de nog uit te brengen nota RELUS over de toekomst van de regionale velden?

Terecht is hier de samenhang geconstateerd met de uit te brengen nota RELUS over de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de regionale velden. Hierin wordt ondermeer een relatie gelegd tussen de toekomstige functie van de luchthaven en de hieruit af te leiden omvang van de dienstverlening LVB in de toekomst. De vraag in welke mate ook in de toekomst de tekorten op de regionale velden uit de algemene middelen moeten blijven worden betaald, overigens een beleid dat reeds vanaf de jaren zeventig van kracht is, hangt samen met het antwoord op de vraag of er sprake moet blijven van rijksbetrokkenheid enerzijds en anderzijds van de ontwikkeling en draagkracht van de betrokken luchthavens. Gezamenlijk met de LVB wordt hiertoe nader onderzoek verricht naar de omvang van de door het Rijk te vergoeden dienstverlening en het tarievenbeleid in de regio.

De huidige inzichten komen er op neer dat het Rijk in zekere mate blijft bijdragen in de kosten. De verhouding tussen de kosten van het veiligheidsbeleid en de opbrengsten zijn zodanig dat deze kosten/batenverhouding wel kan worden verbeterd, maar het verschil niet eenvoudig kan worden overbrugd.

7

Acht de regering het wenselijk om nadere regelgeving te geven op het punt van ministeriële verantwoordelijkheid voor het doelmatig functioneren van de LVB? Indien zulks wenselijk wordt geoordeeld, wanneer wordt dit dan geregeld? Indien het niet wenselijk wordt geacht, waarom niet? (blz. 10) (Tevens antwoord op vraag 5 aan minister van Financiën)

Zoals is aangegeven bij de voorbereiding van de Wet Luchtverkeer heeft als leidraad gegolden middels de wet afstand te creëren tussen de politiek verantwoordelijke minister(s) en de LVB-organisatie. Dit heeft als consequentie dat de omvang van de ministeriële verantwoordelijkheid afneemt. Ook is hier beoogd een taak weg te leggen voor de Raad van Toezicht. Hierin zijn vertegenwoordigers opgenomen uit de kringen van luchtvaartmaatschappijen die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor bijna 90% van de inkomsten van de LVB en uit dien hoofde een groot belang hebben bij een doelmatig functioneren en concurrerende tarieven. Wat betreft het nader kunnen invullen van de ministeriële verantwoordelijkheid is actueel het onderzoek van de Algemene Rekenkamer inzake «Ministeriële verantwoordelijkheid en zelfstandige bestuursorganen». Het onderzoek bevindt zich thans in de fase van hoor en wederhoor met de bewindslieden. De bevindingen van de Algemene Rekenkamer zullen mogelijk ook van invloed zijn op de reeds voorgenomen evaluatie van de verzelfstandiging van de LVB. Tegen de achtergrond hiervan zal worden bezien in hoeverre de Wet Luchtverkeer bijstelling behoeft. Hiermee samenhangend verwijs ik eveneens naar vraag 15 (V&W) en vraag 4 (V&W/Fin).

Wat is het verband tussen de arbeidsvoorwaarden van de LVB-organisatie en die van ambtenaren (blz. 10)? (Tevens antwoord op vraag 6 aan minister van Financiën)

Wat betreft het verband tussen de arbeidsvoorwaarden van de LVB en die van ambtenaren wil ik het volgende opmerken.

De overheidsdienst is opgesplitst in acht sectoren, te weten: de sectoren Rijk, Defensie, Politie, Onderwijs en Wetenschappen, Rechterlijke Macht, Gemeenten, Provincies en Waterschappen.

In elke sector wordt onderhandeld over de arbeidsvoorwaarden met uitzondering van het overleg over een beperkt aantal onderwerpen, dat vooralsnog voorbehouden blijft aan het CGOA.

Dit impliceert dat er derhalve verschillen in de arbeidsvoorwaarden tussen sectoren ontstaan, deze constatering geldt mutatis mutandis ook voor ambtenaren werkzaam bij ZBO's.

In het sectorenmodel is bewust niet voorzien in de vorming van een aparte sector ZBO's.

ZBO's vervullen dermate verschillende taken, dat er in het kader van arbeidsvoorwaardenbeleid niet gesproken kan worden van een homogene sector ZBO's. Tot voor kort was niet algemeen bepaald dat het personeel van alle ZBO's tot een sector – bijvoorbeeld de sector Rijk – gerekend moet worden. Omdat het gaat om bestuursorganen die als regel op rijksniveau zijn ingesteld heeft het rapport «Verantwoord verzelfstandigen» aanbevolen in het vervolg in de wet vast te leggen dat de rechtspositieregelingen bij in te stellen ZBO's de sector Rijk zullen volgen, tenzij in een bepaald geval een andere sector in het bijzonder is aangewezen. In dit geval is nog in de publiekrechtelijke regeling waarbij de LVB in het leven wordt geroepen bepaald, dat het bestuur van het ZBO de rechtspositie van het eigen personeel moet regelen.

9

Kunnen de ingediende begroting, het financiële meerjarenplan, alsmede de tariefvoorstellen aan de Tweede kamer ter inzage worden gegeven. (blz. 10) (Tevens antwoord op vraag 7 aan minister van Financiën)

Ja, deze zijn bijgevoegd¹.

10

Is er een jaarlijks overzicht (of jaarverslag) door de LVB uitgebracht? Zo ja, kan deze aan de Tweede kamer worden overhandigd? Wanneer kan de Tweede Kamer een eerste jaarverslag verwachten? (Tevens antwoord op vraag 9 aan minister van Financiën)

Het jaaroverzicht 1993, is ingevolge het bepaalde in de wet Luchtverkeer per 1 mei 1994 door de LVB uitgebracht en is bijgevoegd¹.

11

Kan de openingsbalans van de LVB worden verschaft, alsmede de jaarlijkse exploitatie-overzichten? (blz. 14). (Tevens antwoord op vraag 10 aan minister van Financiën)

De openingsbalans en het exploitatieoverzicht zijn bijgevoegd¹.

12

Onder punt 4.8 wordt gemeld dat de Schipholpanden zijn doorverkocht voor f 35 mln. (maart 1994), tegen een aanschafwaarde van f 29,7 mln. (september 1993). Is de verkoopwinst ad f 6 mln. terugbetaald aan het Min van V&W c.q. Financiën of is dit als winst genomen in de exploitatie? (Tevens antwoord op vraag 11 aan minister van Financiën)

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Overeenkomstig de internationale richtlijnen waaraan Nederland zich heeft verbonden in Eurocontrolverband («principles for establishing the cost-base for route facility charges») is in artikel 2.1.4 voorgeschreven dat baten uit vervreemding van activa op de heffingsgrondslag in mindering dienen te worden gebracht. Aldus vindt verrekening plaats met de gebruikers.

13

Waarom is niet onderzocht of de actuele waarde van de roerende zaken hoger kon zijn dan de boekwaarde? Wat is er met de meeropbrengst van f 5,3 mln. gebeurd? (blz. 15–16).

Vooropgesteld wordt dat de primaire verantwoordelijkheid voor deze taxaties berust bij de Minister van Financien.

Overeenkomstig de afspraken in Eurocontrol-verband «Principles for establishing the cost-base etc.» is louter toegestaan de boekwaarde te verrekenen met de gebruikers. Bepaling van de actuele waarde is uit dien hoofde betekenisloos in dit kader. Daarnaast is geconstateerd dat de roerende zaken voor een groot deel zeer specifieke apparatuur betreft op verkeersleidingsgebied, die vrijwel alleen waardevol is voor de LVB. De inschatting was dat de actuele waarde van het merendeel van deze roerende zaken reeds lager zou zijn dan de boekwaarde.

De vraag inzake de aanwending van de meeropbrengst heeft betrekking op de onroerende zaken. Ik verwijs hiervoor naar de beantwoording onder vraag 12.

14

Hoe hebben de tarieven zich ontwikkeld als gevolg van de verzelfstandiging? (Tevens antwoord op vraag 12 aan minister van Financiën)

Op de vraag hoe de tarieven zich hebben ontwikkeld als gevolg van de verzelfstandiging kan in globale zin worden gesteld dat deze invloed slechts beperkt is, gezien het streven naar een budgettair neutrale uitwerking, de aangepaste leningsvorm bij deze verzelfstandiging en de daaruit voortvloeiende kosten (rentelasten) voor de LVB. Wel is door een inmiddels verbeterd kostenallocatiesysteem een reëler tarief aan de gebruikers ontstaan.

Veel meer van invloed op de tariefontwikkeling zijn de kosten die samenhangen met de besluitvorming met betrekking tot nieuwe investeringen zoals de vervanging van de uit de jaren zeventig daterende verkeerleidingssystemen, de nieuwe huisvesting, de overname van de verkeerstoren Schiphol en het herziene contract met het KNMI (kostendekkende tarieven). De bestaande systemen zijn ook grotendeels afgeschreven en worden daardoor niet meer in de huidige tarieven verrekend. Gezien deze ontwikkelingen dienen de nationale heffingen, gekoppeld aan de kosten op Schiphol, te worden verhoogd. Na ingebruikname van de nieuwe verkeersleidingsapparatuur en de nieuwbouw zullen de kosten zich, vanaf 1997, min of meer stabiliseren.

Naast kostenstijgingen bij Eurocontrol is sprake van een matigende invloed op de en-route heffingen door de toename van het luchtverkeer. De en-route heffingen vertonen dientengevolge geringere fluctuaties.

15

Hoe kan de Staten-Generaal de doeltreffendheid van de LVB in 1996 beoordelen als er in de Wet Luchtverkeer geen verplichting is opgenomen voor de LVB-organisatie om de minister te informeren over haar functies?

Wat is de status van het genoemde Informatieprofiel? Kan de Kamer hier ook inzicht in krijgen? (blz. 12).

Het feit dat in de wet niet expliciet een bepaling is opgenomen om de minister te informeren over het functioneren van de LVB betekent naar mijn oordeel niet dat deze informatie niet beschikbaar kan komen. De algemene verplichting tot het verstrekken van inlichtingen ingevolge Artikel 42 in de Wet Luchtverkeer biedt op dit punt de nodige ingang. Dit punt wordt nader uitgewerkt in het in voorbereiding zijnde «Informatieprofiel», dat nagenoeg is afgerond. Hierin zal met deze aspecten rekening worden gehouden. De Kamer zal hier desgewenst een afschrift van ontvangen.

Ik onderschrijf de stelling dat criteria dienen te worden ontwikkeld voor de beoordeling van de doeltreffendheid.

Bij de in voorbereiding zijnde evaluatie van de verzelfstandiging zal deze materie – mede in het licht van de uitkomsten van het onderzoek van de Rekenkamer naar de ministeriële verantwoordelijkheid betreffende zelfstandige bestuursorganen – bijzondere aandacht krijgen.

16

Wat is de reden voor nacalculaties met betrekking tot de kosten uit 1992 nog uitgegaan wordt van het oude systeem, ook al is inmiddels een nieuw betrouwbaarder systeem ontwikkeld? (blz. 17–18).

Verwezen wordt naar het antwoord onder vraag 17.

17

Waarom is het nieuwe kostentoedelingssysteem uit 1992 nog steeds niet ingevoerd? Is de bijdrage uit de algemene middelen in de kosten van luchtverkeersbeveiliging op de regionale velden vanaf 1993 gebaseerd op dit nieuwe systeem? (blz. 18)

Het gaat hier om de situatie dat pas eind 1993 een systeem ter beschikking kwam dat leidde tot een verbeterde kostenallocatie. Besloten werd dit systeem met ingang van de verzelfstandiging per 1-1-1993 in te voeren. Dit is ook daadwerkelijk gebeurd. De bijdragen zijn daarop gebaseerd. Inwerkingtreding vond derhalve niet eerder plaats dan in het jaar waarin overeenstemming bereikt werd over de allocatiesystematiek, ook gezien het faseverschil tussen planningsjaar en verrekeningsjaar (2 jaar verschil).

Het feit dat over 1993 een aanpassing werd voorbereid was bekendgemaakt aan de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) in het jaarlijks reguliere overleg.

Alsnog gewijzigd afrekenen over 1992 was om twee redenen niet juist:

1. het besluit de allocatiemethode in te voeren per 1 januari 1993 was reeds genomen en bekend. Hierop zou dan moeten worden teruggekomen;
2. het komt oneigenlijk voor de gebruikers enerzijds niet tijdig te (kunnen) informeren en anderzijds wel te confronteren met een lastenverzwaring met terugwerkende kracht over 1992.

Voor 1992 is derhalve volstaan met de afwikkeling van de kosten van dienstverlening op de wijze zoals dat eind 1991 in het gebruikersoverleg was besproken. Deze gedragslijn acht ik uit zowel juridisch als bestuurlijk oogpunt zorgvuldig.

18

Welke formele status heeft Eurocontrol, en welke relatie bestaat er met de verzelfstandigde LVB? (blz. 18).

De organisatie Eurocontrol is opgericht bij het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart «Eurocontrol» dat op 1 maart 1963 in werking trad. Thans hebben 17 landen zich aangesloten bij de organisatie. Eurocontrol verzorgt

ondermeer de luchtverkeersleiding in het Nederlandse luchtruim boven 24 500 ft. LVB werkt in dit opzicht nauw samen met Eurocontrol op het operationele vlak. In financieel opzicht is er de relatie dat zowel de kosten die de LVB maakt als de kosten die Eurocontrol maakt t.b.v. het en-route verkeer boven Nederland, gezamenlijk de kostengrondslag vormen voor de tariefstelling. Namens de Staat betaalt de LVB de Nederlandse bijdrage in de begroting van Eurocontrol. Daarbij verzorgt Eurocontrol voor de aangesloten landen de inning van de en-route heffingen en draagt deze voor Nederland af aan de LVB-organisatie.

19

Is het terecht dat voor circa 3 mln. gulden indirect subsidie wordt verstrekt aan de sportvliegerij en het kleine zakelijke verkeer? (blz. 18).

Deze vraag wordt bevestigend beantwoord. In het huidige tarievenbeleid zijn een aantal categorieën vrijgesteld van en-route heffingen. Ik verwijs hiervoor naar het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging, artikel 5 (Stbl. 1992 698) waarin deze vormen van luchtvaart zijn genoemd. Dit artikel is gebaseerd op in Eurocontrol gemaakte afspraken. Genoemde vrijstellingen komen voor rekening van de staat. Thans wordt in Eurocontrol-verband onderzocht of dergelijke vrijstellingen kunnen verdwijnen. Bij het onderzoek zullen de perceptiekosten een bijzonder punt van aandacht zijn.

20

De Algemene Rekenkamer geeft aan dat de minister van Verkeer en Waterstaat van mening was dat de na de verzelfstandiging geldende arbeidsvoorwaarden binnen redelijke grenzen zijn gebleven. Kan de minister mededelen wat zij verstaat onder «binnen redelijke grenzen» zijn gebleven?» (blz. 20).

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 22.

21

Vindt de regering de hogere functiewaardering zoals is weergegeven door de Rekenkamer terecht? Zo ja wat rechtvaardigt deze hogere functiewaardering? Zo nee wat gaat de regering hier aan doen?

De vraag naar de terechtheid van de hogere functiewaardering en het toekennen van de 6% toelage op basis van het advies van BIZA betreffen de periode vóór verzelfstandiging.

De wijziging per 1 januari 1990 van de arbeidsvoorwaarden als gevolg van het zogenaamde Drieluik is tot stand gekomen met inachtneming van de voor het rijkspersoneel geldende regels met name het BBRA 1984.

Alle verkeersleidersfuncties zijn begin 1990 herijkt – luik 1 –. Het verrichte onderzoek wees uit dat aan verschillende verkeersleidersfuncties in verband met opgetreden taakverzwaringen een hogere waardering moest worden toegekend.

Daarover heeft afstemming plaatsgevonden tussen ambtenaren van mijn ministerie en het ministerie van BIZA dat op de werkplek bij de LVB een onderzoek heeft ingesteld.

Het tweede luik betrof de ophoging van de toelage, waarover ik het volgende wil opmerken.

Vanaf 1 juli 1985 had slechts een deel van het LVB personeel – met name de verkeersleiders op Schiphol – een toelage van 6% boven de generale toelage van 7½%. Daar begin 1990 bleek dat er geen goede argumenten meer waren om dit onderscheid te rechtvaardigen, is besloten om de 6% toelage aan het gehele LVB-personeel toe te kennen.

Het derde luik betrof de invoering van een andere wijze van werken waardoor een vrij forse efficiencyverbetering werd gerealiseerd. Daardoor

verviel de noodzaak om op verkeersleiders een beroep te doen om te werken op vrije dagen. Door het niet meer afkopen van deze vrije dagen werd het jaarinkomen van veel verkeersleiders een stuk lager, ondanks de rangsverhogingen die voortvloeiden uit het taakwaarderingsonderzoek.

22

Hoe verhoudt de opmerking van de minister van Verkeer en Waterstaat, dat het ongewenst moet worden geacht indien de arbeidsvoorwaarden bij de verzelfstandiging zich aanzienlijk gunstiger zouden ontwikkelen dan voor andere ambtenaren, zich tot de conclusie van de Algemene Rekenkamer dat de salarissen van de LVB-ambtenaren na de verzelfstandiging aanzienlijk stegen dan die van andere ambtenaren? In hoeverre is hier nog sprake van «binnen redelijke grenzen» nu tevens geconstateerd wordt dat tegenover de gunstige arbeidsvoorwaarden voor het personeel van de LVB-organisatie geen bijzonder rechtspositioneel risico staat? Hoe verhoudt zich de opmerking van de AR dat het Min. van BIZA het niet eens was met de waardering zich tot de reactie van de minister van V&W dat de 6% toelage is gebaseerd op een advies van BIZA? (blz. 21–22).

Alvorens op deze vraag in te gaan, stel ik vast dat de Algemene Rekenkamer in het rapport niet heeft geoordeeld, dat de LVB-salarissen na verzelfstandiging aanzienlijk zijn gestegen ten opzichte van andere ambtenaren. Geconcludeerd is slechts dat de LVB-salarissen sneller zijn gestegen.

In de Wet Luchtverkeer zijn enkele bepalingen opgenomen waardoor een vorm van toezicht op de arbeidsvoorwaarden is gewaarborgd.

Zo is er een door mij benoemd bestuur, dat bij reglement de regeling van de rechtstoestand van het personeel vaststelt. Dit is evenwel een bestuursbesluit dat de voorafgaande instemming moet hebben van de Raad van Toezicht.

Voor de Raad van Toezicht, die eveneens door mij wordt benoemd, is een belangrijk aandachtspunt dat de loonkosten van de LVB een aanzienlijk onderdeel vormen van de LVB uitgaven en dat deze directe gevolgen hebben voor de hoogte van de in rekening te brengen tarieven.

Ik wijs er daarnaast op, dat een tweetal leden van de Raad afkomstig is uit in Nederland werkzame luchtvaartmaatschappijen, welke maatschappijen gebaat zijn bij concurrerende tarieven.

Vanuit die context zijn in het najaar van 1992, door de toen nog Voorlopige Raad van Toezicht aan de Bestuurder/Directeur LVB, de navolgende randvoorwaarden in de onderhandelingen meegegeven.

- Bij het te bereiken resultaat moet rekening gehouden worden met wat de markt kan dragen.
- Een efficiencyverbetering om het tekort aan verkeersleiders te elimineren.
- Een differentiatie in de beloning tussen verkeersleiders en niet-verkeersleiders.

Tot de randvoorwaarden behoorde tevens de opvatting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat het ongewenst zou zijn, indien de arbeidsvoorwaarden bij de verzelfstandigde LVB zich aanzienlijk gunstiger zouden ontwikkelen dan voor andere ambtenaren.

Bij de beoordeling van het totale onderhandelingsresultaat is niet alleen afgegaan op de kwantitatieve financiële verhogingen, maar heeft met name ook het kwalitatieve aspect daarin een belangrijke rol gespeeld.

Immers voor één van de belangrijkste doelstellingen van de verzelfstandiging, t.w. de bedrijfseconomische en bedrijfsorganisatorische verbetering van het LVB-apparaat, kon met het onderhandelingsresultaat een gezonde uitgangssituatie worden gecreëerd, omdat de angel van een al jaren slepend loonconflict (middels de Cie. Albeda) kon worden weggenomen.

Om het onderhandelingsresultaat te bereiken is destijds (en nu nog steeds) bepalend geweest, dat verbetering van de arbeidsvoorwaarden gekoppeld moest zijn aan efficiencyverbetering.

Gezien deze laatste constatering en gelet op de oorspronkelijke inzet van de kant van de centrales van een verhoging van 42%, kan naar mijn mening inderdaad worden gesproken van het binnen redelijke grenzen blijven van de arbeidsvoorwaardenontwikkeling bij de LVB.

Ook is gevraagd naar de relatie tot het inkomensbeleid van het Kabinet. Het is inderdaad zo, dat de arbeidsvoorwaarden zoals bij de LVB opvallen in een situatie waarbij de regering streeft naar loonmatiging met het oog op het behoud van werkgelegenheid.

Gelet op de specifieke situatie, die voor luchtverkeersleiders en de LVB geldt, wordt in relatie tot de Nederlandse arbeidsmarkt de loonstijging desondanks verklaarbaar geacht.

Deze specifieke situatie wordt gekenmerkt door het feit dat reeds door de Commissie Albeda was vastgesteld dat het hier ging om een beroepsgroep die eisen op arbeidsvoorwaardelijk terrein stelt, die

a) structureel op gespannen voet staan met het loongebouw van de overheid; vandaar ook de aanbeveling tot verzelfstandiging.

b) zich niet laten reguleren door het systeem van onderhandelen over en vaststellen van arbeidsvoorwaarden, zoals dat bij de rest van de overheid gebruikelijk is.

In dit verband moet onderkend en erkend worden, dat alleen een meer marktconforme manier van onderhandelen (die thans gerealiseerd is) over arbeidsvoorwaarden de grenzen kan bepalen van wat daarbij toelaatbaar en haalbaar is. In dat opzicht zullen ook de aanbevelingen van de Cie. Sint inzake verzelfstandigingen van nut kunnen zijn.

c) op het moment van verzelfstandiging het karakter hadden van een inhaalslag, waarbij gezien de achtergrond van een loonconflict bij het daadwerkelijk realiseren van de aanbevelingen van de Cie Albeda, tegelijkertijd de relatieve marktwaarde van LVB personeel t.o.v. ander (rijks) personeel nader werd bepaald.

Er ligt de realiteit, dat de loonvorming voor het LVB personeel geschiedt in directe interactie met de ontwikkelingen en mogelijkheden in de luchtvaartsector.

Dat houdt ook een risico in dat niet geldt voor het overige overheids-personeel.

Dat risico vertaalt zich o.m. in het mandaat dat de directie van de LVB krijgt bij het ingaan van arbeidsvoorwaardenonderhandelingen, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken, hoe een en ander zich verhoudt met de tarieven.

Een signaal vanuit de sector heeft direct invloed op het mandaat en daarmee op de ruimte voor de arbeidsvoorwaardenontwikkeling.

Wanneer de LVB, gegeven een noodzaak tot matiging, een dergelijke matiging niet zou weten te realiseren, zal de invloed vanuit de sector nadrukkelijk voelbaar worden en blijven.

Inzake de opmerking van de Algemene Rekenkamer over het advies van de Minister van BIZA inzake de waardering van de 6% toelage en het toekennen daarvan op basis daarop, het volgende. De koppeling van deze twee aspecten wordt door mij niet onderkend.

Het in het laatste deel van de vraag gememoreerde advies betrof een technisch arbeidsvoorwaardelijke uitwerking.

De in 1985 toegekende toelagen van zowel 7½% als 6% waren gebaseerd op artikel 19 van het BBRA 1984. Voor het toekennen van een toelage op die basis geldt een zware en veel tijd kostende procedure, te weten een Koninklijk Besluit en 3 contrasignerende ministers.

Het aanstonds toekennen van hogere schalen aan verkeersleiders – luik 1 – en het veel later toekennen van een toelage van 6% aan het ondersteunende personeel – luik 2 – zou tot onbegrip en onvrede hebben geleid.

Teneinde dit te voorkomen en mede gelet op het feit dat het voorland van de LVB verzelfstandiging was, is op advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken besloten tot een meer pragmatische oplossing om de 6% toelage te baseren op één van de toen nieuwe instrumenten van het BBRA 1984 te weten artikel 18b. Een toelage op die basis kan door of namens mij worden toegekend.

23

De Algemene Rekenkamer constateert een verschil van inzicht tussen de minister en de directeur van de LVB-organisatie ten aanzien van de verantwoordelijkheid van de minister voor de arbeidsvoorwaarden. De directeur van de LVB is van oordeel dat de bevoegdheid van de minister om goedkeuring te onthouden aan de begroting of de tarieven ter beïnvloeding van de arbeidsvoorwaarden, in strijd zou zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Wat is de reactie van de minister op deze visie van de LVB-organisatie? (blz. 22).

In de Wet Luchtverkeer is de verantwoordelijkheid voor de arbeidsvoorwaarden gelegd bij de LVB-organisatie. Rechtstreeks ingrijpen daarin zou, gezien de voorliggende regeling, in strijd met de wet zijn.

Echter, wanneer de effecten van de arbeidsvoorwaarden zodanig zouden zijn dat deze tot onevenwichtige financiële verhoudingen zouden leiden, is het instrument van de begrotingsafkeuring een terecht te gebruiken middel. Dat dit tot een wijziging van de arbeidsvoorwaarden zou kunnen leiden, is een zaak van de LVB intern.

24

De Algemene Rekenkamer constateert in het nawoord dat besluitvorming over het afdekken van eventuele exploitatietekorten uit de algemene middelen voordat een verzelfstandiging plaatsvindt, dient te zijn afgerond. Gegeven het feit dat deze besluitvorming nog altijd niet heeft plaatsgevonden, zou de gedragslijn van de ARK waarschijnlijk hebben geleid tot forse vertraging van het verzelfstandigingsproces. Wat is het oordeel van de minister van V&W over de suggestie van de ARK? (blz. 23).

De mate waarin ook in de toekomst de regionale tekorten LVB vanuit het Rijk moeten worden afgedekt, is een beleidsbeslissing die moet worden afgewogen. De besluitvorming over de tekortafdekking op de regionale velden is destijds buiten het verzelfstandigingstraject gehouden. Reden ervoor was het verzelfstandigingsproces op eigen merites te willen beoordelen. Het koppelen van beide beleidsvoornemens (tekortafdekking en verzelfstandigen), zou naar de inzichten van toen (en nu) vermoedelijk geleid hebben tot een ontwrichting van het verzelfstandigingsproces.

Opvolgen van de suggestie van de Algemene Rekenkamer zou aldus nog meer ten koste zijn gegaan van de doelmatige afwikkeling van het verzelfstandigingsproces.

25

Kunnen in de bestuurspraktijk problemen ontstaan als gevolg van een onduidelijke vormgeving van de nieuwe relatie tussen minister en verzelfstandigde LVB-organisatie? Welke waarborgen zijn er die te kunnen voorkomen? (blz. 23).

Zoals de Memorie van Toelichting reeds aangeeft, hebben LVB-bestuur en minister ieder een eigen verantwoordelijkheid terzake van de civiele luchtverkeersdienstverlening. De RLD en LVB hebben op basis van deze eigen verantwoordelijkheden een samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarvan beide partijen menen dat deze in de praktijk goed werkt. Waar

nodig zal, mede op basis van de uitkomsten van de evaluatie, bij of krachtens de Wet Luchtverkeer nadere helderheid worden geschapen over de onderscheiden verantwoordelijkheden.

Antwoorden op de vragen gesteld aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën

1

Worden de resultaten van dit onderzoek in het kabinetsbeleid verwerkt en, indien dit het geval is, op welke wijze?

De resultaten van dit onderzoek zullen worden betrokken bij de evaluatie, waarop hiervoor reeds is gedeut. Bij deze evaluatie zullen ook de kabinetsbeslissingen over het rapport «Verantwoord Verzelfstandigen» alsmede de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer uit haar onderzoek «Ministeriële verantwoordelijkheid en zelfstandige bestuursorganen» de nodige aandacht krijgen.

2

Waarom zijn de specifieke LVB-gebonden omstandigheden niet van tevoren opgemerkt en waren zij niet eerder reden tot herbezinning? Hetzelfde geldt in wezen voor de opmerking van de minister van Financiën, dat vanaf het moment waarop in 1987 het principebesluit tot verzelfstandiging was genomen, onduidelijkheid heeft bestaan over de juistheid van een aantal financiële gegevens. (blz. 8).

Ten aanzien van de vraag of de specifieke LVB-gebonden omstandigheden niet eerder reden waren voor herbezinning, merk ik op dat een dergelijke conclusie zeker niet voor de hand lag. Gelet op de aanbevelingen van de Commissie Albeda op het vlak van de arbeidsvoorwaardenontwikkeling, alsmede de mogelijkheden die een grotere zelfstandigheid zou bieden voor de bedrijfsvoering, waren partijen het er over eens dat de sleutel voor de oplossing van de problematiek lag bij verzelfstandiging. Verzelfstandiging was in die periode ook een richting die brede politieke steun had verworven.

De complexiteit van de uitvoering werd in zekere zin wel degelijk onderkend, ook gelet op de gebondenheid aan internationale regelgeving terzake en de aard en samenstelling van de over te dragen activa, doch gesteld kan worden dat al deze factoren onvoldoende in verhouding stonden tot het belang van een grotere flexibiliteit op het gebied van arbeidsvoorwaarden en de bedrijfsvoering. Een herbezinning op deze keuze zou geen enkele oplossing voor m.n. de arbeidsvoorwaardenproblematiek dichterbij hebben gebracht.

3

Wat is de nadere reactie van de Minister van Verkeer en Waterstaat op het commentaar van de Algemene Rekenkamer op blz. 9.

De vertraging die optrad bij de vaststelling van de openingsbalans werd met name veroorzaakt door het gegeven dat de omvang en de waardering van de over te dragen vermogensbestanddelen op een verantwoorde wijze bepaald moesten worden. Dit vergde de nodige inspanning, gezien de aard en samenstelling van de vermogensbestanddelen. Om één en ander op een ordelijke en controleerbare wijze te laten verlopen zijn aanvullende eisen gesteld aan de administratieve organisatie van de LVB. Deze aanvullende eisen werden met name gesteld ten aanzien van de registratie van de over te dragen activa en de vorderingen en schulden die verband houden met de nog te verrekenen bedragen met de gebruikers. Overigens moet hieraan worden toegevoegd dat voor de definitieve afwikkeling de LVB-organisatie eveneens afhankelijk was van een groot aantal externe gegevens van o.a. V&W, BIZA, KNMI, Rijksgebouwendienst, Eurocontrol en Financiën. Hierbij werd zoveel mogelijk uitgegaan van de jaargegevens die werden verstrekt onder accountantscontrole. Doorgaans komen deze gegevens pas in de tweede helft van het jaar

n+1 (1994) beschikbaar. Volledigheidshalve voeg ik hieraan toe dat ten aanzien van een aantal overheidsadministraties door de Accountantsdienst V&W in 1994 extra inspanningen zijn geleverd ten behoeve van een zo hoog mogelijk betrouwbaarheidsgraad in de op te stellen slotbalans en bepaling van het leningsbedrag.

4

Op blz. 13 stelt de Algemene Rekenkamer vast, dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën een verschillende opvatting hebben over de wenselijkheid van nadere regelgeving op het punt van de ministeriële verantwoordelijkheid voor het doelmatig functioneren van de LVB-organisatie. Wat is de reactie van de bewindspersonen hierop? Hebben de beide ministers hierover één gemeenschappelijk standpunt ontwikkeld?

Voorop stel ik vast dat er met de Minister van Financiën geen wezenlijk verschil van mening bestaat over de wenselijkheid inzicht te verkrijgen in doelmatigheidsaspecten. In dit kader is relevant het Rapport Verantwoord Verzelfstandigen van de Cie. Sint dat recentelijk aan de Tweede Kamer is aangeboden, alsmede het meergenoemde rapport van de Algemene Rekenkamer. Bij de komende evaluatie zal in het bijzonder de vraag aandacht krijgen, of er – met het oog op het kunnen dragen van de ministeriële verantwoordelijkheid – aanleiding bestaat voor nadere regelgeving. Zo deze vraag bevestigend wordt beantwoord, zal de Wet Luchtverkeer worden aangepast.

5

Is de regering intussen van plan met voorstellen tot wetwijziging te komen, zodanig dat de LVB-organisatie wordt verplicht inlichtingen te verstrekken over de doelmatigheid van haar functioneren?

Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder vraag 15 (vragen aan minister V&W).

6

Welke zijn de criteria voor het beoordelen van de werking en de doeltreffendheid van de organisatie, waarover op blz. 12 wordt gesproken.

Het toetsen zal plaatsvinden tegen de achtergrond van de doelstellingen van de verzelfstandiging. Op dit moment is een systematische inventarisatie gaande naar de nadere vaststelling van de criteria welke logisch gevormd worden door de stukken waarin de oorspronkelijk doelstellingen zijn geformuleerd (o.a. brief inzake Wetsontwerp van V&W aan Kabinet 5 november 1990, Wet Luchtverkeer en Memorie van toelichting/van Antwoord en Eindverslag alsmede de Handelingen in de Kamer). Dit mede in het licht van het rapport «Verantwoord verzelfstandigen» van de Commissie Sint.

7

Zijn er geen meer objectieve methodes om tot het bepalen van de budgettaire neutraliteit te komen? Of lagen die ten grondslag aan het overleg. Wat was de inzet van de minister van Verkeer en Waterstaat bij besprekingen. (blz. 18).

Met de aanduiding «betrokken partijen» is hier bedoeld dat de vaststelling van de budgettaire neutraliteit onderwerp van overleg was tussen de betrokken departementen, in het bijzonder het Ministerie van Financiën. Ook bestonden budgettaire relaties tot de departementen VROM en BIZA.

Bij de uitwerking van de budgettaire neutraliteit is gehandeld overeenkomstig de regels budgetdiscipline.

Neutraal in deze betekent dat het totale begrotingsbeslag van uitgaven en inkomsten door de uitname ongewijzigd bleef.

Bij Voorjaarsnota 1993 hebben ingevolge de verzelfstandiging een aantal mutaties plaatsgevonden ten aanzien van de Rijksbegroting en meerjarencijfers en zijn in overeenstemming met het ministerie van Financien budgettair neutraal verwerkt.

8

Waarop is het oordeel gebaseerd, dat de arbeidsvoorwaarden die nu bij de LVB-organisatie gelden binnen redelijke grenzen zijn gebleven. of, met andere woorden, past dit beleid binnen het inkomensbeleid van het Kabinet? (blz. 22).

Verwezen wordt naar het afzonderlijke antwoord (op vraag 22) van de minister van Verkeer en Waterstaat op de vragen die haar t.a.v. dit onderwerp zijn gesteld.

9

Hoe zullen de geschetste problemen in de toekomst zijn te voorkomen? Wat is de reactie op het nawoord van de Algemene Rekenkamer (blz. 23). (Tevens antwoord op vraag 14 aan de minister van Financiën)

De kern van het onderzoek richtte zich op de doelmatigheid van het verzelfstandigingsproces en concludeerde dat dit niet efficiënt verliep.

De noodzaak van een projectmatige aanpak voor de uitvoering van complexe verzelfstandigingen is al geruime tijd onderkend, mede op basis van de leerervaringen met het verzelfstandigingsproces van de LVB.

Op basis van interne analyses van lopende verzelfstandigingsprojecten is er sinds 1990 binnen mijn ministerie een start gemaakt met een projectmatige aanpak voor elk nieuw te starten verzelfstandigingsproces. Belangrijke elementen in de aanpak zijn goed ingebouwde checks and balances en een heldere fasering. Bovendien is er een onafhankelijk projectleider, die na elke fase rechtstreeks rapporteert aan de departementsleiding. Daarbij is een advies gevoegd van een Auditgroep, bestaande uit interne deskundigen, die niet zijn betrokken bij het onderhavige project. De departementsleiding besluit vervolgens over het al dan niet groen licht geven voor de volgende fase. Het gaat in het kort om de volgende fasen:

1. De definitiefase: in deze fase gaat het om het formuleren van doelstellingen en randvoorwaarden voor het bepalen van de wenselijkheid en haalbaarheid van de verzelfstandiging. Bovendien worden eigenlijke en oneigenlijke motieven onderscheiden.

2. De taken-analyse. De uitkomsten daarvan zijn bepalend voor de vraag welke taken in welke mate kunnen worden verzelfstandigd. De vragen in welke rechtsvorm en welk besturingskader gewenst is, zijn, daarbij relevant.

3. De projectplanfase. Daarin wordt het project uitgewerkt qua organisatie, trajecten en daarin te nemen stappen.

4. De implementatiefase. Belangrijk uitgangspunt in deze fase is, dat een dienst beheersmatig en qua bedrijfsvoering goed op orde moet zijn voor het moment van verzelfstandiging.

Zoals recent in een brief aan de Tweede kamer is gemeld, op basis van de aanbevelingen van het rapport Verantwoord Verzelfstandigen, is door de Ministers van Binnenlandse zaken en Financiën een begeleidingsteam verzelfstandigingen opgericht. Dit begeleidingsteam zal ook bij de V&W-verzelfstandigingen betrokken worden.

De uitkomsten van de komende evaluatie zullen waar nodig aanleiding zijn om de wet Luchtverkeer op onderdelen aan te passen en/of om andere maatregelen te treffen.

10

Welke is de toegevoegde waarde van de onderhavige verzelfstandiging? Is een dergelijke verzelfstandiging gewenst? Kan ze als voorbeeld gelden voor andere verzelfstandigingen? Indien deze vragen ontkennend worden beantwoord, zijn er dan andere doorslaggevende voordelen die voor deze verzelfstandiging pleiten? Zo neen, zal de onderhavige verzelfstandiging dan worden bijgesteld?

Over de vraag inzake de toegevoegde waarde het volgende. De LVB-organisatie is thans in staat om zelf middels leningen financiering te verzorgen om technologische vernieuwingen te kunnen realiseren, hetgeen als departementsonderdeel onmogelijk was. (Overigens is dit laatste argument de voornaamste reden geweest de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie in Groot Brittannië te gaan privatiseren.)

Ook het streven tot bedrijfsmatig werken gericht op een betere afstemming op de klantenwensen (luchthavens en gebruikers in het gebruikers-overleg en Raad van Toezicht) plaatsen de LVB veel nadrukkelijker in de «markt». Daardoor wordt de LVB beoordeeld op output. Van belang is de aanwezigheid van een adequaat raamwerk waarbinnen loonvorming tot stand kan komen, en waarbij de directe marktwerking een matigende werking op looneisen heeft. Op de feitelijk werking van één en ander zal in de komende evaluatie worden ingegaan.

Antwoorden op de vragen gesteld aan de Minister van Financiën

(De vragen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14 zijn beantwoord via de vragen die gesteld zijn aan de Minister van Verkeer en Waterstaat)

4

Heeft de minister middelen om inzage te verkrijgen in de financiële gegevens van de verzelfstandigde diensten? Zo neen, valt hier op korte termijn regelgeving te verwachten? (blz. 8)

Ja, de betreffende regelgeving is in de Wet Luchtverkeer opgenomen.

8

Kan de Raad van Toezicht verplicht worden om inlichtingen aan de minister te verstrekken, zodat deze zijn toezichthoudende rol kan vervullen? Zo neen, valt hier op korte termijn regelgeving te verwachten? (blz. 11)

Het toezicht op het doelmatig functioneren van de LVB-Organisatie geschiedt door de Minister op basis van informatie die wordt verkregen krachtens Titel 8 (art. 41 e.v.) van de Wet Luchtverkeer.

Daarin wordt niet de Raad van Toezicht, maar het Bestuur (dat in artikel 27 is aangewezen als het vertegenwoordigend orgaan van de LVB-Organisatie) opgedragen bepaalde inlichtingen te verstrekken.

Naast een aantal specifiek genoemde inlichtingenbronnen die aan de Minister zullen worden overhandigd levert artikel 42 de basis voor het opvragen van alle informatie die de minister dienstig oordeelt met het oog op de algemene verantwoordelijkheid met betrekking tot de luchtverkeersbeveiliging.

13

Bij de verzelfstandiging van het loodswezen heeft zich een vergelijkbare loonontwikkeling voorgedaan. Is bij de verzelfstandiging van de facto monopolies (RLB, loodswezen) een dergelijke ontwikkeling niet te verwachten? Zijn er mogelijkheden om dit bij verzelfstandigingen in de hand te houden? (blz 21)

Indien vergelijkingen worden getroffen dan geldt dit zeker voor het aspect loonontwikkeling bij de facto monopolies. Ik teken hierbij aan dat de loonontwikkeling bij de LVB reeds vorm had gekregen in de niet-verzelfstandigde situatie. De verzelfstandiging heeft daar tot dusverre met name flexibiliteit aan toegevoegd. Ook heeft de minister juist via de goedkeuring van de begroting en tarieven nog grip op de loonkosten. Overigens gaat een deel van het vergelijk met het loodswezen mank. Daar waar de loods individueel handelt, daar maakt de luchtverkeersleider onderdeel uit van een totaal beveiligingssysteem en handelt niet voor eigen rekening. Overigens heb ik bij de Algemene Financiële Beschouwingen opgemerkt dat een verzelfstandigingsproces alleen binnen duidelijke randvoorwaarden mag plaatsvinden. Ten eerste moet de verzelfstandiging leiden tot een doelmatig en slagvaardig overheids-optreden. Ten tweede moet in het geval van verzelfstandiging waarbij geen sprake is van privatisering, voldoende politieke controle blijven bestaan. Ten derde mogen bedrijven en burgers bij privatisering niet worden opgezadeld met een monopolie (Tweede Kamer 13 oktober 1994).