

Vergaderjaar 1998–1999

26 287

Wijziging Wet Luchtverkeer (implementatie LVB-evaluatie)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 12 mei 1999

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de vragen van de verschillende fracties met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. In het hiernavolgende zal op de gestelde vragen worden ingegaan, waarbij de vragen van de verschillende fracties naar onderwerp worden beantwoord.

Samenstelling en bevoegdheden Raad van toezicht

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat precies de bevoegdheden van de Raad van toezicht zijn met betrekking tot het optreden ten opzichte van een of meer bestuursleden en hoe de bevoegdheden van de Raad van toezicht en het feit dat zij zonder last of ruggespraak zitting nemen zich tot de nieuwe bevoegdheid van de minister verhouden in geval van «taakverwaarlozing». Voorts willen zij van de regering verduidelijking met betrekking tot de positie van de vertegenwoordiging van de minister van Verkeer en Waterstaat in de Raad van toezicht door middel van een waarnemer. Wat zijn de bevoegdheden van deze waarnemer, zo wensen de leden van de VVD-fractie tenslotte te weten.

De leden van de D'66-fractie vragen zich af waarom gekozen is voor het vervangen van een volwaardig lid met stemrecht door een waarnemer zonder stemrecht. Zij willen voorts weten of al aan te geven is om welke mogelijke sectoren het hierbij zal gaan. Verder vragen zij zich af of bewust is gekozen voor het door de D'66-fractie bepleitte «werknemersmodel».

Ten algemene is in artikel 32 van de wet bepaald dat de raad van toezicht tot taak heeft toe te zien op de werkzaamheden van het bestuur. De raad stelt het aantal bestuursleden en hun onderlinge taakverdeling vast. De raad van toezicht bepaalt verder wie wordt voorgedragen aan de Minister voor het bestuurslidmaatschap, alsmede wie wordt voorgedragen voor schorsing en ontslag. Specifieke bestuursbesluiten behoeven goedkeuring vooraf van de raad van toezicht. Voor het overige zijn geen specifieke bevoegdheden ten opzichte van een of meer bestuursleden in de wet opgenomen.

Het feit dat de leden van de raad zonder last of ruggespraak in de raad zitting hebben heeft daarmee te maken dat de leden zich ingevolge artikel 32, tweede lid, van de wet de verwezenlijking van de taakstelling en het

belang van de LVB-organisatie tot richtsnoer moeten nemen bij de uitoefening van hun functie. Daaronder valt tevens de continuïteit van de bedrijfsvoering. Indien de leden met een specifieke last van hun organisatie in de raad zitting zouden nemen zouden zij voor zware dilemma's kunnen worden geplaatst in de uitoefening van hun functie. Om die reden is ervoor gekozen duidelijkheid te creëren ten aanzien van de rol van de leden in de raad en toezicht. In die zin is het een en ander in lijn met het door de leden van de D'66-fractie bepleite «werknemersmodel». Dit uitgangspunt heeft er verder toe bijgedragen dat is gekozen voor vervanging van een volwaardig lid met stemrecht door een waarnemer zonder stemrecht. De waarnemer is in dit verband niet met specifieke bevoegdheden belast. In beginsel neemt de waarnemer deel aan de vergaderingen van de Raad van toezicht en waarborgt daarmee een informatiestroom van en naar de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het gaat er hierbij dus in de eerste plaats om elkaar van de nodige informatie over en weer te voorzien. Door hem geen stemrecht te geven wordt voorkomen dat hij invloed kan uitoefenen op de besluitvorming binnen de Raad. In die zin spoort het een en ander met de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar 124i) die bepaalt dat in organen van het zelfstandig bestuursorgaan geen aan de Minister ondergeschikte ambtenaren mogen worden benoemd.

Het een en ander heeft geen gevolgen voor de nieuwe bevoegdheid van de minister in geval van «taakverwaarlozing». In het kader van het kwaliteits- en veiligheidszorgsysteem kan de Minister immers door middel van audits verifiëren of de LVB aan de door de Minister gestelde eisen voldoet. Op basis van de uitkomsten van deze audits is het aan de Minister om te bepalen of aan de gestelde eisen wordt voldaan en zo dit niet het geval is, om de nodige maatregelen te treffen.

De leden van de VVD-fractie zouden verder graag willen weten of het noodzakelijk is de zesde zetel te handhaven. Zij vragen of de regering kan toelichten op basis van welke criteria wordt bepaald uit welke sector het zesde lid moet komen.

Zoals al eerder is aangegeven heeft de Raad van toezicht tot taak toezicht te houden op het bestuur. Vanuit die optiek is het gewenst binnen de raad een zo breed mogelijke vertegenwoordiging plaats te laten nemen, niet alleen vanuit de sector maar ook vanuit de overheid. Daarbij weegt het karakter van de LVB als zelfstandig bestuursorgaan uiteraard mee. Het te benoemen lid zou dan ook afkomstig moeten zijn uit de centrale of decentrale overheid, waardoor ook het inbrengen van kennis van overheidsbestuur gewaarborgd blijft. Nog nader zal worden gezien in welke mate specifieke financiële of juridische expertise daarbij nodig en gewenst is.

Taakverwaarlozing

De leden van de D66-fractie willen weten wat wordt bedoeld met de opmerking dat de Minister de bevoegdheid heeft op te treden in geval een of meer taken van de LVB gedurende geruime tijd niet of geheel onvoldoende worden vervuld. Daarnaast willen deze leden weten of de Minister ook ingrijpt als de veiligheid niet in het geding is maar taken niet of geheel onvoldoende worden vervuld.

Uitgangspunt bij de bepaling over taakverwaarlozing is dat de aard en de ernst van de gedraging of het nalaten en de mogelijke gevolgen maatgevend zullen zijn voor de vraag of sprake is van taakverwaarlozing. Het gaat hier specifiek om het naleven van de eisen die vervat zijn in de Regeling kwaliteit en veiligheid, gebaseerd op artikel van dit wetsvoorstel. In de Regeling is bepaald om welke eisen het gaat, waarvan naleving door

de LVB wordt gevraagd. Ingrijpen door de Minister zal in elk geval aan de orde zijn in de in de Memorie van toelichting geschetste gevallen, te weten er is geen zicht op spoedige verbetering en de veiligheid van het luchtverkeer is in het gedrang. Daarnaast is denkbaar dat de LVB bepaalde kwaliteitseisen niet naleeft. In dat geval is het ook mogelijk voor de Minister om op grond van genoemde taakverwaarlozingsregeling in te kunnen grijpen.

Periodieke evaluatie

De leden van de D'66-fractie vragen waarom voor een evaluatieperiode van vijf jaar is gekozen en of een kortere periode niet voor de hand had gelegen.

Ik ben van mening dat een evaluatieperiode van vijf jaar toereikend is en wel om de volgende reden.

Door de invoering van het kwaliteits- en veiligheidssysteem worden jaarlijks audits uitgevoerd bij de LVB. Deze audits stellen mij in staat tussentijds vast te stellen of er tekortkomingen zijn, die verholpen moeten worden. Het een en ander kan gerealiseerd worden door het aanscherpen van de regeling kwaliteits- en veiligheidszorg. In het uiterste geval kan ik een beroep doen op de taakverwaarlozingsregeling.

Daarbovenop komt de vijfjaarlijkse evaluatie die mij verder de mogelijkheid biedt boven de mij al geboden middelen van audits een totaaloverzicht met betrekking tot de werking en doeltreffendheid van de LVB-organisatie te realiseren. Ik ben van mening dat beide instrumenten, audits en evaluatie, een toereikend instrumentarium bieden om te beoordelen of nadere maatregelen geboden zijn.

KNMI

De leden van de VVD-fractie willen verder graag weten waarom het wetsvoorstel waarin het verstrekken van luchtvaartmeteorologische gegevens aan het KNMI wordt opgedragen, nog niet gereed is voor behandeling. Daarnaast wil de VVD-fractie weten wat de consequenties zijn van het niet tegelijkertijd ingaan van onderhavig wetsvoorstel en het wetsvoorstel aangaande de verstrekking van de luchtvaartmeteorologische gegevens door het KNMI. Is de Minister van Verkeer en Waterstaat ook verantwoordelijk als het contract tussen de LVB en het KNMI afloopt en onderhavig wetsvoorstel is ingevoerd, zo vragen zij verder.

Gelet op de complexiteit van het verzelfstandigingstraject rond de KNMI is het niet mogelijk gebleken tijdig een wetsvoorstel met betrekking tot het verstrekken van luchtvaartmeteorologische gegevens aan het KNMI op te stellen. Zoals ik reeds in de Memorie van toelichting aangaf is het niet tegelijkertijd ingaan van onderhavig wetsvoorstel en het wetsvoorstel aangaande de verstrekking van luchtvaartmeteorologische gegevens door het KNMI niet noodzakelijk, omdat bij het vervallen van de wettelijke taak met betrekking tot het verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen deze taak automatisch aan mij toevalt. De feitelijke uitvoering van deze taak lag reeds en blijft in handen van het KNMI, dat als agentschap deel uitmaakt van mijn departement. Ook als het contract tussen de LVB en het KNMI afloopt zal in deze verantwoordelijkheid geen wijziging komen.

De leden van de D'66-fractie willen weten of het vervallen van deze taak nog financiële of andere consequenties heeft voor de LVB.

Met deze wijziging wordt de dagelijkse praktijk geformaliseerd. Dit betekent dat er voor de LVB weinig zal veranderen. De financiële

consequenties blijven beperkt tot nadere administratieve ontvlechting van de kosten van beide organisaties, met name daar waar van gezamenlijk infrastructuur gebruik wordt gemaakt. Het uiteindelijke verhalen en innen van de aan de verstrekking van de luchtvaartmeteorologische inlichtingen verbonden kosten via de en-route heffing door de Eurocontrol-organisatie blijft eveneens onveranderd.

De leden van de D'66-fractie vragen zich verder af hoe het opdragen van de meteorologische informatie aan het KNMI zich verhoudt met de door het kabinet nagestreefde marktwerking, onder andere verwoord in het rapport Markt en overheid, door Professor Cohen?

De luchtvaartmeteorologische dienstverlening is een publieke taak, voorzover deze voortvloeit uit internationale verplichtingen, die verder is gewerkt in nationale luchtvaartregelgeving. Op basis van internationale verplichtingen is de Minister van Verkeer en Waterstaat luchtvaartmeteorologische autoriteit en moet hij vanuit die verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersveiligheid kunnen verzekeren dat de benodigde gegevens continu beschikbaar zijn en bovendien van goede kwaliteit. Er is zeer specifieke meteorologische expertise vereist, waardoor het wenselijk is dat meteorologie en luchtvaartmeteorologie in één centrum verenigd zijn. De facto is sprake van een monopolie op dit terrein. Het aanwijzen van het KNMI komt tegemoet aan de noodzakelijke continuïteit van de taakuitoefening.

Conform de uitgangspunten van het kabinetsbeleid inzake commerciële taken van de overheid zal het KNMI in de toekomst niet meer dat deel van de luchtvaartmeteorologische dienstverlening verrichten, dat niet in de luchtvaartregelgeving is vastgelegd. Het gaat daarbij om diensten die op specifieke gebruikers zijn toegesneden en waar een puur economisch belang mee is gediend. Ik verwijs hiervoor naar het overleg dat met de Tweede Kamer is gevoerd op 15 juni 1998 (Kamerstukken II, 1997/98, 25 856, nr 8, p. 6/7), waar ik heb aangegeven dat in de tot stand te brengen uitvoeringsregelgeving gebaseerd op de Wet Luchtverkeer zal worden aangegeven hoe het publieke dienstverleningspakket eruit zal zien.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.