

Vergaderjaar 2002–2003

**28 068**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart betreffende het veroorzaken van hinder en de compensatie van tekorten voor de LVNL**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 14 oktober 2002

#### **Inleiding**

Ondergetekende heeft met belangstelling kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en dankt de commissie voor haar reactie. In het navolgende zal op de gestelde vragen en opmerkingen worden ingegaan, waarbij de indeling van het verslag zal worden aangehouden. Tevens gaat hierbij een nota van wijziging met toelichting.

#### **Algemeen en artikel 2.5**

Mede naar aanleiding van de vragen is nader stilgestaan bij de noodzaak en de doelstelling van de voorgenomen wijziging van de Wet luchtvaart, voor wat betreft het introduceren van de mogelijkheid om een bewijs van bevoegdheid te schorsen als een ernstig vermoeden rijst dat de houder hiervan bij het uitvoeren van de hem toegestane werkzaamheden, hinder voor het luchtverkeer kan veroorzaken. Bij nadere analyse rees de vraag of het wetsvoorstel wel de meest adequate oplossing biedt voor het gesignaleerde probleem. Tevens is aan de orde gekomen dat, hoewel de voorgenomen wijziging van de wet met name gericht is op bestuurders van een luchtvaartuig, het onbedoeld ook van toepassing zou kunnen zijn op andere houders van een bewijs van bevoegdheid, zoals bijvoorbeeld luchtverkeersleiders en boordwerktuigkundigen. Het bewijs van bevoegdheid dat geschorst kan worden verwijst namelijk naar meer werkzaamheden dan alleen het besturen van een luchtvaartuig. Daar is deze voorgenomen wijziging echter niet op gericht. Overwogen is om dit door middel van een nota van wijziging aan te passen. De structuur van het artikel 2.5 blijkt bij nader inzien niet geschikt om het beoogde doel te bereiken.

Momenteel wordt in samenwerking met het Ministerie van Justitie onderzocht of het wenselijk en mogelijk is om artikel 5.3 van de Wet luchtvaart zodanig te wijzigen dat ook strafrechtelijke vervolging voor het veroorzaken van hinder voor het luchtverkeer mogelijk wordt. Dit als aanvulling op de hierboven genoemde voorgenomen bestuursrechtelijke maatregel, namelijk het schorsen van het bewijs van bevoegdheid. In dit kader zal het begrip hinder nader worden gedefinieerd en zullen criteria worden

ontwikkeld op basis waarvan kan worden vastgesteld of er sprake is van hinder voor het luchtverkeer. Gezien de samenhang tussen de voorgestane wijzigingen is afstemming dan ook op zijn plaats. Op grond van het bovenstaande is besloten artikel 2.5 van de Wet luchtvaart niet te wijzigen. Zie hiervoor de bijgevoegde de nota van wijziging. Binnenkort zal in overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat en in breder verband worden gezien op welke wijze kan worden omgegaan met het veroorzaken van hinder voor het luchtverkeer.

### **Artikel 5.38**

De leden van de CDA-fractie vragen of uitgebreider kan worden ingegaan op de procedure die nu bij tekorten bij LVNL geldt.

Met de LVNL is ultimo 2000 overeenstemming bereikt over een overgangperiode tot 2004 voor de implementatie door LVNL van alle maatregelen, die noodzakelijk zijn voor een geleidelijke afbouw van de rijksbijdrage voor de regionale luchtverkeersdienstverlening. Vanaf 2004 is per saldo een kostendekkende situatie in het Nederlandse luchtruim bereikt en kan de relatie tussen LVNL en de V&W-begroting worden beëindigd. De dienstverlening voor de verkeersleiding Schiphol en het overvliegende en-route verkeer was reeds kostendekkend.

LVNL heeft zich verbonden aan de gemaakte afspraken ter invulling van het beleid.

Een onderdeel van de afspraak is dat voor de overgangperiode 2001 t/m 2003 een aflopende jaarlijkse vaste bijdrage zal worden verstrekt voor de nog niet door tarieven gedekte activiteiten. Deze bijdrage is dus niet langer gebaseerd op het «open-einde» karakter zoals was opgenomen in de Wet luchtvaart. De betreffende jaarlijkse bijdrage is eerder vastgesteld op basis van berekeningen in het reorganisatieplan van LVNL en bevestigd via een onafhankelijk extern onderzoek door PriceWaterhouseCoopers.

Procedureel betekent dit dat er op wordt toegezien dat bij de jaarlijkse wettelijke goedkeuringsprocedure de bij mij ingediende LVNL-begroting overeenstemt met de gemaakte afspraken en de overeengekomen rijksbijdrage voor het betreffende jaar. Deze juiste verwerking geldt uiteraard eveneens voor de op te stellen jaarstukken en de daarop van toepassing zijnde accountantscontrole. De verwerking van de rijksbijdrage heeft inmiddels op overeengekomen wijze plaatsgevonden in de LVNL-begroting over 2001 en 2002. Ik verwijs ter zake eveneens naar de informatie in mijn eerdere brief naar de Kamer van 14 februari 2001, Kamerstuk 26 893, nr. 22.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus