

Vergaderjaar 2006–2007

30 834

Wijziging van de Wet luchtvaart en de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut ter uitvoering van vier EG-verordeningen in verband met het totstandkomen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 13 juni 2007

INHOUDSOPGAVE

blz.

Algemeen	1
Inleiding	2
Luchtruimverordening	5
Luchtvaartnavigatiedienstenverordening	8
Toezicht	14
Handhaving	14
Artikelen	15
Onderdeel A, zesde lid	15

Algemeen

Ik dank de leden van de fracties van het CDA, de PvdA, de VVD en de ChristenUnie voor de vragen die zij hebben gesteld over voorliggend wetsvoorstel. Bij de beantwoording van deze vragen wordt de volgorde van het verslag gevolgd.

Ik spreek de hoop uit dat dit wetsvoorstel binnenkort in uw Kamer wordt behandeld.

Het wetsvoorstel roept vragen van strategische aard op. Deze zullen worden beantwoord in de nota, toegezegd aan de Tweede Kamer, waarvoor op dit moment een strategische studie wordt uitgevoerd in opdracht van Verkeer en Waterstaat, de Luchtverkeersleiding Nederland en Defensie (Kamerstukken II, 2006–2007, 29 665, nr. 41, onder punt 13). Deze studie moet antwoord geven op de volgende vragen:

1. Hoe dient Nederland gepositioneerd te worden in het internationale krachtenveld waarin toenemende samenwerking vooropstaat?
2. Hoe kan de samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleiding worden geoptimaliseerd?
3. Hoe kan de geluidshinder worden teruggebracht met behulp van de luchtverkeersleiding?
4. Hoe dient de organisatie van luchtverkeersleidingsactiviteiten gestructureerd te worden?

De studie en de nota aan de Tweede Kamer staan los van het voorliggend wetsvoorstel.

Inleiding

De leden van de CDA-fractie vragen of het kabinet kan aangeven waarom ervoor is gekozen de militaire kwesties buiten de verordening te houden en welke gevolgen dit zou kunnen hebben voor het totstandkomen van functionele luchtruimblokken.

De Europese Unie heeft geen competentie op het militaire vlak. Derhalve ontbreekt een juridische grondslag om militaire kwesties op basis van het Europese vervoerbeleid in de verordeningen te betrekken. Echter de lidstaten realiseren zich dat een nauwe betrokkenheid van essentieel belang is voor een flexibel gebruik van het luchtruim. Hierover hebben de lidstaten een separate verklaring afgegeven, waarin samenwerking op dit gebied wordt toegezegd.

Medewerking kan gezien het voorgaande niet worden afgedwongen door de Europese Commissie.

De leden van de CDA-fractie vragen of bij het kabinet bekend is hoeveel procent van het Nederlands luchtruim buiten de werking van de verordening valt doordat «militaire kwesties» niet onder de verordening vallen en hoe dit percentage zich verhoudt tot de ons omringende landen.

In Nederland zijn zowel civiele (Luchtverkeersleiding Nederland (verder te noemen LVNL) en Eurocontrol) als militaire luchtvaartnavigatiedienstverleners actief. Het Nederlandse luchtruim wordt echter in het kader van de Wet Luchtvaart beschouwd als één geheel, waarin de minister van V&W en de minister van Defensie gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het beheer. Op ambtelijk niveau vindt permanente afstemming plaats tussen beide Ministeries. Dit betekent dat in beginsel het volledige Nederlandse Luchtruim onder de werking van de verordening valt. In de ons omringende landen kan dit per land verschillen. Om deze reden is het niet goed mogelijk een eensluidende vergelijking te maken.

De leden van de CDA-fractie vragen of in de onderhavige nota rekening zal worden gehouden met de conclusies van het verslag, dat de Europese Commissie vóór 31 december 2006 heeft moeten uitbrengen aan het Parlement en de Raad, over een studie naar de voorwaarden waaronder het concept van het gemeenschappelijke Europese luchtruim in de toekomst ook op het lagere luchtruim van toepassing kan zijn.

Het verslag van de Europese Commissie is nog niet beschikbaar. Het was – gelet op artikel 10 van de Luchtruimverordening – de bedoeling dat het verslag uiterlijk 31 december 2006 gereed zou zijn. Hierin is echter vertraging opgetreden. Een nieuwe datum is door de Commissie nog niet bekendgemaakt.

Indien de conclusie luidt dat een nieuwe verordening wordt opgesteld zal hier uiteraard rekening mee moeten worden gehouden, echter niet meer in het kader van onderhavige nota naar aanleiding van het verslag. Het huidige wetsvoorstel zal doorgang moeten vinden, mede gezien de geldende implementatiedatum.

De leden van de CDA-fractie willen voorts weten op welke wijze de regering betrokken is bij de totstandkoming van het verslag en of zij een visie heeft op de wijze waarop de positie van de Mainport Schiphol zo goed mogelijk tot haar recht komt bij toekomstige ontwikkelingen. En als deze visie er niet is, is de vraag of deze nog wordt ontwikkeld.

De lidstaten hebben ten behoeve van het verslag een vragenlijst ingevuld. Bij de toekomstige ontwikkelingen wordt zeker rekening gehouden met de positie van de Mainport Schiphol. Op dit moment wordt een studie uitgevoerd in verband met een mogelijk vast te stellen functioneel luchtruimblok waarin het luchtruim van de Beneluxlanden, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland wordt opgenomen. In deze studie wordt ook – vooruitlopend op de betreffende Europese regelgeving – het lagere luchtruim (tot vliegniveau 285) al betrokken. Voor Nederland staat in deze studie het belang van de Mainport Schiphol en de bereikbaarheid van Nederland voorop. Tevens zal bij de voorbereiding van de Europese regelgeving met betrekking tot het lagere luchtruim voor Nederland het belang van de Mainport Schiphol centraal staan. Tenslotte is in dit verband de strategische studie van belang, waarop hiervoor – onder het kopje Algemeen – al is ingegaan.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe groot de kans is dat de gemeenschappelijke eisen voor afgifte van een certificaat op termijn aangepast zullen worden en voorts waarom er niet voor gekozen is om via een ministeriële regeling deze eisen op te nemen om eventuele toekomstige wijzigingen eenvoudiger te kunnen implementeren.

De kans dat de gemeenschappelijke eisen binnen afzienbare termijn zullen worden aangepast is niet groot te noemen. Naar verwachting zullen de gemeenschappelijke eisen voornamelijk op technisch gebied wijzigingen ondergaan teneinde de eisen actueel te houden.

De gemeenschappelijke eisen voor afgifte van een certificaat zijn opgenomen in een bijlage bij de verordening. Deze eisen zijn derhalve rechtstreeks werkend. De gemeenschappelijke eisen zijn dus niet in de wet opgenomen. Het is om die reden dan ook niet nodig om de wet te wijzigen in het geval dat de gemeenschappelijke eisen wijzigen. Evenmin is er reden om de eisen op te nemen in een ministeriële regeling. Met het onderhavige wetsvoorstel is gewacht op het uitkomen van de gemeenschappelijke eisen om te bekijken of deze eisen een verdere wetswijziging noodzakelijk maakten. Dit bleek niet het geval te zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke problemen er optreden op het gebied van vertragingen en congestie als gevolg van nationale grenzen.

Elke staat heeft volledige soevereiniteit over zijn eigen luchtruim. Een vliegtuig dat door het luchtruim van verschillende staten vliegt wordt in elke staat geconfronteerd met de eigen regels van die staat. Hoewel al veel aan uniformiteit wordt gewerkt door ICAO- en EUROCONTROL aanbevelingen, blijven de nodige efficiency-problemen bestaan. Te denken valt aan het afstemmen van vliegroutes tussen verschillende landen, maar ook aan juridische problemen indien de luchtverkeersleiding van een buurland diensten verleent in Nederland, daar waar de landsgrenzen niet efficiënt zijn als operationele grenzen voor luchtverkeersleiding.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke problemen er zijn als het gaat om de verdeling van het luchtruim tussen militaire en civiele gebruikers. De leden van de PvdA-fractie vragen voorts met hoeveel procent de hoeveelheid vertragingen als gevolg van dit wetsvoorstel omlaag gaat.

In een aantal landen is sprake van een scherpe afbakening tussen luchtruim voor civiel en voor militair gebruik. Voor het civiele verkeer leidt dit tot langere vliegroutes. In Nederland wordt al sterk ingezet op een flexibel gebruik, waarbij naar behoefte het luchtruim gebruikt kan worden. Een verdere flexibilisering van het gebruik van het luchtruim in Europa zal

kunnen bijdragen aan een efficiënter gebruik van het luchtruim, met inachtneming van de militaire belangen.

Ook voor Nederland is een verdere flexibilisering van belang in verband met de bereikbaarheid van de Mainport Schiphol in de toekomst. Hierbij wordt vooral gekeken naar de aanvliegeroutes vanuit het oosten en zuid-oosten.

Problemen tussen civiel en militair gebruik van het luchtruim betreffen vooral commerciële belangen versus door de politiek aan Defensie opgedragen taken. Voor een weloverwogen prioriteitsstelling van het luchtruimgebruik vindt permanente afstemming plaats op ambtelijk niveau tussen het Ministerie van V&W en Defensie in samenspraak met de luchtverkeersleidingsdiensten en luchtruimgebruikers. V&W en Defensie zijn bovendien opdrachtgever voor de strategische studie, waarop hiervoor – onder het kopje Algemeen – al is ingegaan.

Voor wat betreft de in Nederland zelf veroorzaakte vertragingen zullen er naar verwachting geen noemenswaardige percentuele verschuivingen plaatsvinden. Nederland voldoet op dit moment al aan het door EURO-CONTROL vastgestelde streefgetal van minder dan 1 minuut vertraging. Een meer flexibel gebruik van militair en civiel luchtruim is echter wel nodig om het verkeer van en naar Schiphol efficiënt te kunnen blijven afwickelen. Dit geldt met name bij een verdere groei van Schiphol teneinde rond Schiphol ook vliegprocedures met minder hinder mogelijk te kunnen maken.

Echter de situatie in Nederland kan niet geïsoleerd worden gezien. Vertragingen in het buitenland kunnen direct doorwerken in Nederland. Ook voor een optimale bereikbaarheid van de mainport Schiphol is het belangrijk dat het luchtverkeer van en naar Nederland niet stopt in de ons (in de verre omtrek) omringende landen. Dit is momenteel te vaak wel het geval. Schiphol functioneert alleen als mainport als de betrouwbaarheid van aansluitingen op Europese schaal optimaal is. De verordeningen betreffende de Single European Sky en het wetsvoorstel strekken ertoe dit te bereiken. Het is evenwel niet mogelijk om aan te geven met hoeveel procent vertragingen zullen afnemen als gevolg van dit wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de laatste stand van zaken is als het gaat om de mogelijkheden voor een schadevergoeding voor consumenten als gevolg van vertraging.

Het onderhavige wetsvoorstel richt zich zoals de leden van de PvdA-fractie aangeven op het totstandbrengen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim teneinde de veiligheidsnormen aan te scherpen, de doeltreffendheid te vergroten en de capaciteit te optimaliseren, opdat onder meer vertragingen tot een minimum worden teruggebracht.

De bedoelde mogelijkheden voor het verkrijgen van schadevergoeding voor consumenten als gevolg van vertraging zijn geregeld in het Verdrag van Montreal (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. In verordening (EG) nr. 261/2004 van 11 februari 2004 is geregeld dat een passagier recht heeft op bijstand/verzorging in geval van langdurige vertraging van vluchten. Als het gaat om instapweigering en annulering heeft een passagier recht op compensatie. Dergelijke voorbeelden van compensatie vallen echter niet onder de in dit wetsvoorstel te implementeren verordeningen.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de luchtvaartmaatschappijen zelf niet goed meewerken aan de uitvoering van deze Europese regelgeving en waarom zij hun klanten zelf niet wijzen op de mogelijkheden voor compensatie bij vertragingen.

Voorts vragen zij of de regering bereid is om de Consumentenautoriteit in de zetting om meer bekendheid te geven aan het bestaan van de compensatieregeling en de uitvoering ervan te realiseren.

Op grond van artikel 14 van verordening 261/2004 zijn de luchtvaartmaatschappijen verplicht om reizigers te informeren over de mogelijkheden ten aanzien van compensatie op grond van deze verordening. De luchtvaartmaatschappijen voeren dit dan ook uit en de Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet hierop toe. Vanaf de inwerkingtreding van de verordening heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) erop toegezien dat de luchtvaartmaatschappijen de verplichting naleven. Op basis van de ingekomen klachten heeft de IVW tot nu toe slechts één luchtvaartmaatschappij voor een gesprek opgeroepen, waarin is duidelijk gemaakt dat de naleving van de verordening met name wat betreft voorlichting aan passagiers verbetering behoeft. Vooralsnog is er geen aanleiding om een soortgelijk gesprek te hebben met andere luchtvaartmaatschappijen. De IVW is op grond van de Wet luchtvaart in samenhang met het Instellingsbesluit IVW aangewezen als instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening met betrekking tot vluchten van en naar een Nederlandse luchthaven.

Dit is derhalve niet de taak van de Consumentenautoriteit. De Consumentenautoriteit, opgericht onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Economische Zaken behartigt de belangen omschreven in de Verordening 2006/2004 betreffende samenwerking met betrekking tot consumentenbescherming. Op grond van deze verordening is de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat aangewezen als bevoegde autoriteit ten aanzien van de handhaving van verordening 261/2004. Bij intracommunautaire inbreuken op verordening 261/2004 heeft de Consumentenautoriteit krachtens verordening 2006/2004 een rol als «Verbindingsbureau» voor de IVW en de bevoegde autoriteiten in de andere EU-lidstaten. De Consumentenautoriteit en de Inspectie Verkeer en Waterstaat streven naar een optimale samenwerking bij de coördinatie en de toepassing van verordening 2006/2004. Hiertoe zullen zij op zeer korte termijn een samenwerkingsprotocol tekenen.

Luchtruimverordening

De leden van de CDA-fractie vragen of kan worden aangegeven waar de grens van Europa ligt en welke landen anders dan de lidstaten hebben aangegeven hun luchtruim deel uit te willen laten maken van EUIR, het vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim.

Met een vluchtinformatiegebied wordt bedoeld op een deel van het luchtruim waar onder verantwoordelijkheid van een staat aangegeven wordt welke regels ten aanzien van het luchtruimgebruik gelden en waar luchtverkeersleidingorganisaties diensten verlenen aan verkeer dat zich in dat gebied bevindt. De grenzen van de huidige informatiegebieden komen grotendeels overeen met de landsgrenzen en bijvoorbeeld aangrenzend luchtruim boven zee. Om versnippering in procedures en dergelijke te voorkomen wordt gewerkt aan de totstandkoming van een EUIR. In dat gebied zullen eenduidige regels voor luchtruimbeheer en procedures voor luchtverkeersleiding ingesteld worden. Doel van deze harmonisatie is te komen tot een veiliger en efficiënter gebruik van het luchtruim. De voordelen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn alleen volledig te behalen binnen een ruimer gebied dan dat van de EU-lidstaten. De Europese Commissie is daarom bezig zogenaamde «aviation agreements» te sluiten met landen die gelet op hun geografische positie binnen de grenzen van het werelddeel Europa of aangrenzend aan dat gebied vallen. Het gaat om landen als Zwitserland en Noorwegen, maar ook om andere landen die bijvoorbeeld aangesloten zijn bij ECAC of Eurocontrol. Overi-

gens zijn er in het kader van de vorming van de Single European Sky door de Europese Commissie afspraken gemaakt met een groot aantal aan de EU grenzende niet-EU staten. Hieronder vallen onder meer de staten van de Europese Economische Alliantie. Volgens die afspraken zullen deze staten de SES afspraken, en daarmee de EUIR afspraken, volgen. Hierbij geldt overigens dat ook in een gemeenschappelijk Europees luchtruim de lidstaten soeverein blijven over het eigen luchtruim. De nationale staten blijven dus verantwoordelijk voor de indeling van het luchtruim in hun land en voor het doen verstrekken van luchtverkeersleiding in de daartoe aangewezen gebieden. Het principe van een vluchtinformatiegebied betreft vooral de wijze waarop regels waaraan het luchtverkeer in het betreffende gebied zich moet houden worden weergegeven en welke procedures gelden. Het behoud van de nationale soevereiniteit betekent dat Nederland zelf kan blijven bepalen wie toegang heeft tot ons luchtruim en ook zelf de luchtverkeersleidingorganisatie die in ons luchtruim werkzaam zijn aanwijst.

De eventuele vormgeving van functionele luchtruimblokken (FAB's) betreft een andere ontwikkeling. Hierin wordt bezien of het luchtruimbeheer op grotere schaal dan per land vormgegeven effectiever is dan de huidige werkwijze. Onderdeel daarvan kan zijn dat bijvoorbeeld het verstrekken van luchtverkeersleiding niet meer gebonden is aan de landsgrenzen maar over grotere gebieden plaatsvindt. Het Maastricht Upper Area Control center (verder te noemen MUAC) heeft al de nodige kenmerken hiervan. Ook in dit geval blijft de nationale soevereiniteit bestaan. De afspraken die landen onderling zullen maken over grensoverschrijdend luchtruimbeheer of luchtverkeersleiding zullen dan in een verdrag moeten worden vastgelegd. Ook MUAC werkt op basis van een staatsverdrag dat Nederland met de betrokken landen heeft vastgelegd. Voor de volledigheid wordt gemeld dat om praktische redenen ook thans niet de landsgrenzen exact gevolgd worden bij het verstrekken van luchtverkeersleiding. Het betreft hier relatief kleine gebieden waarbij op basis van overeenkomsten afgesproken is waar de begrenzing van een gebied voor luchtverkeersleiding zich bevindt.

Daarnaast vragen de leden van de CDA-fractie of het mogelijk is dat een luchtverkeersdienstverlener van een niet-lidstaat zeggenschap krijgt over delen van het EUIR.

Lidstaten zijn soeverein over het eigen luchtruim, ook als dat onderdeel van het EUIR is. De zeggenschap over het luchtruim berust dan ook bij de staat en niet bij de luchtverkeersdienstverleners. Een luchtverkeersdienstverlener kan dus niet de zeggenschap krijgen over delen van het EUIR. De luchtverkeersdienstverleners worden door de staten aangewezen voor het verlenen van bepaalde diensten. Ook daarmee behoudt de staat de zeggenschap over het luchtruim.

Gezien de verordeningen en het wetsvoorstel zal een aan te wijzen luchtverkeersdienstverlener, uit welke staat deze ook oorspronkelijk afkomstig is, altijd gecertificeerd moeten zijn op basis van de gemeenschappelijke eisen van de Europese Commissie. Daarnaast moet altijd worden voldaan aan de nationale bepalingen van de betreffende staat. De Europese verordeningen bieden de mogelijkheid dat een luchtverkeersleidingorganisatie bepaalde diensten met instemming van de staat door een andere luchtverkeersleidingsorganisatie laat verrichten, maar ook dan blijft de eindverantwoordelijkheid bij de aangewezen luchtverkeersleidingorganisatie, die op zijn beurt weer verantwoording is verschuldigd aan de staat die hem heeft aangewezen.

Indien voor grensgebieden overeenkomsten worden gesloten tussen twee gecertificeerde luchtverkeersdienstverleners zijn deze altijd onderhevig aan de goedkeuring van de betrokken staten.

De leden van de CDA-fractie gaan ervan uit dat de passage «de enige aanpassing betreft het scheppen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van andere dan de specifiek in de wet genoemde luchtverkeersdienstverleners voor het betreffende luchtruimblok» betrekking heeft op het hogere luchtruim dat thans gecontroleerd wordt door Eurocontrol. De CDA-fractie vraagt om bevestiging hiervan.

De bedoelde passage heeft inderdaad betrekking op het hogere luchtruim, omdat de Luchtruimverordening wat betreft de instelling van functionele luchtruimblokken op het lagere luchtruim (nog) geen betrekking heeft. In de bedoelde passage gaat het ook specifiek om de dienstverlening binnen een (nog vast te stellen) functioneel luchtruimblok.

De overige bepalingen in de SES-verordeningen beperken zich niet tot de dienstverlening in het hogere luchtruim. Van de bepaling in de Luchtvaartnavigatiedienstenverordening op grond waarvan uitbesteding van diensten mogelijk is, kan derhalve ook door LVNL gebruik worden gemaakt.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom precies vliegniveau 285, oftewel 8,5 km, is gekozen als scheiding tussen het hogere en het lagere luchtruim.

Bij de totstandkoming van de verordeningen is hierover onderhandeld. Op grond van de in de praktijk voorkomende vluchtfasen is op basis van de onderhandelingen vliegniveau 285 tot stand gekomen als punt van scheiding van het hogere en lagere luchtruim. Op basis van de huidige luchtvaartvloot vindt de en-route fase van de meeste vliegtuigen boven vliegniveau 285 plaats. Beneden dit vliegniveau vinden vooral vliegbewegingen met klimmende en dalende profielen (van en naar de luchthavens) plaats.

Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie welk percentage van de vliegbewegingen valt in het hogere luchtruim.

In 2006 vonden 625 000 vliegbewegingen in het hogere luchtruim plaats, gezien de cijfers van MUAC boven vliegniveau 245. Dit moet worden afgezet tegen het aantal vliegbewegingen in het lagere luchtruim (LVNL), dit bedroeg in 2006 556 490 vliegbewegingen. Ongeveer 53% van de vliegbewegingen valt dus in het hogere luchtruim.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het mogelijk is dat een verdergaande harmonisatie van het Europese luchtruim gaat plaatsvinden door een geleidelijke verlaging van de genoemde scheidslijn.

Er zijn slechts vier onderwerpen in de Luchtruimverordening die zich beperken tot het hogere luchtruim. Het gaat om de volgende bepalingen:

- de verplichting tot de instelling van functionele luchtruimblokken;
- algemene regels voor het ontwerpen van routes en sectoren;
- de instelling van een EUIR;
- de daaraan gerelateerde «aeronautical information publication».

Alle andere bepalingen in de SES-verordeningen, kennen deze beperking niet. Deze bepalingen zijn onverkort geldig voor dienstverleners in zowel het hogere als het lagere luchtruim.

In het werkprogramma van de Europese Commissie is opgenomen dat voor wat betreft de functionele luchtruimblokken en de andere bovengenoemde onderwerpen in 2007 en 2008 in Europees verband gewerkt zal worden richting een uitbreiding naar het lagere luchtruim.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier de indeling in luchtruimblokken en een nieuwe luchtruimclassificatie voor Nederland een verandering betekenen ten opzichte van de huidige situatie.

Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de vraag hoe de functionele luchtruimblokken eruit zullen komen te zien. De vraag op welke manier de indeling in luchtruimblokken en een nieuwe luchtruimclassificatie voor Nederland een verandering betekenen is nu nog niet te beantwoorden. Op basis van een aparte verordening van de Europese Commissie is reeds een nieuwe luchtruimclassificatie verplicht gesteld. Het betreft luchtruim vanaf FL 195 (ongeveer 6,5 km). Het luchtruim is al gewijzigd van klasse A naar klasse C.

In dit verband wordt ook gewezen op de eerdergenoemde strategische studie waarin onder meer wordt gekeken naar de nationale belangen in het internationale krachtenveld.

De leden van de PvdA-fractie vragen om nader in te gaan op de taakverdeling tussen LVNL en MUAC, of het waar is dat het MUAC verantwoordelijk is voor het hoger luchtruim vanaf vliegniveau 245, oftewel ongeveer 7,5 km en of dit betekent dat de genoemde verordeningen in eerste instantie vooral betrekking hebben op MUAC.

De dienstverlening in het hogere luchtruim boven vliegniveau 245 wordt inderdaad verricht namens de staat der Nederlanden door het MUAC, dat op basis van een verdrag is ondergebracht is bij de EUROCONTROL-organisatie. LVNL en de militaire luchtverkeersleiding verzorgen de diensten in delen van het lagere luchtruim. Genoemde organisaties verlenen diensten in opdracht van de staat, waar ook de verantwoordelijkheid ligt. De soevereiniteit ten aanzien van het luchtruim ligt bij de staat. MUAC en LVNL zijn op verzoek van de staat uitvoerder en dus verantwoordelijk voor de kwaliteit van de dienstverlening, maar niet voor de regelgeving en hebben dus geen zeggenschap over het al dan niet toelaten van vliegtuigen.

Alleen wat betreft de functionele luchtruimblokken heeft de Luchtruimverordening in eerste instantie betrekking op MUAC. De overige bepalingen in de SES-verordeningen beperken zich echter niet tot de dienstverlening in het hogere luchtruim. Bovendien wordt ook wat betreft de functionele luchtruimblokken in 2007 en 2008 gewerkt aan een uitbreiding naar het lagere luchtruim. Zie ook de beantwoording van de vraag van deze leden over «een verdergaande harmonisatie van het Europese luchtruim door een geleidelijke verlaging van de genoemde scheidslijn».

Luchtvaartnavigatiedienstenverordening

De leden van de CDA-fractie willen graag vernemen of met de mogelijkheid tot het uitbesteden van luchtverkeersleiding onder de 7,5 km verder wordt gegaan dan de verordening en zo ja, waarom daarvoor is gekozen.

Het wetsvoorstel gaat niet verder dan hetgeen in de verordening is vastgelegd. De desbetreffende bepaling in de Luchtvaartnavigatiedienstenverordening is niet beperkt tot het hogere luchtruim maar ziet eveneens op het lagere luchtruim. Voor wat betreft de reikwijdte van de verordeningen ten aanzien van het hogere en lagere luchtruim wordt verwezen naar de beantwoording op de vraag van de leden van de PvdA over «een verdergaande harmonisatie van het Europese luchtruim door een geleidelijke verlaging van de genoemde scheidslijn».

Ten aanzien van het uitbesteden van luchtverkeersleiding het volgende. Het doel van het Single European Sky pakket is het aanscherpen van de veiligheidsnormen, het vergroten van de algehele efficiency voor het algemeen luchtverkeer in Europa en het optimaliseren van de capaciteit. Een belangrijk aspect van de verordeningen is gelegen in het mogelijk maken dat luchtverkeersdienstverleners die gecertificeerd zijn op grond

van de verordeningen in elk EU land, indien daartoe door de betreffende staat aangewezen, diensten mogen verlenen. Dit is nodig om grensoverschrijdende dienstverlening mogelijk te maken. In het onderhavige wetsvoorstel zijn LVNL, MUAC en Defensie in het vluchtinformatiegebied Amsterdam aangewezen als luchtverkeersdienstverleners.

De verordeningen bepalen daarnaast dat luchtverkeersdienstverleners gebruik mogen maken van diensten van een andere luchtverkeersdienstverlener, zowel voor wat betreft onderdelen van de dienstverlening als voor kerntaken. Voor het gebruik maken van diensten van een ander geldt dat deze gecertificeerd dient te zijn, de minister schriftelijk instemming moet verlenen en dat er geen strijd met het recht of met het belang van een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer is.

De luchtverkeersdienstverlener die gebruik maakt van de diensten van een ander onder de hierboven genoemde voorwaarden blijft verantwoordelijk voor de luchtverkeersdienstverlening.

Het is op grond van de verordening niet mogelijk om uitzonderingen te maken op de mogelijkheid om diensten uit te besteden. De mogelijkheid tot uitbesteding is ingezet om bij te dragen aan een efficiëntere en effectievere luchtverkeersleiding.

De leden van de CDA-fractie willen voorts vernemen of de luchtzijdige bereikbaarheid van Schiphol van groot belang is voor onze nationale economie en waarom er, in tegenstelling tot vrijwel alle andere wetgeving op het gebied van luchtvaart er geen uitzondering is gemaakt voor Schiphol.

De luchtzijdige bereikbaarheid van Schiphol is uiteraard van groot belang voor de nationale economie. De Europese verordeningen laten niet toe dat er uitzonderingen gemaakt worden voor luchthavens. Implementatie van de Europese regelgeving draagt bij aan de positie van Schiphol, omdat ook buiten ons luchtruim regels worden opgesteld die bijdragen aan een efficiënt en veilig gebruik van het luchtruim. Daarbij speelt ook dat de luchtzijdige bereikbaarheid van Schiphol reeds buiten onze grenzen beïnvloed wordt. In het huidige wetsvoorstel wordt overigens de LVNL aangewezen als zijnde de dienstverlener die diensten voor Schiphol verleent. Wat betreft de mogelijkheid tot het uitbesteden van de verlening van luchtverkeersdiensten is echter geen uitzondering gemaakt voor Schiphol omdat de desbetreffende bepaling in de Luchtvaartnavigatiedienstenverordening een dergelijke uitzondering niet mogelijk maakt. Op grond van de verordening is voor het uitbesteden van de verlening van luchtverkeersdiensten wel instemming van de betrokken staten vereist. In het wetsvoorstel zijn gronden opgenomen waarop instemming kan worden onthouden. De luchtverkeersleiding op Schiphol kan alleen met instemming van de staat in andere handen worden gelegd dan die van LVNL. De verordening vergt dat deze mogelijkheid opgehouden wordt.

De leden van de CDA-fractie vragen hoeveel vrijheid de lidstaten hebben bij de bevoegdheid om zelf een dienstverlener aan te wijzen en welke criteria daarbij een rol spelen.

De staat is volledig vrij in de keuze van een dienstverlener, mits deze maar is gecertificeerd overeenkomstig de Luchtvaartnavigatiedienstenverordening. De in het wetsvoorstel aangewezen dienstverleners in het Nederlandse luchtruim kunnen enkel door een wetswijziging worden vervangen.

De leden van de CDA-fractie vragen onder welke omstandigheden het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten door de Koninklijke Luchtmacht wel onder de certificeringsplicht vallen.

De Koninklijke Luchtmacht zou *uitsluitend* moeten worden gecertificeerd indien zij haar luchtvaarnavigatiediensten in hoofdzaak zou aanbieden aan algemeen luchtverkeer, als gedefinieerd in de Kaderverordening.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts of de luchtvaarnavigatiediensten van de Koninklijke Luchtmacht aan dezelfde eisen voldoen zoals deze gelden voor de LVNL.

Ondanks het feit dat de dienstverlening van Defensie formeel niet onder de Europese verordeningen valt, werkt Defensie volgens vergelijkbare eisen als de civiele luchtverkeersleiding. De Militaire Luchtvaart Autoriteit ziet hierop toe. Nederland zal in het kader van de betreffende verordening de Europese Commissie hierover informeren.

Ten slotte vragen de leden van de CDA-fractie op welke wijze er wordt samengewerkt in Nationaal en Europees verband door de LVNL en de Koninklijke Luchtmacht.

In lijn met de Europese verordening wordt in toenemende mate een onderscheid gemaakt tussen de beleidsmatige aansturing van luchtverkeersleiding door de departementen, het toezicht erop, dat eveneens door de departementen en de inspectie gebeurt en de daadwerkelijke uitvoering door LVNL, de militaire luchtverkeersleiding en MUAC. Op het niveau van de departementen is sprake van een steeds verdergaande samenwerking, hetgeen onder andere ertoe geleid heeft dat door VenW en Defensie een gezamenlijke beleidsunit is ingesteld. Op toezichtniveau is sprake van een veelvuldige afstemming tussen de Inspectie VenW en de Militaire Luchtvaartautoriteit. Op operationeel niveau vindt op meerdere niveaus civiel/militaire samenwerking plaats tussen LVNL en de Koninklijke Luchtmacht. De koppeling tussen beleid, toezicht en uitvoering vindt plaats binnen de Lucht Verkeer Commissie (LVC) als adviesorgaan op het gebied van luchtverkeer. Op dit moment vinden er verkenningen plaats voor mogelijke vormen van verdergaande civiel/militaire samenwerking tussen LVNL, de militaire luchtverkeersleiding en MUAC.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het opheffen van het verbod om luchtverkeersdiensten uit te besteden betekent dat een sluipende privatisering van de LVNL wordt ingezet.

Het opheffen van het verbod om luchtverkeersdiensten uit te besteden maakt het voor de LVNL als zelfstandig bestuursorgaan mogelijk om diensten uit te besteden. Er is hierbij geen sprake van het inzetten van een sluipende privatisering. De status van ZBO verandert niet door deze wet. De borging van de publieke belangen met als belangrijkste veiligheid blijft voorop staan.

Privatisering zou betekenen dat LVNL aandelen verkrijgt die via de beurs dan wel onderhands aan partijen worden verkocht. Daarvan is hier geen sprake.

In de context van de eerdergenoemde strategische studie wordt naar de toekomstige positionering van LVNL momenteel nader onderzoek verricht, onder meer in verband met de in ontwikkeling zijnde visie op luchtverkeer, die in het najaar aan de Kamer wordt gezonden zoals aan de Kamer is aangegeven (zie Kamerstukken 29 665, nr. 41 onder punt 13, vergaderjaar 2006–2007).

Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie of dit kan betekenen dat winstoriëntatie en kostenbesparing hun intrede gaan doen in de luchtverkeersleiding.

De LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van publieke taken. Uitgangspunt is dat deze organisatie volledig tariefgefinancierd dient te zijn. De ATC tarieven zijn kosten-gerelateerd en worden daarbij volledig opgelegd aan de luchtruim-gebruikers. Voor de LVNL met de status van zelfstandig bestuursorgaan is het op basis van de Wet luchtvaart niet mogelijk om eigen vermogen aan te leggen waardoor er geen relatie met winstoriëntatie bestaat. Meer efficiëntie is wel wenselijk. Aan kostenbesparing wordt ook door de regering groot belang gehecht, omdat het om publieke diensten gaat waarbij de betalers geen keuzevrijheid hebben. En mogelijk kunnen de kosten beperkt worden door bepaalde niet kernactiviteiten niet zelf uit te laten voeren door LVNL.

De leden van de PvdA-fractie vragen of uitgesloten kan worden dat het voorgaande leidt tot bijvoorbeeld kostenbesparing op de kwaliteit van het personeel, en dat de kwaliteit van de luchtverkeersleiding en daarmee de vliegveiligheid onder druk kan komen te staan.

Een hoofddoelstelling van de Single European Sky is het borgen, en waar mogelijk verbeteren, van de vliegveiligheid. Daartoe is een reeks van Europese eisen vastgesteld waaraan alle organisaties voor luchtverkeersleiding moeten voldoen, of ze nu publiek of privaat zijn. Tevens zijn er verplichtingen vastgesteld ten aanzien van het veiligheidstoezicht en aanvullende regels op dat gebied zijn in de maak. Op grond daarvan heeft de regering het vertrouwen dat de kwaliteit van de dienstverlening onder deze nieuwe Europese wetgeving niet zal verslechteren maar juist zal verbeteren; dat geldt ook voor de vliegveiligheid.

Kan worden uitgesloten dat er door de gevolgen van dit wetsvoorstel een grotere kans zal ontstaan op vliegcrashes.

Vliegcrashes kunnen nooit geheel worden uitgesloten, maar de kans op een vliegcrash zal door dit wetsvoorstel niet toenemen. De SES verordeningen dienen er juist ook voor op Europees niveau de veiligheid te verbeteren.

Op grond van de Europese SES verordeningen moet elke Staat een nationale toezichthouder (de National Supervisory Authority-NSA) inrichten. Deze toezichthouder, die in Nederland is ondergebracht bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdt toezicht op het door de luchtverkeersleidingsorganisatie voldoen aan de gemeenschappelijke Europese eisen. De eisen bevatten onder meer regels ten aanzien van veiligheid. Door middel van het toezicht zal een eventuele verschuiving in het geleverde veiligheidsniveau van de luchtverkeersleidingsorganisatie tijdig kunnen worden gesignaleerd en kunnen passende maatregelen worden genomen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de mogelijkheid tot uitbesteden slechts een optie is en of iedere lidstaat zelf beslist of zij hiervan gebruik wil maken, en kan Nederland dus besluiten om geen uitbesteding toe te staan. Is de regering voornemens om uitbesteding mogelijk te maken, gezien de opmerkingen op blz. 6 van de memorie van toelichting over het verlenen van instemming en uitbesteding van de luchtverkeersleiding op de regionale vliegvelden?

De mogelijkheid tot uitbesteding van de verlening van luchtverkeersdiensten is opgenomen in de Luchtverkeersdienstverleningsverordening. De lidstaten kunnen hun verleners van luchtvaartnavigatiediensten die mogelijkheid niet onthouden, maar daarvoor is wel de instemming van de betrokken lidstaten vereist. In het wetsvoorstel zijn gronden opgenomen waarop instemming kan worden onthouden.

Hierbij dient bedacht te worden dat ook nu in grensgebieden om praktische redenen al delen van de luchtverkeersleiding door organisaties uit buurlanden wordt geleverd. Ten aanzien van de mogelijkheid om luchtverkeersdienstverlening op regionale luchthavens in Nederland uit te besteden geldt – gelet op het hiervoor gestelde – dat Nederland niet kan besluiten om geen mogelijkheid toe te staan, maar de staat behoudt wel de uiteindelijke beslissing in concrete gevallen. Nederland heeft er ook belang bij wel te kunnen uitbesteden, omdat bijvoorbeeld de operationele ruimte voor de afhandelingen voor Schiphol belemmerd wordt door de landsgrenzen en met name boven de Noordzee sprake is van operationele afspraken met het Verenigd Koninkrijk. Uitbesteding op regionale velden wordt juridisch mogelijk gemaakt vanuit de optie dat mogelijk schaalvergroting tot een efficiëntere dienstverlening kan leiden.

De PvdA-fractie vraagt welke voorwaarden de regering stelt aan instemming, afgezien van «strijdigheid met het recht en het algemeen belang», en het voldoen aan de voorwaarden en eisen van het certificaat van de dienstverlener? Kan concreet worden aangegeven aan welke voorwaarden voor instemming moet worden voldaan.

De voorwaarden waaraan voldaan moet worden voor instemming naast de plicht tot het hebben van een certificaat, strijd met het recht en het algemeen belang kunnen van uiteenlopende aard zijn. Het zal met name gaan om de specifieke eisen die bijvoorbeeld op een betreffend luchtvaartterrein aan luchtverkeersdienstverlening worden gesteld, bijvoorbeeld de complexe luchtverkeerssituatie op luchtvaartterrein Schiphol. Per luchtvaartterrein kunnen dergelijke specifieke eisen verschillen, het is derhalve niet mogelijk om nu in zijn algemeenheid concrete voorwaarden te noemen.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke organisaties in Nederland een certificaat zullen aanvragen om luchtvaartnavigatiediensten te mogen aanbieden.

Thans hebben de volgende organisaties een aanvraag voor certificering bij de Inspectie VenW ingediend: LVNL, EUROCONTROL voor de luchtverkeersleiding die wordt uitgevoerd door het Maastricht Upper Area Control center, KNMI, Meteo Consult en Weathernews. Inmiddels zijn LVNL, MUAC en KNMI gecertificeerd. Vooralsnog worden geen andere aanvragen verwacht.

De leden van de ChristenUnie vragen of de organisaties aan wie wordt uitbesteed ook gecertificeerd moeten zijn.

Op grond van artikel 10 van de Luchtvaartnavigatiedienstenverordening is uitbesteding door verleners van luchtvaartnavigatiediensten alleen mogelijk aan andere gecertificeerde dienstverleners.

De leden van de ChristenUnie vragen voorts of wenselijk is, en met welke motivatie, dat, in een klein land als Nederland, de luchtverkeersleiding in Nederland, weliswaar onder verantwoordelijkheid van de LVNL, in handen kan komen van meerdere organisaties.

Het streven van de Nederlandse regering is om versnippering in luchtverkeersleiding te voorkomen. De luchtverkeersleiding in Nederland is reeds in handen gelegd van meerder organisaties: MUAC voor het hogere lucht-ruim, LVNL met name voor Schiphol, regionale luchthavens en delen van het lagere luchtruim, Defensie voor de primair militaire gebieden en in grensstreken Deutsche Flugsicherung (verder te noemen DFS), Belgocontrol en National Air Traffic Services (terwijl LVNL in grensgebieden van

Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk diensten verleent). Deze verdeling is op historische gronden bepaald en kent een pragmatische insteek. In het kader van de Europese verordeningen en de bepaling dat functionele luchtruimblokken moeten worden vastgesteld wordt bezien of wijzigingen in de beheersgebieden van de verschillende dienstverleners wenselijk zijn en of samenwerking op onderdelen effectief is. Dit alles gebeurt onder de eindverantwoordelijkheid van de staten. Uitbesteding van taken door LVNL kan alleen met instemming van de Nederlandse staat. De EU-verordeningen laten de mogelijkheden echter open. Om efficiency-redenen, bijvoorbeeld in grensgebieden, kan het wenselijk zijn om de verlening van luchtverkeersdiensten uit te besteden.

De leden van de ChristenUnie vragen in hoeverre wenselijk is dat bijvoorbeeld luchtverkeersleiding op regionale velden wordt uitbesteed en of dit een bijdrage levert aan de veiligheid van het Nederlandse luchtruim en specifiek bij genoemde velden.

De luchtverkeersdienstverlening op regionale vliegvelden is momenteel niet kostendekkend. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en LVNL verkennen dit jaar de financiële en organisatorische mogelijkheden die er zijn om de dienstverlening op de regionale vliegvelden meer kostendekkend te maken. Op basis van deze eerste verkenningfase zal een aantal scenario's worden uitgewerkt. Deze scenario's zullen in een tweede fase besproken worden met de regionale luchthavens en andere stakeholders. Uitbesteding van soorten dienstverlening op de regionale velden wordt daarbij niet op voorhand uitgesloten.

In Duitsland is bijvoorbeeld een apart bedrijf opgericht als onderdeel van DFS dat specifiek luchtverkeersleiding op de torens verstrekt. Door de optie wordt mogelijk gemaakt dat op de regionale luchthavens onder verantwoordelijkheid van LVNL gebruikgemaakt wordt van andere dienstverleners. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden die er zijn tot samenwerking met de militaire luchtverkeersleiding voor luchthavens als Eindhoven, Maastricht, Groningen-Eelde, en eventueel Twente en Leeuwarden.

De leden van de ChristenUnie vragen voorts waarom er geen uitzonderingen zijn gemaakt op de regel om luchtverkeersdiensten uit te besteden.

De Luchtvaartnavigatiedienstenverordening maakt uitbesteding van de verlening van luchtverkeersdiensten mogelijk. Op die – rechtstreeks werkende – bepaling kan geen uitzondering worden gemaakt. De verordening bepaalt echter ook dat voor de daadwerkelijke uitbesteding instemming van de betrokken lidstaten nodig is. De lidstaten moeten dan ook het recht hebben om die instemming op bepaalde gronden te weigeren. Het is deze ruimte die in de memorie van toelichting is bedoeld.

De ChristenUnie vraagt ten slotte welke voorwaarden nodig zijn om op lange termijn het geven van luchtverkeersleiding op Schiphol uit te besteden.

Ten aanzien van Schiphol geldt dat de Nederlandse staat bepaalt of uitbesteding van luchtverkeersdiensten zal plaatsvinden. De geldende belangen hierbij zijn een goede bereikbaarheid van de nationale luchthaven en goede luchtverkeersleiding in verband met het grote nationale belang van Schiphol.

Toezicht

De leden van de CDA-fractie vragen of de constatering juist is dat ten aanzien van de kostenvergoedingen sprake is van een beleidswijziging en zo ja, welke motivatie hieraan ten grondslag ligt. Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of kan worden aangegeven welke randvoorwaarden aan deze kostenvergoedingen worden gesteld en op welke wijze er voor IVW en DGTL een prikkel is om efficiënter te werken.

Zoals bekend heeft Nederland een toezichthoudende instantie (NSA) opgericht. Middels het bijwonen van het jaarlijkse useroverleg, waar alle betrokken luchtruimgebruikers bij aanwezig zijn, wordt door de NSA aan de luchtruimgebruikers verantwoording afgelegd over de werkzaamheden, de financiering van de werkzaamheden, de kosten efficiëntie en de kostenvergoedingen. De door de NSA uit te voeren taken zijn in de Europese verordeningen vastgelegd. Door middel van het uitvoeren van onder andere financiële benchmarking tussen de verschillende NSA's heeft de overheid een instrument in handen om de efficiëntie te beoordelen en om zonnodig maatregelen te nemen.

De verrichte werkzaamheden leiden tot kostenvergoeding op basis van de richtlijn «Handleiding Overheidstarieven». Bij het vaststellen van de in rekening te brengen kosten wordt uitgegaan van de in bedoelde Handleiding opgenomen bedragen (salariskosten plus overheadkosten). De Handleiding Overheidstarieven wordt jaarlijks door het Ministerie van Financiën vastgesteld.

De minister van Verkeer en Waterstaat is voornemens de IVW aan te merken als een baten en lastendienst. Dit voornemen heeft de minister kenbaar gemaakt aan de Tweede Kamer. Nadere besluitvorming hierover wordt binnenkort verwacht. Eén van de redenen voor omvorming van de IVW is het aanbrengen van een prikkel om te komen tot efficiënter en doelmatiger werken. Door de SG zijn doelmatigheidsindicatoren vastgesteld aan de hand waarvan de doelmatigheid van de IVW gemeten wordt. Deze doelmatigheidsindicatoren gelden voor alle producten van de IVW.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke termijn de Kamer het rapport met betrekking tot het toezicht op de LVNL mag ontvangen en op welke wijze eventuele veranderingen in het toezicht door IVW en DGTL op de LVNL zullen doorwerken in het nu voorliggende wetsvoorstel

De Kamer heeft op 29 november 2005 een brief ontvangen (TK, 2005–2006, 30 398, nr. 1), met daarbij een ambtelijk evaluatierapport en twee achtergrond-rapporten. In de brief en het evaluatierapport is ook ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer betreffende het toezicht op LVNL. Op 7 februari 2006 heeft de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat overleg gevoerd met de Staatssecretaris van VenW over de brief en over enkele andere onderwerpen op luchtvaartgebied.

Het inrichten van het toezicht is gebaseerd op de Europese regels en zal niet leiden tot een aanpassing van het wetsvoorstel.

Handhaving

De leden van de CDA-fractie vragen zich af wat voor meerwaarde een boete heeft bij een ZBO als de LVNL; is een bestuurlijke maatregel of een aanwijzing daar geen geschikter middel voor.

Door dit wetsvoorstel heeft de Inspectie van Verkeer en Waterstaat meerdere middelen tot haar beschikking om naleving van de regelgeving door de verschillende dienstverleners te borgen. Dit kan variëren van voorlichting, waarschuwingen tot in het uiterste geval het intrekken van het certificaat.

Welk middel ingezet wordt hangt o.a. af van de situatie, het nalevingsgedrag van de dienstverlener, de informatievoorziening vanuit de dienstverlener naar de toezichthouder en de impact van het in te zetten middel (proportionaliteit en effectiviteit van de maatregel).

Per keer zal een zorgvuldige afweging worden gemaakt van het in te zetten middel.

Belangrijk is wel dat de Inspectie V&W de beschikking heeft over het volledige palet aan bestuursrechtelijke maatregelen.

Artikelen

Onderdeel A, zesde lid

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering nader kan aangeven welke consequenties het heeft om niet vast te houden aan de in de kaderverordening gehanteerde definitie van het begrip «algemene verkeersleiding» en welke gevolgen dit zou kunnen hebben voor het verkeersgebied Schiphol.

In de memorie van toelichting is ingegaan op de reden waarom is afgeweken van de definitie uit de verordening. Dat is in dit geval het mogelijk maken dat de definitie van toepassing is voor de gehele Wet Luchtvaart en daarmee het gehele Nederlandse luchtruim. Verder wordt aangegeven dat ervoor is gekozen om daar waar de definitie van «algemeen luchtverkeer» van belang is, deze definitie expliciet aan dat ene aspect te koppelen, te weten de plicht tot het beschikken over een certificaat.

De leden van de CDA-fractie vragen ten slotte of het mogelijk is inzichtelijk te maken wat door de ruimere definiëring van bepaalde begrippen wel en wat er niet mogelijk is ten opzichte van de oorspronkelijke definitie in de verordening.

Uitgangspunt bij het opstellen van het wetsvoorstel is zoals eerder aangegeven het implementeren van de verordeningen voor zover dit wetswijzigingen noodzakelijk maakt. De iets aangepaste definiëring leidt niet tot een verruiming van mogelijkheden ten opzichte van de reikwijdte van de verordeningen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings