

Vergaderjaar 2007–2008

31 221

Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 13 december 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, acht de commissie openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel, waarmee nationale invulling geven wordt aan een communautair vergunningssysteem voor luchtverkeersleiders.

De leden van de SP-fractie begrijpen de achtergrond van het wetsvoorstel. Met de naderende komst van een gemeenschappelijk Europees luchtruim is het van belang dat de luchtverkeersleiders overal een zekere kwaliteit moeten kunnen leveren.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart. Zij kunnen deze wijziging in grote lijnen steunen.

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Voor de luchtzijdige bereikbaarheid van de Nederlandse luchthavens is het volgens de leden van de fractie van het CDA van belang dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de haar opgedragen taak op een juiste wijze kan invullen. Dit kan alleen wanneer zij beschikt over voldoende opgeleid en gekwalificeerd personeel. In dit kader zouden deze leden van de regering willen vernemen op welke wijze er in dit wetsvoorstel rekening gehouden wordt met de complexiteit van het Nederlandse luchtruim, waar niet alleen een groot belang wordt gehecht aan de veiligheid en capaciteit, maar ook aan de invloed die het vliegen op het (leef)milieu heeft. Zo wordt er door de LVNL gewerkt aan naderingsmethodes, die naar deze leden hopen niet alleen zullen leiden tot minder overlast voor de omwonenden van Schiphol, maar ook tot een verminderd brandstofgebruik. Mede door deze naderingsmethodes is het werken voor de LVNL naar alle waarschijnlijkheid complexer dan het werken voor een luchtverkeersleidingorganisatie van een lidstaat waar deze complexiteit niet aanwezig is. Het zou in de ogen van de eerdergenoemde leden onwense-

lijk zijn wanneer luchtverkeersleiders die niet bekend zijn met de Nederlandse complexiteit, «automatisch» toegelaten zouden moeten worden. In dat kader zouden de leden van de CDA-fractie van de regering willen vernemen of het mogelijk is aanvullende eisen te stellen aan gecertificeerde luchtverkeersleiders vanuit andere lidstaten, alvorens zij in Nederland aan het werk kunnen gaan.

De leden van de VVD-fractie steunen de gedachte dat met behulp van deze richtlijn de mobiliteit en de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders zal verbeteren. Zij vragen zich wel af wat dit concreet zal gaan betekenen voor de Nederlandse luchtverkeersleidingsmarkt. Is het de verwachting dat Nederlandse verkeersleiders eerder zullen uitwijken naar het buitenland of zal Nederland juist te maken krijgen met een toestroom?

De regering stelt dat de richtlijn van toepassing is op personen die hoofdzakelijk luchtverkeersdiensten verlenen aan het algemene luchtverkeer, waarmee het toepassingsbereik beperkter is dan de Wet luchtvaart, waarin het begrip «luchtverkeer» ruimer wordt gedefinieerd dan «algemeen luchtverkeer». Het is voor de leden van de CDA-fractie niet geheel duidelijk welke praktische consequenties verbonden zijn aan de verschillende definiëringen. Het zou door deze leden buitengewoon gewaardeerd worden wanneer de regering aan de hand van voorbeelden inzichtelijk zou maken wat het verschil is tussen luchtverkeer en algemeen luchtverkeer.

Middels het voorliggende wetsvoorstel wordt voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de mogelijkheid gecreëerd om inspecties en taken, die op basis van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening moeten worden gedaan, over te dragen aan zogenaamde erkende organisaties. Kan de regering voor de leden van de CDA-fractie inzichtelijk maken aan welke organisaties gedacht moet worden en op welke wijze de certificering van deze organisaties zal gaan plaatsvinden, alsmede in welke gezagsverhouding deze organisaties tot de Nederlandse regering komen te staan?

Op diverse plaatsen in het voorliggende wetsvoorstel worden taken en bevoegdheden opgedragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de LVNL. De leden van de CDA-fractie zouden aan de regering in overweging willen geven of het niet voor de hand ligt om bij AMvB de partij aan te wijzen die bepaalde taken en verantwoordelijkheden zou moeten vervullen, mede gezien de nog komende evaluatie van, onder andere, de positie van de LVNL als enerzijds zelfstandig bestuursorgaan en anderzijds sectorpartij.

Bedrijfseffecten, nalevingskosten en administratieve lasten

De leden van de fractie van de SP menen dat certificering van luchtverkeersleiders wel enige bureaucratie met zich zal meebrengen. De certificatie moet plaatsvinden en de handhaving ook. Bovendien zullen er kosten zijn voor de luchtverkeersleiders om het certificaat te behalen. De leden van de fractie van de SP vragen of er al enige indicatie van deze kosten te geven is.

Artikelsgewijs

In artikel 4 wordt grove nalatigheid genoemd als grond die ernstig genoeg is om over te gaan tot intrekking van de bevoegdheid van een luchtverkeersleider. Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (29 977) hebben de leden van de fractie van het CDA met de regering van gedachten gewisseld over de definitie «grove nalatigheid», waarbij vooral werd stilgestaan bij de

opvatting van het Openbaar Ministerie in deze. Kan de regering aangeven welke definitie zij zal hanteren voor het begrip grove nalatigheid, voor zover het de werking van dit wetsvoorstel betreft? Op welke wijze en door wie zal beoordeeld worden of er sprake is van grove nalatigheid?

De voorzitter van de commissie,
R. W. F. Kortenhorst

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Sman