

Vergaderjaar 1991-1992 Nr. 257b

21 993

Algemene regeling met betrekking tot het luchtverkeer (Wet Luchtverkeer)

Nr.

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 2 juni 1992

De regering heeft met interesse kennis genomen van het Verslag van 27 mei 1992. Zij stelt vast dat de leden van de betrokken fracties kunnen volstaan met enkele vragen, waarop in het hiernavolgende nader wordt ingegaan.

Door de leden van de CDA-fractie wordt gevraagd of bij de beoordeling om de Luchtverkeersbeveiliging te verzelfstandigen een evenwichtige afweging heeft kunnen plaatsvinden of dat er sprake is van een noodgedwongen verzelfstandiging als gevolg van de gerezen sociale problematiek. Gevraagd wordt naar de argumenten en factoren die uiteindelijk hebben geleid tot de keuze voor verzelfstandiging.

Er kan geenszins worden gesproken van een noodgedwongen verzelfstandiging. Reeds tijdens de behandeling van het wetsontwerp in de Tweede Kamer heb ik naar voren gebracht dat een structurele mogelijkheid om arbeidsonrust te voorkomen een van de redenen is om tot verzelfstandiging over te gaan. Daarnaast zijn een aantal gronden van substantiële aard gegeven.

Samenvattend kunnen de volgende voordelen van verzelfstandiging worden genoemd:

1. het op afstand plaatsen van een uitvoerende dienst, hetgeen past binnen het huidige overheidsbeleid;
2. het kunnen voeren van een bedrijfseconomisch/financieel beheer onafhankelijk van het bij het Rijk gebruikelijke budgetregime. Een en ander biedt de mogelijkheid om leningen aan te gaan en leidt tot een groter kostenbewustzijn en verbetering van de bedrijfsvoering;
3. het voorzien in een rechtstreekse invloed van de gebruikers (het bedrijfsleven) op de omvang van de dienstverlening en de daarvoor aangewende middelen door een directe relatie met de afnemers van diensten;
4. het direkter kunnen inspelen op signalen van onrust binnen de organisatie.

De keuze voor een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) is ingegeven door de volgende argumenten:

1. het scheppen van een organisatie met een eigen juridische en financiële zelfstandigheid (met enkele formele goedkeuringsbevoegdheden van de Minister en met een eigen Bestuur en Raad van Toezicht);
2. het uiting geven aan het feit dat de zorg voor een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer een openbare taak is.
3. In de onderhandelingen met de organisaties van overheidspersoneel bleek dit het enig bereikbare resultaat te zijn dat de instemming kon krijgen van de centrales.

De volgende verzelfstandigingsvormen zijn afgewezen:

1. maatschap, vereniging, stichting, NV/BV op grond van:
 - het hiervoor genoemde argument dat het veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer een openbare taak is,
 - verzwaring van de financiële problematiek (onder meer pensioenen),
2. openbaar lichaam voor bedrijf, omdat slechts sprake is van één bedrijf,
3. staatsbedrijf, door de beperkte vrijheidsgraad (afsluiten leningen),
4. openbaar lichaam voor beroep, omdat daarmee het onderscheid verkeersleiders/overig personeel wordt vergroot,
5. openbaar lichaam, omdat geen inhoud kan worden gegeven aan het aspect van gekozen vertegenwoordiging.

De leden van de PvdA-fractie wensen te worden ingelicht over de stand van zaken rond de amvb's kwalificaties en Luchtverkeersreglement.

Het overleg met de Sectorcommissie heeft op 26 maart 1992 plaatsgevonden, waarbij op hoofdlijnen overeenstemming is bereikt over de tekst. Als gevolg van de justitiële wetgevingstoets zijn hierna nog enkele wetgevingstechnische en redactionele aanpassingen opgenomen. De amvb's zullen op korte termijn ter advisering aan de Raad van State worden voorgelegd.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of het overleg met de luchtverkeersleiders over het te voeren salarisbeleid al is afgerond en wat de stand van zaken is.

De gesprekken over de arbeidsvoorwaarden die na de verzelfstandiging van de LVB zullen gelden zijn thans in een dermate vergevorderd stadium dat recent aan de vertegenwoordigers van de vier ambtenaren-centrales een eindvoorstel is aangeboden. De hiervoor genoemde vertegenwoordigers beraden zich thans hierop.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de organisatie van de luchtverkeersbeveiligingsdiensten in de omliggende landen. Voorts vragen deze leden zich af of de ZBO-konstruktie een voor- dan wel nadelige invloed zal hebben op de noodzakelijke internationale samenwerking.

In de omliggende landen is de luchtverkeersbeveiliging een verantwoordelijkheid van de staat. Wel wordt in steeds meer landen vorm gegeven aan de wens om deze uitvoerende taak op afstand van de centrale overheid te plaatsen. De daarbij gekozen vorm verschilt per land.

In Zwitserland is de luchtverkeersbeveiliging een verantwoordelijkheid van de private organisatie «Radio Suisse».

In Duitsland is een principe-besluit genomen om de luchtverkeersbeveiliging per 1 januari 1993 te privatiseren. In Portugal en België bestaan ook ideeën om tot verzelfstandiging over te gaan.

In Engeland is de luchtverkeersbeveiliging publiekrechtelijk verzelfstandigd.

De grote zelfstandigheid van luchtverkeersbeveiligingsorganisaties zal ook een positieve uitwerking hebben op de operationeel-technische samenwerking in internationaal verband. Veel zal daarbij afhangen van de wijze waarop de samenwerking in institutioneel (organisatorisch) opzicht vorm krijgt, zo nodig binnen één organisatie, door aanpassing van de huidige Eurocontrol-structuur. De voorgestelde structuur voor de LVB vormt daarvoor geen belemmering.

De leden van de VVD-fractie willen verder geïnformeerd worden omtrent de besluitvorming inzake de vernieuwings- c.q. vervangingsinvesteringen in apparatuur.

De Directie Luchtverkeersbeveiliging van het Directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst van mijn departement heb ik opdracht gegeven om kontraktonderhandelingen te starten voor de aanschaf van een nieuw luchtverkeersleidingssysteem op de luchthaven Schiphol.

Het nieuwe systeem zal het huidige, verouderde, luchtverkeersleidings-systeem over enkele jaren vervangen en zal met name de algemene verkeersleiding, de vluchtinformatiedienst en de naderingsverkeersleiding op de luchthaven Schiphol ondersteunen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

De Minister van Defensie,
A. L. ter Beek

De Minister van Binnenlandse Zaken,
C. I. Dales