

Vergaderjaar 2008–2009

31 856

Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PbEU L 341)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 2 april 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

1. Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel dat hier ter bespreking voor ligt. Zij onderschrijven de geformuleerde doelstelling, maar hebben voorafgaand aan een definitieve standpuntbepaling enkele vragen. Deze zijn in dit verslag verwerkt. De tarieven voor luchtvaartnavigatiediensten spelen volgens de leden van de CDA-fractie aan twee kanten: de luchtvaartsector heeft belang bij zo laag mogelijke tarieven, maar Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) krijgt tegelijkertijd meer taken en vragen als gevolg van de implementatie van de adviezen van de commissie Alders. Al eerder hebben deze leden aangegeven dat een inspanning geleverd moet worden om deze balans goed in evenwicht te houden, door waar mogelijk gebruik te (laten) maken van subsidieregelingen en externe bronnen van financiering. De leden van de CDA-fractie hopen dat dit wetsvoorstel kan bijdragen aan de reductie van de totale kosten van het gebruik van vliegvelden in Nederland, onder de genoemde voorwaarde van een gezonde LVNL.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel en hebben nog enkele vragen. Deze leden vragen zich allereerst af welke ervaringen er tot nu toe zijn opgedaan met het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten, dat per 1 januari 2008 in werking is getreden. Verder vragen de leden van de PvdA-fractie de regering om in te gaan op de geluiden dat LVNL in financiële problemen zou zitten. Zij vragen de regering daarbij ook uiteen te zetten of dit gevolgen heeft voor de tarieven van luchtvaartnavigatiediensten. Deze leden vragen tevens naar de stand van zaken van de mogelijke liberalisering van de markt voor luchtvaart-

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

navigatiediensten. Kan ervan uitgegaan worden dat LVNL een bestuursorgaan blijft, zoals nu, en niet een verzelfstandigde (overheids-)vennootschap zal worden? En geldt dat ook voor Eurocontrol en KNMI? Ten slotte vragen de leden van de PvdA-fractie of dit voorstel leidt tot een toename van de interbestuurlijke lasten en zo ja, hoe groot die toename dan is.

De leden van de SP-fractie kunnen zich vinden in de doelstellingen van dit wetsvoorstel. Deze leden hebben evenwel nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten (PbEU L 341). Deze leden willen graag weten of de in de memorie van toelichting genoemde informatieverplichtingen niet leiden tot meer lastendruk en financiële consequenties voor de verleners van luchtvaarnavigatiediensten.

2. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Onderdeel B

Artikel 5.20, tweede en derde lid

De leden van de CDA-fractie constateren dat in het Nederlandse vluchtinformatiegebied gekozen is voor een plaatselijke heffingszone waar Eindhoven Airport niet onder valt. Deze leden vernemen graag waarom dit het geval is en op grond van welke overwegingen de regering tot deze keuze gekomen is.

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting op pagina 8 dat de «en route»-vergoedingen door de vergoedingenverordening meer zijn gestegen dan de plaatselijke vergoedingen. Op pagina 4 van de memorie van toelichting staat echter dat de totale kosten als gevolg van het nieuwe tarievenstelsel niet toenemen. Deze leden vragen of de kosten voor de luchtvaartsector nu wel of niet toenemen als gevolg van dit wetsvoorstel. Tevens vragen zij of de kosten voor luchtvaarnavigatiediensten deel uitmaken van het onderzoek naar de kostenstructuur in de luchtvaart, dat de regering onlangs heeft toegezegd (tijdens het AO Schiphol/luchtvaart/Aldersadvies d.d. 5 februari 2009 en het vragenuur d.d. 10 februari 2009, bij de vragen van het lid Vendrik over de vliegtaks).

De leden van de VVD-fractie zijn met name geïnteresseerd in de effecten van dit voorstel op de kosten voor de luchtvaartsector. Deze leden vragen ook of de regering hier al meer inzicht in kan bieden.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het waar is dat er voor het «en route»-verkeer nog slechts één Europees tarief is en zo ja, hoe hoog dat tarief dan is. Deze leden vragen verder of het waar is dat voor de plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten in ieder land een ander tarief wordt vastgesteld door de minister die verantwoordelijk is voor luchtvaart.

Artikel 5.20, achtste lid

De leden van de CDA-fractie lezen dat op grond van de vergoedingenverordening vrijstelling kan worden verleend van de betaling van «en route»- en plaatselijke vergoedingen, maar dat hierbij wel sprake moet zijn van een aantoonbaar algemeen belang. Deze leden vragen om een

nadere definitie van het begrip algemeen belang. Vallen hier bijvoorbeeld ook de vluchten van traumahelikopters onder?

De leden van de PvdA-fractie vragen voor welke luchtvoertuigen of soorten dienstverlening vrijstelling wordt voorzien van het betalen van vergoedingen voor luchtvaartnavigatiediensten, en of de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) waarin de diverse vrijstellingen geregeld worden, wordt voorgehangen bij de Kamer.

De leden van de SP-fractie constateren dat de mogelijkheid om meer vrijstellingen te verlenen voor de vergoeding van luchtvaartnavigatiediensten gebruikt kan worden als sturingsinstrumentarium voor de luchtvaart. Dat de overheid hier meer sturing op kan krijgen vinden deze leden wenselijk. Wel vragen zij in hoeverre de overheid hier ook gebruik van wil gaan maken.

Artikel 5.20, negende lid

De leden van de CDA-fractie constateren dat op grond van de vergoedingsverordening financiële prikkels gebruikt kunnen worden, die aanzetten tot een doelmatige dienstverlening. Deze leden vragen of hierbij ook ruimte is voor prikkels die kunnen leiden tot vergroening en/of duurzaam gebruik van de omgeving.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier op dit moment incentives in de haven- en landingsgelden zijn verwerkt, die zouden moeten leiden tot een optimaler gebruik van het luchtruim. Zijn die verwerkt in de landingsrechten van Schiphol of de vergoedingen voor de LVNL? Worden er ook incentives ingebouwd om de geluidshinder zo veel mogelijk te beperken, en zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie juichen het streven de luchtvaartnavigatiedienstverlening te verbeteren toe.

Onderdeel C

De leden van de CDA-fractie lezen dat Europese lidstaten luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens met minder dan 50 000 commerciële vliegbewegingen per jaar gemotiveerd kunnen uitzonderen van de werking van de verordening. Deze leden vragen of de regering voornemens is hiervan gebruik te maken, en zo ja, wat hiervoor de motivering is en aan welke luchthavens dan wordt gedacht. Ook vragen zij of een dergelijk besluit gevolgen zou hebben voor de kostenstructuur van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen, en zo ja, welke.

Onderdeel I

De leden van de CDA-fractie constateren dat op grond van uitstaande schuld overgegaan kan worden tot de opschorting van dienstverlening. De betalingsachterstand moet daarbij minimaal € 10 000,- bedragen. Deze norm is gekozen omdat België deze ook hanteert. Deze leden vragen of aan de keuze voor de grens van € 10 000,- ook inhoudelijke redenen ten grondslag liggen. Welke bedragen worden hiervoor bijvoorbeeld in andere omliggende landen gehanteerd?

De leden van de CDA-fractie lezen dat ook aan de toepassing van sancties namens de Eurocontrol-organisatie een limiet verbonden is, namelijk € 50 000,-. Ook deze norm is gekozen omdat België deze ook hanteert. Ook hierbij vragen deze leden of aan de keuze voor de grens van € 50 000,- ook inhoudelijke redenen ten grondslag liggen, en welke bedragen hiervoor bijvoorbeeld in andere omliggende landen worden gehanteerd.

Verder vragen de leden van de CDA-fractie of de regering inzicht kan geven in de bedragen die bij normale exploitatie aan een maatschappij in rekening worden gebracht, met andere woorden, hoe snel de genoemde drempels in de praktijk zullen worden bereikt.

Deze leden vernemen tevens graag op welke wijze de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de handhaving momenteel vormgeeft en hoe de regering dat voor zich ziet nadat deze wet van kracht is geworden. Zal de IVW proactief vertrek- en aankomsttijden gaan bijhouden of slechts reageren op klachten?

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manieren de luchtvaartnavigatiedienstverlening kan worden opgeschort bij wanbetaling. Zullen vliegtuigen van wanbetalende luchtvaartmaatschappijen die toch op Nederlandse luchthavens aanvliegen, daar daadwerkelijk niet meer kunnen landen?

De leden van de SP-fractie vinden het verstandig dat er dwangmaatregelen worden ingevoerd. Deze leden vragen wel hoe vaak deze maatregelen ingezet zouden moeten worden.

De voorzitter van de commissie
Jager

De adjunct-griffier van de commissie
Tjink