

Amsterdam, 4 / 7 / 24 juni en 1 juli 1999

Beste Rob,

Zo na afloop van het Bijlmerdebat en de Perspectievennota, en ook nog WPV 2000, DES en SBTL (lang leve het jargon!) op de laatste Kamerdag voor het zomerreces nu ook in jouw leven de rust hopelijk weer een beetje terug zal keren, heb ik behoefte aan een evaluatie van mijn functioneren van het afgelopen jaar, en de samenwerking met jou. Tegelijkertijd hoop ik hieruit een aantal lessen voor de toekomst te trekken om onze samenwerking te verbeteren. Het gaat in deze brief vooral om emoties en perceptie. Zo langzamerhand raak ik er steeds meer van overtuigd dat deze zaken belangrijker zijn dan rationaliteit. Zo knapte mijn humeur gisteravond laat zienderogen op nadat Bernedine mij vertelde dat jij gebeld had dat ik mij niet zo druk moest maken. Je sloeg de spijker op zijn kop, zie onder. Dank je wel! Mag je vaker doen!

Inmiddels hoop ik ook dat het eerder geschade vertrouwen in mij bij jou weer enigszins hersteld is. In ieder geval heb ik de samenwerking m.b.t. het Bijlmerdebat en de behandeling van de Perspectievennota als prettig ervaren, ik hoop jij ook. Ons nachtelijke gesprek na afloop van het emotionele debat op jouw kamer met Robert en Niels was wat dit betreft voor mij een hoogtepunt. Ik vond het ook leuk dat jet zei dat ik bij jou thuis kon logeren.

Mijn perceptie is dat het wederzijdse vertrouwen weer hersteld is, gelukkig zonder motie van wantrouwen van jouw kant (ik kan dit moeilijk indienen tegenover mijn baas). Voortbordurend op deze basis durf ik je nu ook wat meer over mijzelf te vertellen. Ik hoop trouwens dat deze brief er ook toe leidt dat wij over mijn punten en alles wat jou op het hart ligt binnenkort eens rustig (!) kunnen praten, bij voorbaat langer dan een kwartier op dinsdagmorgen 10.00. Ik verheug mij dan ook op het etentje vanavond. Ik hoop dat de taxichauffeurs geen roet in het eten gooien. Het reces, de lang beloofde kraamvisite of een bezoek aan jouw huis bieden wellicht ook kansen.

In dit ene jaar hebben we vaak goed samengewerkt en soms niet. Dit laatste heeft mijn eigen gevoel over het werk geen goed gedaan. Ik heb zelfs de afgelopen maanden geregeld het idee gehad om mijn baan op te zeggen. Nu heb ik er gelukkig weer zin in, mede dankzij regelmatige ondersteunende gesprekken met Annie. Hiervoor is het echter ook van belang dat ik je wat meer vertel over mijn toestand het afgelopen jaar, voordat ik over kan gaan naar lessen voor de toekomst.

Laat ik beginnen bij het sollicitatiegesprek in januari 1998. Dit was immers onze eerste kennismaking. Ik vond het een heel prettig gesprek, al vond ik dat je wat veel aan het woord was, en relatief weinig vroeg over mijzelf. Ik had echter een goed gevoel overgehouden aan het gesprek en was heel blij dat jij mij uitverkoren had. Ik dacht ook dat wij vast goed samen konden werken. Jouw dynamiek, intelligentie, gedrevenheid en vernieuwingsdrang spraken mij aan. Ik denk nog geregeld terug aan dit voor mijn leven invloedrijke gesprek. Ik verbaas mij ook nog geregeld erover hoe snel jullie mij aannamen. Als ik het afgelopen jaar het idee had niet goed te functioneren, en hier somber van werd, dan kon deze verbazing mij nog verder de put in helpen. Jullie hadden immers een te oppervlakkige selectie gemaakt, en zouden ook vast spijt hebben over de keuze voor mij. Nog nooit in mijn leven heb ik mij zo onzeker gevoeld als het afgelopen jaar, waar het vaderschap vast ook een rol bij heeft gespeeld.

Daar kwam nog bij dat ik vaak terugdacht aan de tweede sollicitatie, die ook positief was. Echter, het psychologische assessment dat ik daar verplicht moest doorlopen viel niet zo positief uit. Ik zou veel begeleiding nodig hebben. Het betrof dan ook een zware baan bij P2 als project- en procesmanager voor grootschalige vervoer- (o.a. uitbreiding Bijlmermeerstation- en Westerschelde Oeververbinding) en milieuprojecten (Afvalverbranding Twenthe). Wat mij aantrok in deze baan was het actieve, het iets neer kunnen zetten, iets concreets bereiken, en de intensieve begeleiding, ook op persoonlijk terrein. Tegelijkertijd dacht ik de intellectuele uitdaging in deze baan te zullen missen.

De afgelopen maanden heb ik geregeld teruggedacht aan de keuze voor de PvdA, aangezien ik het niet erg naar mijn zin had. Nu heb ik het idee dat dit aan twee dingen lag, die nauw met elkaar samenhangen: de samenwerking met jou als hoofdwoordvoerder en mijn eigen somberheid. Ik begin maar met dat laatste aangezien jij hier het minste van weet, en dit wel van belang is om mijn beleving van de samenwerking te begrijpen.

Net als veel van mijn familieleden heb ik last van stemmingswisselingen, ook wel bi-polaire stoornissen genoemd (in heel ernstige gevallen heet dit manisch depressiviteit, iets waaraan mijn moeder sterk lijdt, maar nu dankzij medicijnen min of meer van genezen is). Zie hiervoor ook bijgevoegde krantenknipsels, die mij zeer inspireren en moed inspreken.

Vervolgens ben ik vol enthousiasme begonnen aan de baan van mijn leven, zo voelde ik dat wel. Zowel de verkiezingstijd, als de formatie vond ik berenspannend en motiverend. Ik vond het leuk met jou de artikelen te schrijven voor de RAI en voor Rijkswaterstaat, wat wij helaas sindsdien nooit meer gedaan hebben. Ik houd mij aanbevolen nog eens te doen, zoals nu met de externe kosten.

Een dieptepunt voor mij in deze campagnetijd was jouw actie om Schiphol in zee door de fractiegroep te drukken, met behulp van Dick de Cloe. Hieruit is veel van mijn wrevel t.o.v. van jou geboren. Ik heb een groot geweten mee gekregen (o.a. dienstweigeraar en milieuactivist geweest).

Zoals je weet ben ik voorlopig tegen een vliegveld op zee, uit allerlei rationele en emotionele overwegingen. Jij hebt mij af en toe proberen te overtuigen, maar tot nu toe zonder resultaat. Het meest is mij bijgebleven jouw preek n.a.v. de studiemiddag 20 november 1998 in Utrecht, met de inleiding van Lemmer vanDHV. Ik voelde mij zelfs bijna bedreigd door jouw mondelinge geweld, terwijl ik op de bank zat bij de docubalie. Het is trouwens wel een onderwerp om nog eens over door te praten, want jouw intentie om de mensen in de omgeving van Schiphol en de Randstad te ontlasten deel ik van ganse harte. Echter mijn middelen, zover ze werken, zijn anders dan jij. Ik ben erg voorstander van de derde optie, zoals aangenomen op het PvdA congres. Van mij mag je net zo hard ingaan tegen Melkert in deze als bij het Bijlmerdebat! Ik ben wel te porren voor selectieve groei op de Noordzee, net als velen met mij denk ik. Alleen niet het schrikbeeld van Te Veldhuis: 1 miljoen vluchten zijn absoluut noodzakelijk voor een eiland in zee!

De formatie en het werken aan de paragraaf V&V vond ik leuk om te doen. Ik heb je ook zeer bewonderd hoe je dit aanpakte tegenover Jorritsma, Verbugt, Van Boxtel en die vreselijke Te Veldhuis. Ook jij hebt dit als positief ervaren, zo zei je mij eens. Ik vind het dan ook een blamage dat Tineke door de Telegraaf en de ANWB nu rekening rijden dreigen te laten vallen.

De volgende leuke activiteit was pas weer de begrotingsbehandeling. Tot die tijd voelde ik mij verloren, onzeker en ontevreden over mijn inbreng in het werk van de PvdA fractie. Nuttig was het schonen van het archief van Eric Kohler.

Dieptepunten waren voor mij de notities over Schiphol, de interoperabiliteit van hoge snelheidssystemen, en recentelijk natuurlijk helaas de Perspectievennota. Met behulp van mijn psychotherapeut begrijp ik inmiddels beter waar de sombere buien n.a.v. het schrijven van deze notities vandaan komen. Hieruit kan ik lessen trekken voor de toekomst, die ook voor onze toekomstige samenwerking gunstig uitwerken denk ik.

- ik moet eerst een schets maken van mijn mening over het onderwerp, op basis van mijn associaties (emoties), door alles wat over dit onderwerp in mij op komt direct op te schrijven. Later kan ik hieruit dan op een ordelijke wijze uit putten voor een notitie.
- Ik wil mij zoveel mogelijk bezig houden met grotere, bredere vaak strategische onderwerpen (b.v. SBTL, DES, WPV 2000, taxi, Perspectievennota en NVVP, Begroting, MIT, rekening rijden). Gedetailleerde dossierkennis en feitenkennis is niet mijn sterkste punt. Zo'n fabelachtig geheugen als jij, heb ik niet. En omdat ik dit niet heb, vind ik het ook niet leuk om mij met al te technische en feitelijk zaken bezig te houden. Jij kunt mijn capaciteiten dan ook beter benutten door mij andere dingen te vragen, dat waar ik goed in ben. Op zich past deze brede benadering wel goed in de opvattingen over de taken van een beleidsmedewerker.
- Ik moet niet alles zelf willen doen. De samenwerking en taakverdeling met Robert en Niels werkt voor mij heel stimulerend. Vooral het feit dat Robert het wel leuk vindt, net als jij, allerlei feitelijk onderzoek te doen (Zie Bijlmerenquete en behandeling antwoorden over SBTL).
- Gebruik mij als klankbord, als advocaat van de duivel, als luis in de pels. Op die manier kan ik vrijelijk mijn mening uiten, wordt jouw betoog sterker en wordt ik niet somber, waardoor ik weer veel productiever ben. Aangezien wij het op een aantal fundamentele punten niet eens zijn, denk ik dat wij hier ook maar open in moeten zijn. Bovendien ben ik geen goede knecht.
- Gebruik mijn inzicht in wat andere Kamerleden (woordvoerders) vinden. Aangezien ik inhoudelijk vaak meer op de lijn Bos / Crone zit en op infragebied veel en goed met Peter samenwerk, kun jij dit benutten in je eigen voordeel. Aangezien ik ook nog een jongen ben uit een elitair gezien (villawijk, academische ouders) kan ik mogelijk mensen met een andere achtergrond dan die van jou beter bevatten.

Dank voor je tijd en interesse,

Groet,

Ewout

'De Stille Aarde'

Concept voor een vliegrampmonument en omgeving

Het monument

Het ontwerp voor het monument voor de vliegramp die op 4 oktober '92 in Amsterdam Zuidoost plaatsvond, is gebaseerd op de volgende gedachten.

Het moet een monument zijn dichtbij de rampplek waar respect voor de slachtoffers - de bewoners en de bemanning - getoond wordt.

Het monument dient de gevoelens van nabestaanden, getroffen en omwonenden te vertolken.

Het moet mogelijkheden bieden zowel op individuele wijze als in groepsverband te herdenken; ongestoord, op een eiland van rust. Er is beschutting tegen regen en wind.

Een tekst in het Nederlands en Engels memoreert de ramp. Vermelding van namen indien gewenst. Er is plaats voor foto's, teksten, kaarsen, bloemen en kransen. Bezoekers dragen zo in beperkte mate bij aan het monument.

Het is ook een monument voor de verwoeste woonomgeving. De oorspronkelijke situering van de woongebouwen en de vroegere indeling van het park dienen herkenbaar te blijven.

Het monument zal ruimte moeten bieden aan diverse artistieke uitingen op en rondom het eiland. Een neutrale, natuurlijke omgeving met bloemen, planten en bomen (divers en veel weelderiger dan op de 'impressions' is afgebeeld) en met materialen zoals hout en marmer is hiervoor gewenst.

Het monument mag geen vandalen en graffiti-'artisten' uitdagen.

Het spiegelende water rondom het monument biedt extra expressiemogelijkheden. Een fontein helpt het water verversen.

Een beheergroep met een duidelijke taakomschrijving, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle betrokken groeperingen en overheidsdiensten, zorgt voor alle aspecten van het monument.

De omgeving

Als aanvulling op het monument en als concretisering van de vaak aangehaalde sociale vernieuwing van de saaie woonomgeving in dit deel van de Bijlmermeer is gedacht aan enige overdekte voorzieningen waar de (Bijlmer) culturen elkaar eens echt kunnen ontmoeten.

Uitgewerkt dient nog te worden: de financiering (overheid, sponsoring?), het beheer (Deelraad, BZO en Artotheek?) en de bemensing (vrijwilligers?).

Bij de plaatsing van de gebouwtjes is rekening gehouden met loop- en fietsroutes, bestaande begroeiing, sociale controle (zichtbaarheid), zon en wind. De modulair opgebouwde ruimtes hebben een veranderbare indeling en een middellijn van ca. 8 tot ca. 16 m. Ronde vormen en zachte, warme tinten compenseren de bestaande strakke, harde architectuur.

Theaterruimte voor (herdenking-)bijeenkomsten, concerten, poëzie, diverse theatrale uitingen en 'videoscoop'. Er vlakbij is een 'mijmercafé' met klassieke en rustige muziek. Terras in de zon aan het water.

Expositieruimte voor een permanente kleine expositie over de vliegramp en exposities van (Bijlmer) kunstenaars. Beperkte verkoop van kunst en (herdenkings-)boeken. Yoghurtijs en broodjes-gezond in het 'fitness-café' aan de fietsroute. Vlakbij is een jeu-de-boule baan.

Ecologieruimte voor educatie en recreatie. Tropische planten, aquariums, terrariums, insecten, open volière, fossielen en mineralen. Het milieu krijgt veel aandacht. In het 'tropisch café' klinkt zwoele muziek en zijn bijzondere hapjes en drankjes verkrijgbaar. Er is een speelplaatsje vlakbij.

Sportieve voorzieningen dichtbij de flats (voor voetbal, honkbal, cricket, badminton, fitness, enz.). De geplande bewaakte speelplaats richting metrostation Kraaiennest completeert de woonomgeving.

Colofon

Idee, concept en impressions

Henk J. van de Belt bNO
Kikkenstein 3
1104 AA Amsterdam Zuidoost
Tel. 020.699.6495

Artist impressions

Valentine Efiog

Archicad montage

BDB - Remco de Boer

Dank aan

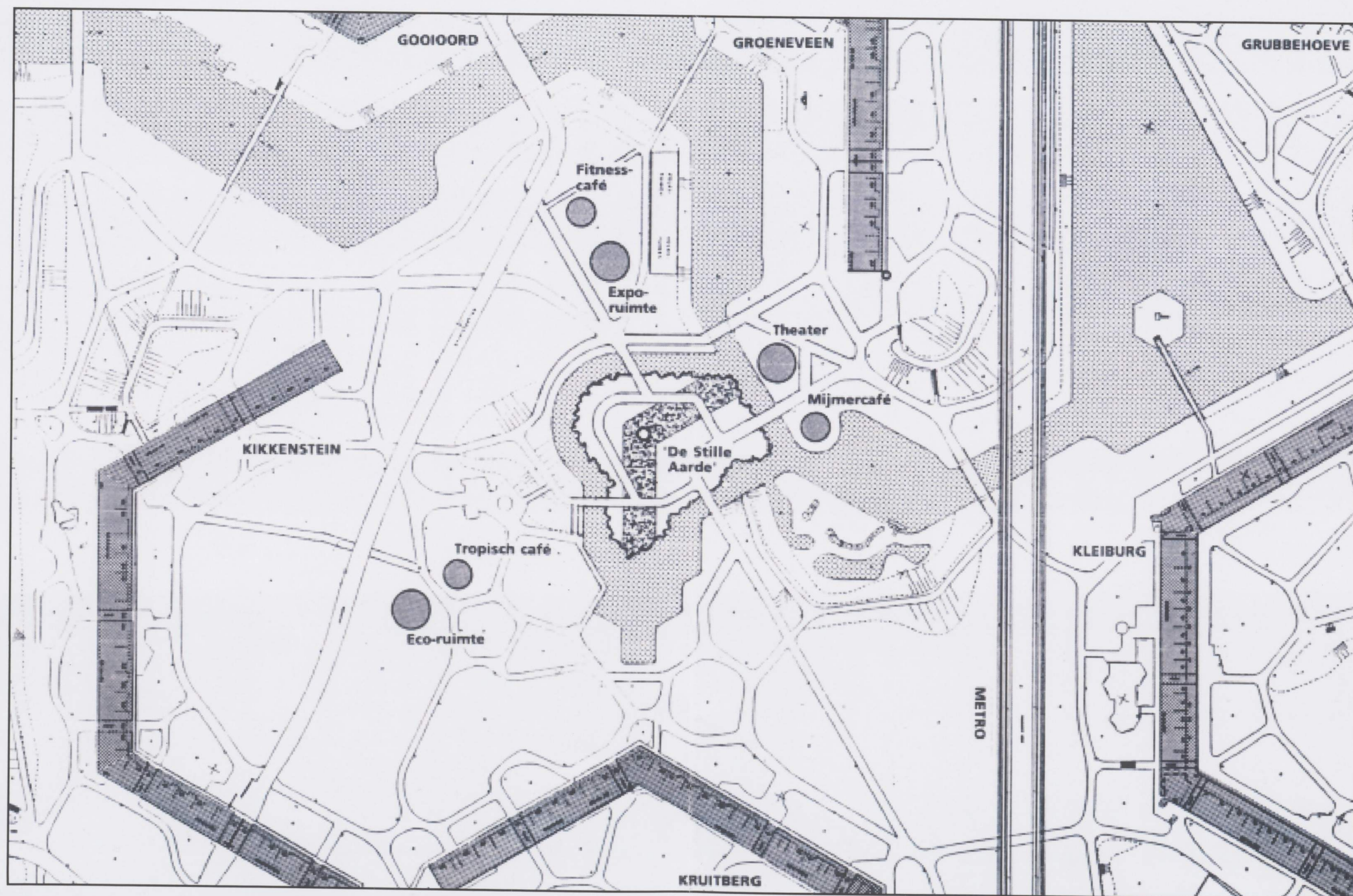
New Move en Capi bv, Amsterdam.

Reacties

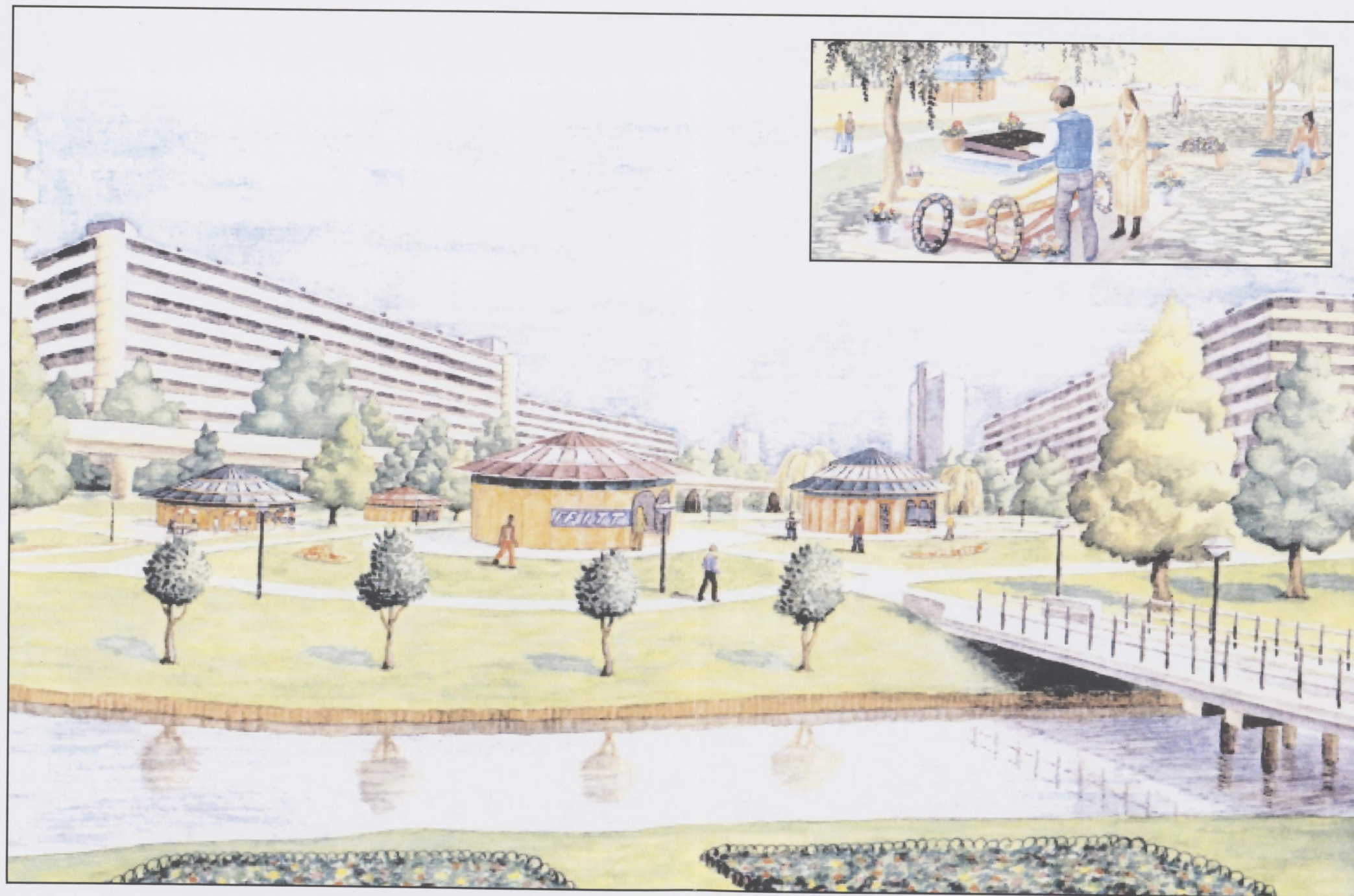
Reacties van nabestaanden, getroffen en omwonenden en andere betrokkenen worden op prijs gesteld.

Bijlmermeer, september 1993.
Alle rechten voorbehouden.

Monumentgebied



Artist impression



Archicad montage





Geesje Grootscholten
Hugo de Grootstraat 27
Vakgroep algemeen strafrecht
~~Wetenschappelijk~~
071- 5277522 (w)

Hooglandse kerkeracht 56
2312 HV Leiden
071- 5142311 (t)

Onderzoek rampen. / casus Bylmer





118

Jhr. v. Gyzel

Tubingen

19/1

12.00 uur.

18/1 Rube

Robert,

moeten wij hier
een verslag voor
inleveren. Graag
jouw reactie,

Rob

Aanbeveling " Bylmer

→ quaartijde lading voor de grond

aanbevel 12 en 13

Vergaderjaar 1999–2000

26 902

Wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren)

Nr. 1

KONINKLIJKE BOODSCHAP

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren).

De memorie van toelichting, die het wetsvoorstel vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

's-Gravenhage, 25 november 1999

Beatrix

VOORSTEL VAN WET

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Allen Wij te overweging genomen hebben, dat het wenselijk is in het kader van de harmonisering van de Luchtvaartwet de regels met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en het vervoer van dieren op nieuw vast te stellen;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedgevonden en verstaan, bij deze:

ARTIKEL 1

De Wet luchtvaart wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1.1, eerste lid, wordt, onder verlijstening van de onderdelen c tot en met tin d tot en met u een nieuw onderdeel e ingevoegd, luidende:

c. gevaarlijke stoffen;

f. ontvlambare stoffen of voorwerpen;

Vergaderjaar 1999–2000

26 902

Wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren)

Nr. 1

KONINKLIJKE BOODSCHAP

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren).
De memorie van toelichting, die het wetsvoorstel vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.
En hiermede bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

's-Gravenhage, 25 november 1999 Beatrix

Nr. 2

VOORSTEL VAN WET

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:
Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is in het kader van de herziening van de Luchtvaartwet de regels met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en het vervoer van dieren opnieuw vast te stellen;
Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Wet luchtvaart wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1.1, eerste lid, wordt, onder verlettering van de onderdelen c tot en met t in d tot en met u een nieuw onderdeel c ingevoegd, luidende:
c. gevaarlijke stoffen:
1°. ontplofbare stoffen of voorwerpen;

- 2°. samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen;
- 3°. brandbare vloeistoffen;
- 4°. brandbare vaste stoffen, voor zelfontbranding vatbare stoffen en stoffen, die bij aanraking met water brandbare gassen ontwikkelen;
- 5°. stoffen, die de verbranding bevorderen en organische peroxyden;
- 6°. giftige of infectieuze stoffen;
- 7°. radioactieve stoffen;
- 8°. bijtende stoffen;
- 9°. andere stoffen of voorwerpen, die bij vervoer door de lucht gevaar kunnen opleveren voor de gezondheid, de veiligheid of het milieu; indien zij krachtens artikel 6.51 of artikel 10.7, eerste lid, zijn aangewezen.

B

In artikel 1.2, tweede lid, komt « titel 6.1, 6.2, 6.3, 6.5,» te luiden: titel 6.5 of titel 6.6,.

C

In artikel 2.3, zesde lid, onderdeel h, wordt «verlenging van een bevoegdverklaring» vervangen door : verlenging van een bewijs van bevoegdheid of verlenging een bevoegdverklaring, het afleggen van een theorie- of praktijkexamen,.

D

Artikel 3.23 wordt gewijzigd als volgt:

1. in onderdeel c wordt na «wijziging» ingevoegd: vernieuwing,.
2. in onderdeel d wordt na «verlenging» ingevoegd: vernieuwing,.

E

In het eerste lid van artikel 3.27 wordt na «erkenning» ingevoegd: geheel of gedeeltelijk.

F

In artikel 5.16, eerste lid, komt onder verlettering van de onderdelen d en e tot onderdelen c en d en onder vervanging van het leesteken punt achter onderdeel b door een punt komma, onderdeel c te vervallen.

G

Hoofdstuk 6 komt te luiden:

HOOFDSTUK 6 LUCHTVERVOER

TITEL 6.5 VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Artikel 6.50

Deze titel is, met uitzondering van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 6.55, 6.56 en 6.57, niet van toepassing op het vervoer van splijtstoffen, ertsen of radioactieve stoffen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Kernenergiewet.

Artikel 6.51

1. Het is verboden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen gevaarlijke stoffen met een luchtvaartuig te vervoeren, ten vervoer aan te bieden of aan te nemen, alsmede te laden in of te lossen uit een luchtvaartuig, of tijdens het vervoer neer te leggen.

2. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen gevaarlijke stoffen of categorieën van gevaarlijke stoffen, indien aan de bij of krachtens die algemene maatregel van bestuur terzake gestelde regels is voldaan.

3. Onder het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt mede begrepen het laten staan op een luchtvaartterrein van een luchtvaartuig waarin zich dergelijke stoffen bevinden.

Artikel 6.52

1. Het is verboden gevaarlijke stoffen ten vervoer aan te bieden onder een andere benaming of onder opgave van een andere categorie-indeling dan die welke bij of krachtens deze wet is voorgeschreven.

2. De in het eerste lid strafbaar gestelde feiten zijn misdrijven.

Artikel 6.53

1. De regels, bedoeld in artikel 6.51, tweede lid, kunnen onder meer betrekking hebben op:

- a. de eisen ten aanzien van constructie, inrichting en uitrusting van luchtvaartuigen, waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
 - b. de documenten die met betrekking tot gevaarlijke stoffen opgemaakt dienen te worden;
 - c. de stuwage en de belading van luchtvaartuigen met inbegrip van samenlading;
 - d. het onderzoek van gevaarlijke stoffen naar hun eigenschappen;
 - e. de eisen ten aanzien van verpakking van gevaarlijke stoffen, met inbegrip van de daarbij behorende inrichting of uitrusting, en het testen of keuren daarvan, alsmede de uitgifte en intrekking van verpakkingskenmerken;
 - f. de etiketten, kenmerken of andere aanduidingen op de verpakking, bedoeld in onderdeel e;
 - g. de eisen ten aanzien van constructie, inrichting en uitrusting van inrichtingen, voertuigen of werktuigen met behulp waarvan gevaarlijke stoffen worden geladen of gelost;
 - h. de keuring van de inrichtingen, voertuigen of werktuigen, bedoeld in onderdeel g;
 - i. de melding voorafgaande aan het verrichten van een handeling, als bedoeld in artikel 6.51;
 - j. het opstellen van een risico-inventarisatie met betrekking tot het vervoeren, laden of lossen van door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat daartoe aangewezen stoffen;
 - k. het aanwijzen van luchtroutes waarlangs door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
2. De betrokkene is een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen vergoeding verschuldigd voor de kosten van een keuring, als bedoeld in onderdeel h van het eerste lid, gebaseerd op de werkelijke kosten.

Artikel 6.54

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan na overleg met Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in het belang van de openbare veiligheid ten

aanzien van luchtvaartuigen die door hem aangewezen gevaarlijke stoffen vervoeren, bepalen dat die luchtvaartuigen uitsluitend van door hem aangewezen luchtvaartterreinen mogen starten of op die luchtvaartterreinen mogen landen.

2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan na overleg met Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in het belang van de openbare veiligheid bepalen, dat de in het eerste lid bedoelde gevaarlijke stoffen op de in het eerste lid bedoelde luchtvaartterreinen slechts mogen worden geladen, gelost of neergelegd op door hem op die luchtvaartterreinen aangewezen plaatsen.

3. Onze Minister van Defensie kan ten aanzien van militaire helikopters de in het eerste en tweede lid bedoelde beperkingen ook doen gelden voor door hem aangewezen terreinen, niet zijnde luchtvaartterreinen.

4. Het is verboden te handelen in strijd met het bepaalde krachtens het eerste of tweede lid.

Artikel 6.55

1. Het is verboden gevaarlijke stoffen ten vervoer aan te bieden, te vervoeren, te doen of laten vervoeren met luchtvaartuigen, zonder een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat verleende erkenning.

2. Een erkenning wordt verleend voor een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen termijn, dan wel voor onbepaalde tijd indien door de betrokken natuurlijke persoon of rechtspersoon voldaan wordt aan de bij of krachtens die maatregel met betrekking tot de erkenning gestelde eisen. Aan de erkenning kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

3. Bij algemene maatregel van bestuur wordt aangegeven welke erkenningen Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan verlenen, alsmede de bevoegdheden, welke aan iedere erkenning verbonden zijn.

4. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan een erkenning geheel of gedeeltelijk schorsen, wanneer een ernstig vermoeden rijst, dat de betrokken natuurlijke persoon of rechtspersoon:

- a. niet voldoet aan de eisen, gesteld krachtens het tweede lid;
- b. handelt in strijd met het bij of krachtens deze titel bepaalde.

Hij heft de schorsing op zodra de redenen van de schorsing zijn komen te vervallen.

5. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan een erkenning intrekken, wanneer:

- a. de houder daarom verzoekt;
- b. de houder niet voldoet aan de eisen, gesteld krachtens het tweede lid;

c. de houder krachtens de hem verleende erkenning werkzaamheden verricht, waartoe deze niet erkend is;

- d. de houder handelt in strijd met de artikelen 6.51, tweede lid, of 6.52;
- e. de erkenning gedurende ten minste drie maanden is geschorst;
- f. de houder in staat van faillissement verkeert.

6. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen regels gegeven worden met betrekking tot de procedure van aanvraag, afgifte, wijziging, verlenging, schorsing en intrekking van erkenningen, alsmede de vergoeding die de aanvrager van de erkenning verschuldigd is voor de kosten van de behandeling van zijn aanvraag om afgifte, wijziging of verlenging, welke gebaseerd is op de werkelijke kosten.

Artikel 6.56

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat erkent een opleiding voor een theoretisch of praktisch examen als opleiding voor een theoretisch of praktisch examen benodigd ter verkrijging van een erkenning, als bedoeld

in artikel 6.55, eerste lid, indien die opleiding voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan de erkenning van een opleiding intrekken, wanneer die opleiding niet meer aan de krachtens het eerste lid gestelde eisen voldoet.

3. Bij ministeriële regeling kunnen ter uitvoering van het eerste en tweede lid nadere regels worden gegeven.

Artikel 6.57

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ter uitvoering van internationale overeenkomsten of besluiten van volkenrechtelijke organisaties natuurlijke personen of rechtspersonen, die handelingen als bedoeld in artikel 6.55, eerste lid, verrichten op zodanige wijze, dat deze voldoen aan eisen, welke gelijkwaardig zijn aan de krachtens artikel 6.55 gestelde eisen, erkennen als erkende bedrijven voor zover die bedrijven erkend zijn door de bevoegde autoriteit van een bij ministeriële regeling aangewezen land of internationale organisatie. Aan de erkenning kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Artikel 6.58

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan na overleg met Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van de bij of krachtens deze titel gegeven regels, wanneer die regels in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden en de veiligheid van het luchtverkeer met het verlenen van de ontheffing niet in gevaar wordt gebracht. Aan de ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

2. Het is verboden te handelen in strijd met de voorschriften of de beperkingen bedoeld in het eerste lid.

3. De ontheffing kan worden geweigerd op grond van de openbare veiligheid.

4. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan na overleg met Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een ontheffing wijzigen:

- a. op verzoek van de houder;
- b. op grond van de openbare veiligheid.

5. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan de ontheffing intrekken, wanneer

- a. de redenen, waarom de ontheffing is verleend, zijn komen te vervallen;

b. de openbare veiligheid dit vereist;

c. de houder van de ontheffing de daaraan verbonden voorschriften of beperkingen niet naleeft.

6. De aanvrager van de ontheffing of van de wijziging daarvan is Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een door deze vast te stellen vergoeding voor de behandeling van de aanvraag verschuldigd, gebaseerd op de werkelijke kosten.

Artikel 6.59

Het is passagiers en leden van het boordpersoneel verboden gevaarlijke stoffen aan boord van een luchtvaartuig te brengen, of met zich mee te voeren in hun bagage, anders dan met inachtneming van de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie aangewezen Technische Voorschriften van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

Artikel 6.60

1. Degene, die een handeling als bedoeld in artikel 6.51, eerste lid, verricht, is verplicht, indien zich daarbij voorvallen voordoen waardoor gevaar voor de openbare veiligheid is ontstaan of is te duchten, daarvan onverwijld mededeling te doen aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie.

2. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kunnen voorschriften worden gegeven omtrent de procedure en de wijze van mededeling als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 6.61

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie kan van degenen die handelingen verrichten als bedoeld in artikel 6.51, alle inlichtingen of documenten vragen die naar zijn redelijk oordeel nodig zijn ten behoeve van het analyseren van voorvallen als bedoeld in artikel 6.60.

2. De betrokkenen zijn verplicht de gevraagde inlichtingen volledig en naar waarheid te verstrekken binnen een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie in redelijkheid te stellen termijn.

TITEL 6.6 VERVOER VAN DIEREN

Artikel 6.62

1. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen met het oog op de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen tijdens het vervoer van dieren in die luchtvaartuigen in overeenstemming met Onze Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij regels worden gegeven met betrekking tot dat vervoer.

2. Het is verboden dieren te vervoeren in strijd met het bepaalde krachtens het eerste lid.

3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van de in het eerste lid bedoelde regels.

H

Na artikel 10.5 worden vier nieuwe artikelen toegevoegd, luidende:

Artikel 10.6

1. Titel 6.5 is niet van toepassing op internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen met luchtvaartuigen waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is.

2. Titel 6.5 is, met uitzondering van artikel 6.54, niet van toepassing op nationaal vervoer van ontplofbare stoffen of voorwerpen met luchtvaartuigen waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is.

3. Artikel 6.51, eerste lid, geldt niet voor het nationale vervoer van de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen gevaarlijke stoffen, niet zijnde ontplofbare stoffen of voorwerpen, behorend tot de operationele uitrusting of het wapensysteem van een luchtvaartuig waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is, of behorend tot de uitrusting van personen die met een dergelijk luchtvaartuig worden vervoerd, indien aan de bij of krachtens die algemene maatregel van bestuur terzake gestelde regels is voldaan.

4. Artikel 6.55 is niet van toepassing op het door personeel van de

krijgsmacht verrichten van de in dat artikel bedoelde handelingen ten aanzien van het nationaal vervoer van andere gevaarlijke stoffen dan ontplofbare stoffen of voorwerpen, met luchtvaartuigen waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is.

Artikel 10.7

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur, gedaan op voordracht van Onze Minister van Defensie, worden regels gegeven inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen met een luchtvaartuig waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is, het daartoe aanbieden of aannemen, alsmede het laden in of lossen uit een dergelijk luchtvaartuig of het tijdens het vervoer neerleggen van bedoelde stoffen. De artikelen 6.51, derde lid, en 6.52 zijn van overeenkomstige toepassing.

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur, gedaan op voordracht van Onze Minister van Defensie, worden regels gegeven inzake het nationaal vervoer van ontplofbare stoffen of voorwerpen met een luchtvaartuig waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is, het daartoe aanbieden of aannemen alsmede het laden in of lossen uit een dergelijk luchtvaartuig of het tijdens het vervoer neerleggen van bedoelde stoffen of voorwerpen. De artikelen 6.51, derde lid, en 6.52 zijn van overeenkomstige toepassing.

3. De bedoelde regels kunnen onder meer betrekking hebben op:

- a. het aanwijzen van gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste dan wel tweede lid, die niet door de lucht mogen worden vervoerd;
- b. de eisen ten aanzien van constructie, inrichting en uitrusting van luchtvaartuigen waarmee gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste dan wel tweede lid worden vervoerd;
- c. de belading van luchtvaartuigen met inbegrip van samenlading;
- d. de eisen waaraan gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste dan wel tweede lid, moeten voldoen;
- e. de eisen waaraan de verpakking moet voldoen;
- f. de etiketten of aanduidingen op de verpakking;
- g. de eisen, waaraan bij het laden en lossen voldaan moet worden;
- h. de eisen ten aanzien van constructie, inrichting en uitrusting van inrichtingen, voertuigen of werktuigen met behulp waarvan gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste dan wel tweede lid, worden geladen of gelost;
- i. de melding voorafgaande aan een handeling inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste dan wel tweede lid;
- j. de begeleiding van het vervoer en de eisen die aan de begeleider worden gesteld;
- k. het uitzonderen van gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste dan wel tweede lid, behorend tot de operationele uitrusting of het wapensysteem van het luchtvaartuig, of behorend tot de uitrusting van personen die met het luchtvaartuig worden vervoerd.

Artikel 10.8

1. Onze Minister van Defensie kan ontheffing verlenen van de krachtens artikel 10.7 gegeven regels, wanneer de taakuitvoering met militaire luchtvaartuigen meebrengt, dat die regels in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden en de veiligheid van het luchtverkeer met het verlenen van de ontheffing niet in gevaar komt. Aan de ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

2. Het tweede tot en met het vijfde lid van artikel 6.58 zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 10.9

Titel 6.6 is niet van toepassing op vervoer van dieren met luchtvaartuigen waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is.

I

Artikel 11.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt, onder vervanging van het leesteken punt van onderdeel b door een punt komma, een nieuw onderdeel c toegevoegd, luidende:

c. voor zover het betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in titel 6.5 en de artikelen 10.7 en 10.8, met luchtvaartuigen waarvan de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid houder is, de hiertoe door Onze Minister van Defensie aangewezen ambtenaren; de aanwijzing kan inhouden dat de betrokken ambtenaar slechts belast is met het toezicht op de naleving van een of enkele in die aanwijzing genoemde artikelen van deze wet.

2. In het tweede lid wordt «eerste lid, onderdeel b» vervangen door: eerste lid, onderdelen b en c,.

3. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd luidende:

2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan met het oog op de coördinatie van het beleid ten aanzien van het toezicht algemene aanwijzingen geven aan de ambtenaren, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a.

J

In het eerste lid van artikel 11.2a wordt na «behoort» toegevoegd: in ieder geval.

K

Aan artikel 11.3, eerste lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot door een komma een zinsnede toegevoegd luidende: alsmede de bij besluit van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk Onze Minister van Defensie aangewezen ambtenaren.

L

Artikel 11.9 wordt als volgt gewijzigd:

In het eerste lid wordt een onderdeel 6° ingevoegd luidende: 6°. 6.59;.

OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL II

1. Erkenningen die krachtens de Luchtvaartwet zijn verleend aan natuurlijke personen of rechtspersonen die werkzaamheden verrichten, verband houdend met het aanbieden ten vervoer, het doen vervoeren of het daadwerkelijk vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, en die op

het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet geldig zijn, worden vanaf dat tijdstip aangemerkt als erkenningen als bedoeld in artikel 6.55.

2. Opleidingsinstituten voor het afnemen van examens inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht die krachtens de Luchtvaartwet zijn aangewezen, waarvan de aanwijzing op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet geldig is, worden vanaf dat tijdstip aangemerkt als erkende opleidingen als bedoeld in artikel 6.56.

3. Krachtens de Luchtvaartwet verleende ontheffingen terzake van het vervoer van gevaarlijke stoffen, blijven na het in werking treden van deze wet, met inbegrip van de in voorkomend geval aan deze ontheffingen verbonden voorschriften of beperkingen, van kracht.

ARTIKEL III

1. De behandeling van aanvragen om erkenningen, aanwijzingen of ontheffingen als bedoeld in artikel II, welke voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet zijn ingediend, geschiedt overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Luchtvaartwet, zoals die tot dat tijdstip luidde.

2. De procedure van schorsing of intrekking of tot beëindiging van de schorsing van erkenningen of aanwijzingen als bedoeld in artikel II, welke voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet is aangevangen, wordt afgehandeld overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Luchtvaartwet, zoals die tot dat tijdstip luidde.

3. Beroepen terzake van erkenningen of aanwijzingen als bedoeld in artikel II, welke op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet in behandeling zijn, worden behandeld overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Luchtvaartwet, zoals die tot dat tijdstip luidde.

4. De in het eerste, tweede of derde lid bedoelde erkenningen of verrichte aanwijzingen worden aangemerkt als erkenningen, respectievelijk erkende opleidingen als bedoeld in artikel 6.55, respectievelijk artikel 6.56.

ARTIKEL IV

De Wet op de economische delicten wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1 wordt onder 3° in de alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet luchtvaart, artikel 6.52.

B

In artikel 1a, wordt onder 1° in de alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet luchtvaart, de artikelen 6.51, eerste lid, 6.54, vierde lid, 6.55, eerste lid en 6.58, tweede lid, alsmede – voor zover aangeduid als strafbare feiten – overtredingen van voorschriften krachtens titel 6.5 van die wet gegeven;

C

In artikel 1a wordt onder 3° in de alfabetische rangschikking ingevoegd: de Wet luchtvaart, de artikelen 6.60, eerste lid, 6.61, tweede lid, en 6.62, tweede lid.

D

Artikel 23a wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt na «artikel 96 van de Wet inzake de luchtverontreiniging» ingevoegd: , artikel 11.1 van de Wet luchtvaart;
2. In het tweede lid wordt na « bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen» ingevoegd: of titel 6.5 van de Wet luchtvaart;
3. In het tweede lid wordt na «krachtens artikel 44 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen» ingevoegd: of krachtens artikel 11.1 van de Wet luchtvaart.

ARTIKEL V

In artikel 71, derde lid, van de Wet milieugevaarlijke stoffen wordt na «Wet vervoer gevaarlijke stoffen» ingevoegd: of de Wet luchtvaart, en wordt «die wet» vervangen door: die wetten.

ARTIKEL VI

In artikel 21e, derde lid, van de Kernenergiewet wordt na «Wet vervoer gevaarlijke stoffen» ingevoegd: of de artikelen 6.53 en 10.7 van de Wet luchtvaart.

ARTIKEL VII

De Luchtvaartwet wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 17 komt te luiden:

Artikel 17

1. Het is verboden luchtvaartvertoningen of luchvaartwedstrijden te houden zonder vergunning van Onze Minister.
2. Het is verboden boven Nederland deel te nemen aan een vertoning of wedstrijd als bedoeld in het eerste lid, waarvoor geen vergunning is verleend.
3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gegeven waaraan bij het aanvragen van een vergunning tot het houden van een luchtvaartvertoning of een luchtvaartwedstrijd en bij het houden van zodanige vertoning of wedstrijd moet worden voldaan.

2. Artikel 76, eerste lid, onderdeel j, vervalt.

ARTIKEL VIII

Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Tweede Kamer

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand te zullen houden.

Gegeven

Vergaderjaar 1999-2000

26 902

Wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren)

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Rk. 3

INHOUD VAN TOELICHTING

1 Algemeen deel

De Minister van Defensie,

In het raamwerk van de herziening van de luchtvaartwetgeving (zie Kamerstukken II 1999/00, 24 513, nrs. 1-3) is het nu voorliggende wetsvoorstel het derde op rij. Dit voorstel geeft invulling aan artikel 6.5 en artikel 6.6 van hoofdstuk 6 van de nieuwe wet. In dit hoofdstuk zullen alle bepalingen met betrekking tot het vervoer en de vervoerde personen en goederen bijeen worden gebracht. Het gaat daarbij om de diverse vormen van vervoer en de daarbij behorende vergunning of toestemming, daarmede de door de luchtvaartmaatschappijen te berekenen tarieven. Daarbij is tevens van belang het onderscheid tussen het intra-communautaire vervoer en het overige vervoer. Deze onderwerpen zullen aan elkaar liggen in de titels 6.1 tot en met 6.4. In de voorliggende voorgestelde titels 6.5 en 6.6 worden de regels met betrekking tot de categorieën van vervoer, die bijzondere regels vergen geharmoniseerd. Het gaat daarbij om het vervoer van gevaarlijke stoffen en het vervoer van dieren. Verder zullen de dwarsdraden van de bepalingen van dit hoofdstuk als economisch deelt worden aangemerkt, dit in afwijking tot nu toe van de overige hoofdstukken van deze wet meer in overeenstemming met gelijksoortige bepalingen in andere wetgeving. Het gaat hierbij om dwarsdraden, welke door de economische mededinging raken en de wetgever ten aanzien van een gunstige concurrentiepositie plaatsen ten aanzien van degenen, die niet aan de regelgeving houden. Ten slotte wordt van de gelijkgesteld gebruik gemaakt op enkele andere punten die het behoren aan de Luchtvaartwet aan te wijzen.

2 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Op dit moment is het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht geregeld op basis van artikel 76, eerste lid, onderdelen a en c, van de Luchtvaartwet. De afwijking van deze bepalingen voor zover het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft, is nadergelegd in artikel 87, tweede lid, van de Regeling Toelichting Luchtvaart (R.T.L.) en in de daarop gebaseerde Ministeriële Regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht 1993.

Vergaderjaar 1999–2000

26 902

Wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING**I Algemeen deel****Inleiding**

In het raamwerk van de herziening van de luchtvaartwetgeving (zie Kamerstukken II 1995/96, 24 513, nrs 1–3) is het nu voorliggende wetsvoorstel het derde op rij. Dit voorstel geeft invulling aan titel 6.5 en titel 6.6 van hoofdstuk 6 van de nieuwe wet. In dit hoofdstuk zullen alle bepalingen met betrekking tot het vervoer en de vervoerde personen en goederen bijeen worden gebracht. Het gaat daarbij om de diverse vormen van vervoer en de daarbij behorende vergunning of toestemming, alsmede de door de luchtvaartmaatschappijen te berekenen tarieven. Daarbij is tevens van belang het onderscheid tussen het intra-communautaire vervoer en het overige vervoer. Deze onderwerpen zullen een plaats krijgen in de titels 6.1 tot en met 6.4. In de voorliggende voorgestelde titels 6.5 en 6.6 worden de regels met betrekking tot die categorieën van vervoer, die bijzondere regels vergen gecodificeerd. Het gaat daarbij om het vervoer van gevaarlijke stoffen en het vervoer van dieren.

Verder zullen de overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk als economisch delict worden aangemerkt, dit in afwijking tot nu toe van de overige hoofdstukken van deze wet maar in overeenstemming met gelijksoortige bepalingen in andere wetgeving. Het gaat hierbij om overtredingen, welke direct de economische mededinging raken en de overtreder ten onrechte in een gunstige concurrentiepositie plaatsen ten opzichte van degene, die zich aan de regelgeving houdt. Ten slotte wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt op enkele andere punten de Wet luchtvaart en de Luchtvaartwet aan te vullen.

§ 1 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Op dit moment is het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht geregeld op basis van artikel 76, eerste lid, onderdelen a en c, van de Luchtvaartwet. De uitwerking van deze bepalingen voor zover het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft, is neergelegd in artikel 97, tweede lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart (R.T.L.) en in de daarop gebaseerde (ministeriële) Regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht 1988.

Op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht zijn met name van toepassing Annex 18 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago) en de op die Annex gebaseerde Technische Voorschriften, alsmede operationele voorschriften van de gezamenlijke Europese luchtvaartautoriteiten, Joint Aviation Authorities (JAA). Mede als gevolg van het internationale karakter van de Nederlandse luchtvaart is het aantal nationale regels beperkt en is verreweg de meeste van toepassing zijnde regelgeving te vinden in de Annex 18 en de Technische Voorschriften. Deze laatste zijn geïmplementeerd in de nationale regelgeving op het niveau van de reeds genoemde ministeriële regeling.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de verdeling van de verschillende elementen van de regelgeving over de wet en de lagere regelgeving te herschikken. Het komt erop neer dat artikel 97, tweede lid van het RTL op wetsniveau wordt verankerd en dat een aantal voorschriften van de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht, waarin thans de Technische Voorschriften zijn verankerd, deels op wetsniveau en deels op het niveau van een algemene maatregel van bestuur wordt vastgelegd.

Vanuit een oogpunt van toegankelijke regelgeving is in bijgaand wetsvoorstel een duidelijke wettelijke basis neergelegd voor regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij is, voor zover de eigen aard van de luchtvaart dat toelaat, aangesloten bij de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS). Hiermee wordt bereikt, dat zowel op het luchtvaartgedeelte als op het aansluitende inlandtransportgedeelte zoveel mogelijk dezelfde soort regelgeving van toepassing is. In dit verband zij tevens verwezen naar de Kamerstukken II 1993/94, 23 250, nr. 5, pag's 4 en 5, waar ingegaan wordt op de beoogde harmonisatie van internationale voorschriften teneinde onnodige verschillen tussen de verschillende vervoerstakken te elimineren, alsmede op de samenwerking van de diverse inspectiediensten die betrokken zijn bij de controles op de naleving van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De definitie van gevaarlijke stoffen, zoals die in het voorstel is opgenomen, is afgeleid van de definitie uit de Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air. Deze Technische Instructies zijn opgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) welke bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) is ingesteld. De Technische Instructies bevatten de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. De Technische Instructies zullen op het niveau van een algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd.

Voorts is wat de wetgevingssystematiek betreft in dit voorstel van wet bepaald dat gevaarlijke stoffen in beginsel niet mogen worden vervoerd, met uitzondering van een aantal stoffen mits daarbij aan nader te stellen regels wordt voldaan (art. 6.51). Deze systematiek sluit in materiële zin aan bij die van de WVGS. De beperking van de reikwijdte van titel 6.5, Vervoer van gevaarlijke stoffen, sluit geheel aan bij de WVGS.

Naast de regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht wordt in titel 6.5 ook een regeling voorgesteld met betrekking tot de erkenning van natuurlijke personen en rechtspersonen, die zich bezig houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen, met inbegrip van radioactieve stoffen. Het is verboden de desbetreffende handelingen – het gaat om (doen of laten) vervoeren en ten vervoer aanbieden – te verrichten als de betrokkene daartoe niet erkend is.

De bevoegdheden die door middel van een erkenning worden verleend zijn de navolgende:

- ten vervoer aanbieden (A-erkenning);

- doen of laten vervoeren (B-erkenning);
- optreden als grondafhandelaar (C-erkenning);
- vervoeren van gevaarlijke stoffen (D-erkenning);
- optreden in plaats van een derde als afzender en verpakker en daarbij de publiekrechtelijke verantwoordelijkheden van de afzender overnemen (E-erkenning).

De E-erkenning is bedoeld voor tussenpersonen die zendingen verzorgen van particulieren of bedrijven die slechts incidenteel zendingen van gevaarlijke stoffen voor vervoer door de lucht aanbieden. Deze erkenning sluit aan op het verbod om niet-erkend gevaarlijke stoffen ten vervoer aan te bieden. Immers, zonder deze erkenning zouden incidentele afzenders hetzij zelf voor een enkele zending een volledige erkenning moeten verkrijgen, hetzij noodgedwongen afzien van luchtvervoer.

De kosten die voor het verlenen van een erkenning in rekening worden gebracht bedragen ongeveer f 200,-. De erkenning, voor zover het gaat om vervoer etc. van radioactieve stoffen (klasse 7), zal in hoofdzaak inhouden, dat voldaan wordt aan de terzake geldende internationale regelgeving zoals geïmplementeerd in het op de Kernenergiewet gebaseerde Besluit vervoer splijtstoffen, erts en radioactieve stoffen. Tenslotte wordt in dit kader voorzien in een erkenningsregeling van in het buitenland erkende natuurlijke of rechtspersonen, die voldoen aan gelijkwaardige eisen.

Het erkenningssysteem zal niet gelden voor handelingen, verricht door personeel van de krijgsmacht. Zulks verdraagt zich niet met de taakuitoefening door de krijgsmacht. Ook een onder de huidige regelgeving bestaand erkenningssysteem is om die reden niet van toepassing op de krijgsmacht.

Zoals in de Inleiding reeds is opgemerkt, wordt op grond van de daar aangegeven reden voorgesteld overtreding van de regels met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht aan te merken als economisch delict. Een tweede reden hiervoor is de aansluiting bij de WVGS, die ook onder de werking van de Wet economische delicten is gebracht. Daarmee wordt bereikt, dat voor het gehele vervoerstraject hetzelfde strafrechtelijke regime zal gelden.

Met het toezicht op de naleving van de desbetreffende bepalingen zullen op grond van artikel 11.1 van de wet de ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie worden belast. Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen met luchtvaartuigen van de krijgsmacht zal het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen worden belast met toezicht. Aan de betreffende ambtenaren zal op grond van artikel 17 van de Wet op de economische delicten eveneens de opsporing van overtredingen worden opgedragen.

§ 2 Vervoer van dieren

Het vervoer van dieren met luchtvaartuigen vindt zijn basis in artikel 76, eerste lid, onderdeel j, van de Luchtvaartwet, uitgewerkt in artikel 97 van de RTL en in een ministeriële regeling. Het vervoer van dieren is echter in hoofdzaak geregeld in de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren (Stb. 1992, 585) en in de daarop steunende uitvoeringsbepalingen. De regeling voor het dierenvervoer op grond van de Luchtvaartwet heeft de facto dan ook een aanvullend karakter.

Dit betekent dat de krachtens de Wet luchtvaart op te nemen regels voor dit vervoer eveneens een aanvullend karakter zullen hebben. Deze regels zullen, evenals nu het geval is, betrekking hebben op de veiligheid van het vervoer. In concreto betreft het constructie- en indelings-eisen van het interieur van het luchtvaartuig en de belading hiervan, alsmede aanvullende eisen met betrekking tot de dierenbegeleiders.

Voorgesteld wordt voor de te regelen materie in de wet een basis te scheppen, waarbij voorzien wordt in de bevoegdheid voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om in overeenstemming met de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij nadere regels te stellen. De reden hiervoor is dat het een materie betreft die nogal technisch en gedetailleerd is. Tevens wordt hiermee aansluiting gezocht bij de bevoegdheidsverdeling in het kader van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren (Regeling dierenvervoer).

Tenslotte wordt voorgesteld op grond van de in paragraaf 1 vermelde motivering ook de overtredingen van de bepalingen inzake het dierenvervoer onder de werking van de Wet op de economische delicten te brengen.

§ 3 Gevolgen voor het bedrijfsleven

Het toelatingsregime tot de markt inzake het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen is reeds in 1984 ontwikkeld in samenwerking met de sector en is ook geaccepteerd door de verschillende betrokken brancheorganisaties op dit terrein. De circa 500 houders van een erkenning «luchtvervoer gevaarlijke stoffen» (afzenders, vrachtagenten, grondaafhandelingsagenten en luchtvaartmaatschappijen) worden derhalve momenteel al met de huidige erkenningsregeling en de daarmee samenhangende technische voorschriften geconfronteerd. Er kan derhalve gesteld worden dat het voorliggende voorstel van wet geen administratieve lastenverzwaring voor het bedrijfsleven met zich mee brengt. Dit geldt eveneens met betrekking tot de in rekening te brengen tarieven voor erkenningen en ontheffingen, zoals thans vastgelegd in de Regeling Tarieven Rijksluchtvaartdienst 1998. Deze zullen, afgezien van een eventuele inflatiecorrectie, niet stijgen.

Door grotere kennis en bewustwording van de risico's en gevaren met betrekking tot het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen bij betrokken medewerkers in de luchtvaartsector kan het aantal schadegevallen aan verpakkingen en luchtvaartuigen afnemen, hetgeen een positieve invloed kan hebben op zowel het milieu als de transportkosten.

Met betrekking tot het vervoer van dieren door de lucht bevat het voorstel geen materiële wijzigingen.

§ 4 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Het bereiken van het doel dat met deze regelgeving wordt beoogd, wordt in sterke mate beïnvloed door het toezicht op de naleving daarvan. Omdat het niet in acht nemen van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht zeer ernstige gevolgen kan hebben, is een intensief en effectief toezicht op de naleving van de voorschriften en opsporing van overtredingen van het grootste belang. De Wet luchtvaart biedt dan ook aan de ambtenaren die met het toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen daarvan zijn belast een pakket van adequate bevoegdheden. Vervolgens zal er evenals dat thans het geval is aan het toezicht en de opsporing veel aandacht worden besteed.

Naast de Rijksverkeersinspectie (RVI) zijn nog andere diensten, zoals de Douane, de Marechaussee en de Luchtvaartpolitie mede belast met het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. In het belang van eenheid van beleid zal door de RVI worden voorzien in de coördinatie van de handhavingsactiviteiten terzake van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het aantal toezichthoudende diensten zal overigens zo veel mogelijk worden beperkt. Ten slotte zal de bevoegdheid terzake van het openen van verpakkingen van gevaarlijke stoffen en het nemen van monsters, geleid op de daartoe benodigde ervaring en deskundigheid, slechts toekomen aan de RVI en het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen. Door middel van overleg met het Openbaar Ministerie zal

afstemming tussen het beleid inzake opsporing en uitvoering van de handhaving plaats vinden.

Het voorstel van wet zal niet speciaal gepaard gaan met een intensivering van de handhavingsinzet. De laatste jaren is de handhavingsinzet reeds geïntensiveerd in de vorm van een aanzienlijke uitbreiding van het aantal inspecteurs bij de RVI dat zich bezighoudt met het toezicht op de naleving van de weten regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Wat betreft de gevolgen voor de belasting van de rechterlijke macht zal het voorstel naar het zich laat aanzien geen verandering brengen. Ten slotte zij vermeld dat de complexiteit van de rechtszaken door dit voorstel niet beïnvloed wordt.

Dit voorstel van wet is genotificeerd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen ingevolge Richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217).

Ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994,235), is het voorstel van wet eveneens gemeld aan het Secretariaat van de Wereldhandelsorganisatie (WTO).

II Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1, onderdeel A

Met de definitie van gevaarlijke stoffen is inhoudelijk aangesloten bij artikel 1, onderdeel b, van de WVGS. De restgroep onder 9° wijkt af van dezelfde groep onder 12° in de WVGS. Deze afwijking vloeit voort uit de aansluiting bij de in 1 genoemde internationale voorschriften. Een aantal goederen, dat op zich niet schadelijk is, kan bij vervoer door de lucht echter wel gevaar opleveren, bijvoorbeeld vanwege een magnetisch veld, zoals dynamo's.

Artikel 1, onderdeel C

In artikel 2.3, zesde lid, onderdeel h, is de basis voor de vergoeding van de kosten van het theorie- en praktijkexamen reeds opgenomen. Dit is begrepen onder «de handelingen ten behoeve van de aanvraag tot afgifte van het bewijs van bevoegdheid». In de praktijk is echter gebleken dat dit aanleiding geeft tot misverstanden. Om die reden is besloten de vergoeding voor de kosten van het afleggen van het theorie- en praktijkexamen explicieter dan voorheen op te nemen in artikel 2.3, zesde lid, onderdeel h.

Artikel 1, onderdeel D

Typecertificaten en bewijzen van luchtwaardigheid kunnen ook vernieuwd worden. Deze wijziging strekt ertoe dat ook voor de vernieuwing procedurele regels gesteld worden.

Artikel 1, onderdeel E

Deze wijziging maakt mogelijk dat erkenningen ook gedeeltelijk geschorst kunnen worden.

Artikel I, onderdeel F

Onderdeel c is exact gelijk aan onderdeel d, zodat onderdeel c geschrapt kan worden.

Artikel I. Onderdeel G

TITEL 6.5

Artikel 6.50

Ingevolge het voorgestelde artikel zijn het vervoer van splijtstoffen, ertsen, waaruit splijtstoffen kunnen worden verkregen, en radioactieve stoffen als bedoeld in artikel 1 van de Kernenergiewet uitgezonderd. Het betreft hier een materie, die met uitzondering van de erkenningen als bedoeld in artikel 6.55, geheel door laatstgenoemde wet wordt bestreken.

Artikel 6.51

Het neerleggen tijdens het vervoer wordt onder de werkingssfeer van het voorstel van wet gebracht om toezicht mogelijk te maken gedurende de fase van het transportproces waarin de stoffen kortstondig worden opgeslagen in afwachting van verder vervoer. Tevens wordt voorkomen dat zowel de Wet luchtvaart als de Wet milieugevaarlijke stoffen (betreffende verpakkingen en etikettering), waaraan niet tegelijkertijd voldaan kan worden, van toepassing zijn op deze fase van het transport. Voorts zij vermeld dat het verbod van het vervoer van bepaalde stoffen met een luchtvaartuig ook geldt wanneer deze gevaarlijke stoffen niet in het luchtvaartuig worden vervoerd, maar zich daarbuiten bevinden, zoals de uitwendige lading – de zogenaamde «underslung loads» – onder helikopters.

Artikel 6.52

Onder dit verbod wordt mede verstaan het vervoeren van niet gedeclareerde en zonder als zodanig geïdentificeerde gevaarlijke stoffen.

Artikel 6.53

Dit artikel is de basis voor de verdere uitwerking van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Wat betreft de verschillende onderdelen kan nog het volgende worden opgemerkt.

Ad c. In veruit de meeste gevallen zullen gevaarlijke stoffen maar een (klein) deel van de lading vormen. Dit betekent, dat beladingsvoorschriften zich niet kunnen beperken tot gevaarlijke stoffen, maar tot de gehele lading van het desbetreffende toestel. Hetzelfde geldt voor samenladingsvoorschriften. Het gaat niet alleen om beïnvloeding van gevaarlijke stoffen onderling, maar ook om de invloed van gevaarlijke stoffen op andere op zich niet gevaarlijke stoffen.

Ad f. Hieronder vallen alle aanduidingen e.d. op de verpakking, die verband houden met de inhoud van het desbetreffende collo, voorschriften omtrent belading, bescherming tegen weersinvloeden, etc.

Ad g. Ook aan voertuigen met behulp waarvan gevaarlijke stoffen worden geladen en gelost moeten eisen kunnen worden gesteld. Het gaat hierbij onder meer om de wagentjes op de luchtvaartterreinen, waarmee de lading naar en van de luchtvaartuigen worden gebracht. Gedacht moet

worden aan de sterkte van de koppelstangen, opstaande randen om de laadbak, zodat de colli er niet af vallen tijdens het transport, e.d.

Artikel 6.54

Ingevolge het vierde lid wordt het handelen in strijd met de krachtens de eerste drie leden gegeven voorschriften strafbaar gesteld.

Artikel 6.56

Dit artikel bevat een stelsel van ministeriële erkenningen voor opleidingsinstituten voor het afnemen van examens inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht.

Artikel 6.59

Het komt regelmatig voor dat passagiers en leden van het boordpersoneel gevaarlijke stoffen in hun koffers of handbagage meevoeren, zoals bijvoorbeeld vullingen voor gasbranders, vuurwerk en gasaanstekers. Het aan boord brengen van die stoffen brengt een aanzienlijke gevaarzetting met zich mee. Gelet op dit feit wordt voorgesteld dergelijke handelingen strafbaar te stellen en daar de nodige bekendheid aan te geven, hetgeen naar verwachting een preventieve werking zal hebben. Voorgesteld wordt om overtreding van de strafbaar gestelde feiten te kwalificeren als commune niet economische delicten. Dit is geschied in onderdeel L.

Artikel 6.61

Ingevolge de eerder genoemde Technische Voorschriften van ICAO bestaat er een verplichting tot het melden van voorvallen ter zake van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht aan de bevoegde autoriteit. Het tweede lid van dit artikel biedt, in het licht van de aanbevelingen uit het rapport van de Commissie informatiestroom luchtvrachtdocumentatie («Commissie Hoekstra») de mogelijkheid om formulieren te ontwikkelen opdat meldingen van voorvallen op gesystematiseerde wijze geschieden. Het gebruik van formulieren kan de analyse van zowel de afzonderlijke voorvallen, als de statistische verwerking van een reeks voorvallen over een bepaalde periode optimaliseren. Voorts wordt de bevoegdheid gecreëerd om procedurele voorschriften vast te kunnen stellen, zoals het tijdstip waarop gemeld moet worden.

Met het oog op het zoveel mogelijk beperkt houden van de administratieve verplichtingen voor het bedrijfsleven is afgestemd met de meldplicht van ongevallen en ernstige incidenten aan de Raad voor de Transportveiligheid, die bestaat ingevolge artikel 28, eerste lid van de Wet Raad voor de Transportveiligheid. Op het moment van inwerkingtreding van het voorliggende voorstel, zal toepassing worden gegeven aan het bepaalde in artikel 28, vijfde lid, van de Wet Raad voor de Transportveiligheid. Ingevolge dit artikellid kan bij algemene maatregel van bestuur de meldverplichting van die wet opgeheven worden in de gevallen waarin krachtens een andere wettelijke regeling, in casu het voorliggende artikel 6.61, een verplichting tot melding bestaat.

Artikelen 10.6 en 10.7

De bepalingen van titel 6.5 van de Wet luchtvaart zijn op grond van het eerste lid van artikel 10.6 naar analogie met de WVG niet van toepassing op internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen met luchtvaartuigen, die vervoer verrichten ten behoeve van de krijgsmacht. Onder internationaal vervoer wordt verstaan vervoer waarbij de bestemming van de te vervoeren goederen in een ander land ligt. Hierbij doet het niet ter zake of

de luchtvaartuigen eigendom zijn van de krijgsmacht of dat deze door de krijgsmacht bijvoorbeeld zijn geleased. Daarom is in de wetstekst voor het houderschap gekozen. Door de krijgsmacht aan derden uitbesteed vervoer valt wel onder de werking van deze titel.

Conform de WVGS is ook het vervoer van gevaarlijke stoffen met luchtvaartuigen van een krijgsmacht van een andere mogendheid uitgezonderd. Deze luchtvaartuigen vallen geheel onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie. Op deze luchtvaartuigen worden dan ook de internationale militaire voorschriften toegepast. Op grond van artikel 10.7, eerste lid, dienen terzake bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te worden gegeven.

Betreft het eerste lid van artikel 10.6 uitsluitend het internationale vervoer met militaire luchtvaartuigen, de overige leden van het artikel hebben betrekking op het nationaal vervoer met militaire luchtvaartuigen. Het voorstel van wet maakt ten aanzien van dat vervoer een onderscheid tussen ontplofbare stoffen en andere gevaarlijke stoffen. In het tweede lid is een uitzondering opgenomen voor het nationaal vervoer van ontplofbare stoffen of voorwerpen door de krijgsmacht. Reden hiervoor is, dat voor het vervoer van dergelijke stoffen en voorwerpen (wapens en munitie) voor de krijgsmacht specifieke regels gelden. In het kader van het onderhavige wetsvoorstel zullen deze regels hun basis vinden in artikel 10.7, tweede lid. De thans terzake geldende regels zullen daarbij als uitgangspunt worden gehanteerd.

Een uitzondering is voorzien voor wat betreft artikel 6.54. Dit betekent dat die bepaling (de bevoegdheid voor, in casu de Minister van Defensie, om te bepalen dat vervoer van gevaarlijke stoffen door militaire luchtvaartuigen uitsluitend van en naar door deze aangewezen luchtvaarterreinen geschiedt) geldt voor het nationaal vervoer van alle gevaarlijke stoffen, met inbegrip van ontplofbare stoffen of voorwerpen.

Het derde lid, dat voortvloeit uit operationele eisen, is complementair aan artikel 10.7, derde lid, onder k, dat de basis vormt voor het geven van regels inzake het nationaal vervoer van ontplofbare stoffen of voorwerpen die behoren tot de operationele uitrusting of het wapensysteem van het militaire luchtvaartuig of tot de uitrusting van personen die daarmee worden vervoerd, alsmede voor het uitzonderen van bepaalde stoffen van deze regels.

Ingevolge artikel 10.6, vierde lid, is het vereiste van een erkenning als bedoeld in artikel 6.55 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met militaire luchtvaartuigen niet van toepassing omdat dat vervoer door Defensie-personeel geschiedt en dus (behoudens uitbesteding) niet – zoals in de civiele luchtvaart – door derden. Deze uitzondering is beperkt tot het nationaal vervoer van gevaarlijke stoffen, niet zijnde ontplofbare stoffen en voorwerpen. Voor internationaal vervoer volgt de niet-toepasselijkheid van artikel 6.55 uit het eerste lid van artikel 10.6, voor nationaal vervoer van ontplofbare stoffen en voorwerpen uit het tweede lid van dat artikel.

Samenvattend is de situatie ten aanzien van het vervoeren van gevaarlijke stoffen door de krijgsmacht als volgt. Ten aanzien van het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen, met inbegrip van ontplofbare stoffen en voorwerpen, geldt niet titel 6.5, doch zullen ingevolge artikel 10.7 voorschriften worden gegeven, waarbij internationale militaire voorschriften bepalend zullen zijn.

Voor wat betreft nationaal vervoer van gevaarlijke stoffen moet onderscheid worden gemaakt tussen ontplofbare stoffen en andere gevaarlijke stoffen.

Ten aanzien van het nationaal vervoer van ontplofbare stoffen is van titel 6.5 alleen artikel 6.54 van toepassing; voor dit vervoer zullen afzonderlijke regels worden vastgesteld op basis van artikel 10.7. Voor de andere (dan ontplofbare) stoffen geldt titel 6.5. Er zijn evenwel twee uitzonderingen. In de eerste plaats vindt artikel 6.51 geen toepassing ten aanzien van

gevaarlijke stoffen die behoren tot de operationele uitrusting of het wapensysteem van het luchtvaartuig of die behoren tot de uitrusting van vervoerde personen. Voorts is artikel 6.55 (erkenningsregeling) niet van toepassing.

Artikel I, onderdeel J

Met deze wijziging wordt een onbedoelde beperking van de toezichtsbevoegdheid ongedaan gemaakt.

Artikelen II en III

Door middel van artikel II wordt beoogd te regelen dat ingevolge de Luchtvaartwet verleende erkenningen, aanwijzingen en ontheffingen hun geldigheid behouden op het moment van inwerkingtreding van dit voorstel van wet. Het ligt overigens wel in de bedoeling het bestand van erkenningen binnen een periode van zes maanden op te schonen door middel van een kostenloze omwisseling van erkenningsdocumenten.

In artikel III wordt een gebruikelijk overgangsregime voorgesteld voor de behandeling van aanvragen om erkenningen, aanwijzingen en ontheffingen, alsmede de afhandeling van beroepen terzake, welke dateren van voor de inwerkingtreding van het voorliggende voorstel van wet. Afhandeling daarvan zal geschieden overeenkomstig de Luchtvaartwet.

Artikel IV

Overeenkomstig de systematiek van de Wet op de economische delicten vormt een delict terzake van het overtreden van artikel 6.62, tweede lid, door onderbrenging in artikel 1, onder 4°, van die wet een overtreding, zulks naar analogie van vergelijkbare wetgeving. De bepalingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn in artikel 1a ondergebracht, dit naar analogie van de WVGS. Het gaat hierbij om milieudelicten.

Artikel VII, onderdeel 1

Ingevolge het huidige artikel 17 van de Luchtvaartwet is het niet mogelijk de overtreding van voor het houden van luchtvaartvertoningen gegeven voorschriften met een strafsancie te handhaven.

Artikel 62, derde lid, van de Luchtvaartwet bepaalt immers dat slechts de overtreding van een bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gegeven voorschrift, mits dat uitdrukkelijk als een strafbaar feit is aangemerkt, kan worden bestraft.

Met het oog hierop wordt artikel 17 van de Luchtvaartwet zodanig aangevuld dat daarin een bepaling wordt opgenomen dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gegeven waaraan moet worden voldaan bij het aanvragen van een vergunning en bij het geven van een luchtvaartvertoning of luchtvaartwedstrijd.

Deze bepaling wordt dan de wettelijke basis voor een te nemen algemene maatregel van bestuur op grond waarvan een ministeriële regeling kan worden gegeven waarin voorschriften zullen worden opgenomen waaraan bij het aanvragen van een vergunning en bij het houden van een luchtvaartvertoning of luchtvaartwedstrijd moet worden voldaan. In die regeling zal dan ook worden aangegeven van welke feiten de overtreding een strafbaar feit zal zijn.

Artikel VIII

Dit artikel wordt wenselijk geacht omdat thans nog niet geheel is te overzien of alle artikelen van het voorliggende voorstel tegelijkertijd in werking zullen kunnen treden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Tweede Kamer der Staten-Generaal is op 10.7.1999 in haar 107e vergadering met 107 stemmen vóór en 107 stemmen tegen het voorstel van wet van de Minister van Verkeer en Waterstaat, T. Netelenbos, houdende wijziging van de Wet op de economische delicten in verband met de invoering van de Wet op de economische delicten, 2000-2001, nr. 3.

Vergaderjaar 1999–2000

26 902

Wijziging van de Wet luchtvaart (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren)

A

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT¹

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 13 september 1999 en het nader rapport d.d. 18 november 1999, aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de minister van Defensie. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 29 juni 1999, no.99.003067, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Defensie, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet met memorie van toelichting tot wijziging van de Wet Luchtverkeer (vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren).

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw Kabinet van 29 juni 1999, nr. 99.003067 machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 13 september 1999, nr. W 09.99 0302/V bied ik U, mede namens mijn ambtgenoot van Defensie, hierbij aan.

1. Met het wetsvoorstel wordt de invulling beoogd van de titels 6.5 en 6.6 van hoofdstuk 6 van de Wet Luchtverkeer, dat betrekking heeft op het vervoer en de vervoerde personen en goederen. Deze titels bevatten regels ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen en van dieren. Nu is het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht geregeld in de Regeling toezicht luchtvaart.² In de ministeriële regeling Regeling vervoer gevaarlijke stoffen 1988 wordt daaraan verder invulling gegeven.³ De ministeriële regeling implementeert Annex 18 en de daarop gebaseerde Technische Voorschriften bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerlijke luchtvaart uit 1944 (Stb.1947, H165). Naar uit het onderstaande zal blijken is de Raad van State van oordeel dat de inzichtelijkheid van de regelgeving betreffende het luchtvervoer van gevaarlijke stoffen dient te worden verbeterd.

1. Ingevolge het advies van Uw Raad is de inzichtelijkheid van het wetsvoorstel verbeterd door middel van een aanpassing van het algemeen deel van de memorie van toelichting, waarin meer concreet wordt aangegeven wat de verhouding is tussen het wetsvoorstel en de thans van kracht zijnde wet- en regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, waaronder begrepen de internationale voorschriften ingevolge en gebaseerd op het Verdrag van Chicago.

2. In het algemeen deel van de memorie van toelichting wordt in paragraaf 1, vervoer van gevaarlijke stoffen, gesteld dat van de gelegenheid gebruik is gemaakt om de verdeling van de verschillende elementen van de regelgeving

¹ De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad van State is ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

² Besluit van 22 januari 1959, Stb.67, gebaseerd op de artikelen 4, tweede lid, onder a, 5, tweede lid, 7, eerste lid, 8, tweede lid, onder a, 9, eerste lid, 62, derde lid, 76, eerste lid, onder a, c en f en tweede lid, onder b en c en 80, tweede lid, van de Luchtvaartwet.

³ Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 juni 1988, Strt.131, nr. LI 3751.

over de wet en de lagere regelgeving te herschikken. De Raad adviseert in de memorie van toelichting aan te geven op welke wijze dit is gebeurd en nader in te gaan op de verhouding tussen het wetsvoorstel en de reeds bestaande regelingen waaronder begrepen Annex 18 en de daarop gebaseerde Technische Voorschriften.

2. In de memorie van toelichting is thans helder aangegeven op welke wijze de verschillende elementen van regelgeving, waaronder Annex 18 en de Technische Voorschriften, zullen worden verdeeld over het wetsvoorstel, algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen.

3a. Het voorgestelde artikel 6.55 bevat een aantal bepalingen betreffende de schorsing en intrekking van erkenningen, maar laat, in het derde lid, de verlening van erkenningen over aan (de Minister van Verkeer en Waterstaat via) een algemene maatregel van bestuur. Daarin moet onder meer worden aangegeven welke erkenningen kunnen worden verleend alsmede de bevoegdheden die aan iedere erkenning zijn verbonden. Blijkens de memorie van toelichting, (paragraaf 1, achtste tot en met twaalfde alinea) is reeds nu grotendeels bekend om welke erkenningen het zal gaan. De Raad adviseert in het licht hiervan nader te bezien of de voorgestelde delegatie nodig is en in de memorie van toelichting de «bevoegdheden» bedoeld in het derde lid nader toe te lichten.

3a. Ingevolge het advies van Uw Raad is de voorgestelde delegatie van het verlenen van erkenningen via een algemene maatregel van bestuur aan de Minister van Verkeer en Waterstaat nader tegen het licht gehouden. Besloten is om de voorgestelde delegatie te handhaven. Alhoewel het inderdaad reeds vaststaat om wat voor erkenningen het gaat, lijkt het niet verstandig om de verschillende soorten van erkenningen met de daaraan gekoppelde bevoegdheden vast te leggen in de wet zelf. Niet ondenkbaar is namelijk, dat in internationaal verband, bij voorbeeld door de Europese Unie, initiatieven worden ontwikkeld die kunnen leiden tot een afwijkende systematiek van het in Nederland gehanteerde stelsel van erkenningen. Vaststelling van de verschillende soorten erkenningen met de daarbij behorende respectieve bevoegdheden op het niveau van een algemene maatregel van bestuur verdient de voorkeur, omdat dan mogelijk zonder wetswijziging en derhalve op snellere wijze ingespeeld kan worden op eventueel noodzakelijke aanpassingen van het stelsel van erkenningen.

b. Als erkenning wordt verleend kan de minister op grond van artikel 6.55, zesde lid, een vergoeding vragen voor de kosten van de behandeling van de aanvraag. Hetzelfde is het geval in artikel 6.53, tweede lid, waar het gaat om de kosten van een keuring. In deze artikelenonderdelen ontbreken de woorden «gebaseerd op de werkelijke kosten», die wel worden aangetroffen in artikel 6.58, zesde lid. De Raad adviseert de aangehaalde woorden toe te voegen aan beide eerder genoemde artikelen en in de memorie van toelichting inzicht te verschaffen in de te verwachten kostenopbouw.

b. Aan het advies van Uw Raad is gevolg gegeven. Tevens is artikel 6.55, zesde lid, aangevuld met een bevoegdheid voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om regels van procedurele aard te kunnen stellen terzake van de aanvraag, afgifte, wijziging, verlenging, schorsing of intrekking van erkenningen.

4. In artikel 10.6 wordt een aantal malen titel 6.5 buiten toepassing verklaard. Op die uitzondering wordt incidenteel (zie het tweede lid) ook weer een uitzondering gemaakt. In andere artikelleden wordt titel 6.5 slechts op onderdelen buiten toepassing verklaard. Aangezien aldus een weinig inzichtelijk geheel ontstaat, beveelt de Raad aan in de toelichting op dit punt nadere duidelijkheid te verschaffen, waarbij ook wordt ingegaan op de onderlinge verhouding tussen de verschillende artikelleden en duidelijk wordt dat zich geen overlap voordoet met betrekking tot de in de desbetreffende artikelleden bedoelde (uitzonderings-) situaties.

4. Ingevolge het advies van Uw Raad is artikel 10.6, derde lid, enigszins aangepast en is in de artikelsgewijze toelichting op de artikelen 10.6 en 10.7 nadere duidelijkheid verschaft over de regels die van toepassing zijn op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de krijgsmacht.

5. Artikel 6.59 heeft betrekking op de goederen die passagiers en leden van het boordpersoneel met zich kunnen meevoeren aan boord van een vliegtuig. De Raad beveelt aan uiteen te zetten hoe dit artikel zich verhoudt tot de voorgaande artikelen, nu daarin ook wordt gesproken over het ten vervoer aanbieden van gevaarlijke stoffen en zo nodig het artikel te verduidelijken.

5. Ingevolge het advies van Uw Raad is de redactie van artikel 6.59 aangepast.

6. In de memorie van toelichting wordt in de elfde alinea van paragraaf 1, vervoer gevaarlijke stoffen, gesteld dat met betrekking tot het vervoer van radioactieve stoffen voldaan zal moeten worden aan terzake geldende internationale regelgeving. Hier rijst de vraag welke internationale regelgeving van toepassing is en wat precies de verhouding is met de Kernenergiewet in dit kader, een en ander in het licht van het voorgestelde artikel 6.50. De Raad adviseert de toelichting met de relevante informatie aan te vullen.

6. Ingevolge het advies van Uw Raad is de memorie van toelichting aangevuld met betrekking tot de van toepassing zijnde regelgeving inzake het vervoer van radioactieve stoffen.

7. Aan het slot van paragraaf 4 van het algemene deel van de memorie van toelichting valt te lezen dat het voorstel van wet en de daarop gebaseerde uitvoeringsvoorschriften ingevolge richtlijn nr.98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr.98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217), genotificeerd zullen worden aan de Commissie van de Europese Unie. Ter voldoening aan de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235) zullen de uitvoeringsvoorschriften eveneens worden gemeld aan het Secretariaat van de Wereldhandelsorganisatie. Aannemende dat de reacties van de Europese Commissie en de Wereldhandelsorganisatie nog niet beschikbaar zijn, gaat de Raad ervan uit dat het voorstel van wet nogmaals aan hem voor advies wordt voorgelegd, indien reacties van de Commissie en de Wereldhandelsorganisatie aanleiding geven tot verandering van meer dan bijkomstige aard, en dat ook die reacties aan de Raad zullen worden toegezonden.

7. Indien de door Uw Raad genoemde notificatie c.q. melding aanleiding mocht geven tot aanpassing van het wetsvoorstel van meer dan bijkomstige aard dan zal het aangepaste wetsvoorstel voor advies door Uw Raad worden voorgelegd.

8. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in artikel 6.53 van het wetsvoorstel een bevoegdheid op te nemen op grond waarvan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gegeven over documenten die opgemaakt dienen te worden met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voorts is het wetsvoorstel aangevuld met enkele wijzigingen van de Wet luchtvaart en een wijziging van de Luchtvaartwet. Uit de toelichting op de toegevoegde onderdelen (C, D, E, F, J en artikel VII, onderdeel 1) moge blijken dat het een aantal bijstellingen van redactionele aard van de Wet luchtvaart betreft, alsmede een aanpassing van meer inhoudelijke aard van artikel 17 van de Luchtvaartwet.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat aan het vorenstaande aandacht zal zijn geschonken.

De Vice-President van de Raad van State,
H. D. Tjeenk Willink

Ik moge U, mede namens mijn ambtgenoot van Defensie, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Individuele Servicecontracten

Sinds mei van dit jaar bestaat voor verladers de mogelijkheid om met zeevracht en rederijen ook op de routes tussen Europa en de Verenigde Staten individuele servicecontracten overeen te komen.

De nieuwe Amerikaanse 'Shipping Act' maakt het mogelijk dat verladers en reders individuele servicecontracten afsluiten. Een groot aantal van zulke contracten is inmiddels ook afgesloten. In de meeste gevallen hebben deze een looptijd tot het eind van deze maand, waarbij

een bepaald tarief is overeengekomen. In stijl en samenstelling van de contracten valt het op dat deze een kopie is van het TACA-Servicecontract. Het staat partijen in principe natuurlijk vrij om deze lay-out toe te passen. Wel moeten verladers zeer alert zijn wanneer carriers

voorstellen de TACA-tekst als uitgangspunt te gebruiken. Het kan namelijk zijn dat er clausules in voorkomen die ongewenst zijn, maar die er op deze manier tussendoor glippen.

Zo is er bijvoorbeeld een paragraaf over 'assessors', de bijkomende kosten. Hierin staat onder meer de hoogte van de Terminal Handling Charges, maar ook wordt vaak iets gezegd over andere toeslagen. Daar schuilt dus een fors risico.

Datgene wat over toeslagen wordt gezegd is voor meer dan een uitleg vatbaar. Wie dat werkelijk zo wil lezen, zal zeggen dat het rederijen is toegestaan om bijvoorbeeld een 'Equipment Imbalance Surcharge' toe te passen. Het kan natuurlijk nooit de bedoeling van een contract zijn om de deur wijd open te zetten voor alle mogelijke toeslagen om daarmee het tariefniveau op een hoger plan te brengen.

De EVO raadt leden dan ook met klem aan de contractvoorstellen zeer kritisch te analyseren en in geval van twijfel contact op te nemen met mr. D.M. Andela of F. Kranenburg van de EVO in Zoetermeer, telefoon (079) 346 73 46.

milieu/veiligheid

Tour de force

Op internationaal niveau wordt sinds 1993 onder forse tijdsdruk gewerkt aan een nieuwe aanpak voor de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor en over de weg. Deze herstructurering RID/ADR blijkt een tour de force.

Aanvankelijk moesten de werkzaamheden voor de herstructurering RID/ADR begin 2000 zijn afgerond, zodat de nieuwe teksten in begin 2001 van kracht konden worden. Inmiddels is op internationaal niveau besloten om iets meer tijd te nemen; de datum van inwerkingtreding werd gesteld op 1 juli 2001 met een overgangstermijn van achttien maanden.

De herstructurering heeft als doel RID en ADR gebruikersvriendelijker te maken met de mogelijkheid om teksten van de reglementen te zijner tijd ook gemakkelijk elektronisch toepasbaar te maken. De opzet was om de bepalingen zo veel mogelijk te laten aansluiten bij het UN-model. Gebleken is dat deze bepalingen niet zonder meer kunnen worden overgenomen. Met als gevolg dat op veel terreinen nieuwe teksten moesten worden gemaakt en dat tussen nu en medio 2000 over al die aanpassingen internationaal overeenstemming moet worden bereikt. Dat is gezien de grote hoeveelheid documenten absoluut een enorme krachttroef. Niet alleen de tijdsdruk speelt een rol, ook kwaliteit en veiligheidsniveau van de reglementering mogen niets te wensen overlaten. Want het verladend en vervoerend bedrijfsleven hebben recht op goede en werkbare regelgeving.

Gevaarlijke luchtvracht

Op internationaal niveau is zorg ontstaan over de snelheid waarmee de autoriteiten informatie kunnen krijgen over de gevaarlijke stoffen aan boord van een vliegtuig na een ongeval.

Twee ongevallen waren aanleiding voor twijfels over hoe snel informatie over gevaarlijke stoffen beschikbaar is. Uiteraard was één daarvan de Bijlmer-ramp. Naar aanleiding daarvan is voorgesteld om de voorschriften voor het geven van informatie over gevaarlijke stoffen door luchtvaartmaatschappijen na een incident of ongeval aan te scherpen. In dit kader wordt gedacht aan bepalingen rond

- verantwoordelijkheden van gezagvoerder, luchtvaartmaatschappijen, agenten en luchtverkeersleiding voor informatie over gevaarlijke stoffen aan boord van een vliegtuig in nood;
- rol en inhoud van verschillende vrachtdocumenten;
- ontwikkeling van procedures om informatie te krijgen over de vracht na een ongeval.

De internationale organisatie voor de luchtvaart ICAO kent inmiddels een werkgroep 'emergency response'. Ook wordt het van belang geacht dat onderzoekers bij het zoeken naar de oorzaak van vliegtuigongevallen, inzicht krijgen in de risico's voor hun eigen gezondheid als er in het luchtvaartuig gevaarlijke stoffen zijn vervoerd. Verwacht wordt dat er voor luchtverladers van gevaarlijke stoffen weinig of geen consequenties zullen zijn, omdat het vooral gaat over een adequate verwerking en toegankelijkheid van de gegevens die zijn aangeleverd.

Gevaarlijke stoffen door tunnels

De ernstige verkeersongevallen eerder dit jaar in de Alpentunnels geven aan dat verkeersongelukken in een tunnel al snel tot rampen of bijna-rampen kunnen uitgroeien. Dit zal zeker het geval zijn als bij zo'n ongeluk substantiële hoeveelheden gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Europese verkeers- en vervoerministeries nadenken over de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels.

Gelukkig hebben de ongelukken niet geleid tot een direct verbod van transporten, maar is besloten tot een gedegen risico-analyse. Beperkingen voor de doorvoer van gevaarlijke stoffen zijn natuurlijk nooit prettig, maar gezien de recente ervaringen begrijpelijk. Daarbij moet worden bedacht dat het economische belang van de tunnels inmiddels zeer groot is en dat een tunnel die voor langere of korte tijd buiten gebruik is aanzienlijke economische schade veroorzaakt.

Onvoldoende aandacht voor regio

Naar aanleiding van de presentatie van de Rijksbegroting op 21 september hebben EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN) commentaar gegeven. De rijksoverheid mist kansen bij het oplossen van de verkeers- en vervoerproblemen in Nederland.

De geringe aandacht die naar regionale infrastructuur gaat is zorgwekkend. Het aandeel voor infrastructurele megaprojecten blijft hoog, terwijl het budget voor de aanpak van de regionale infrastructuur de komende vier jaar wordt gehalveerd. Van de V&W-begroting was dit veertien procent in 2000 en slechts zes procent in 2004. En dat terwijl de meeste van de verplaatsingen regionaal zijn!

Brabant en Limburg

Al jaren wordt gestudeerd op een oplossing voor de passage van de A2 door Maastricht. Er is gekeken naar publiek-private financieringsmogelijkheden, maar concrete resultaten zijn nog niet geboekt.

Grote infrastructuurprojecten in Limburg zijn definitief in de rijksbegroting opgenomen. Dat is een goede zaak. Over de A73-Zuid, A74, A68 en de Oosttangent Roermond hebben de minister en gedeputeerde Vestjens al in december vorig jaar afspraken gemaakt. Vooral de aanleg van de A74 en A68 stemt tot tevredenheid, omdat deze wegen aanvaardbaar geschrapt waren uit de begroting. Wel geschrapt is de aanleg van de rijksweg 69 tussen Eindhoven en Valkenswaard. EVO vreest nu dat de gemeente Valkenswaard een verbod voor vrachtverkeer in de bebouwde kom gaat instellen, omdat het Rijk niet met een oplossing komt.

Ronduit teleurstellend zijn de verträgen in de vaarwegprojecten in Brabant. De verbeteringen aan de Zuid-Willemsvaart zijn met één jaar vertraagd,

terwijl binnenvaart juist in Brabant de groei van het goederenvervoer goed kan opvangen. De aanleg van de A50 daar-entegen gaat eindelijk volgens planning door; deze weg zal niet in 2006, maar al in 2003 worden opengesteld.

Utrecht, Friesland en Oost-Nederland

EVO is bezorgd over het dichtslibben van het wegnnet rond Amersfoort. Verbreding van de N199 (Amersfoort - Bunschoten) en aanpak van het centraal stadsgebied Amersfoort zijn uitgesteld. Een proef met een dynamische derde rijstrook op A27 tussen Lunetten en Everdingen is aangekondigd. Positief, maar EVO verwacht meer effect van een doelgroepstrook of 'pay lane'.

Voor de N31 (Drachten-Leeuwarden) is een verdubbeling van de huidige weg gepland. Het Rijk denkt nu aan een PPS-constructie. Dit betekent naar alle waarschijnlijkheid vertraging. Uitgestelde projecten zijn aanpassingen van rijksweg 9 Heiloo-Alkmaar en verbetering van vaarweg De Zaan. Deze potentiële hoofdvaarweg biedt volop kansen om de verschuiving van vervoer over de weg naar de binnenvaart te stimuleren.

Bij de A9 (Badhoevedorp-Velsen) denkt de minister niet aan een verbreding, maar aan een betere benutting van de huidige weg.

Doortrekken van de N73 bij Nijmegen is opgenomen in het planstudieprogramma, evenals een dynamische derde rijstrook op de A28 bij Zwolle. Er zijn ech-

ter te hoge verwachtingen van PPS-projecten. Voor de N35 (Almelo-Wierden en Nijverdal) en N34 (Ommen) is 375 miljoen gulden voor taakstellende projecten veel te weinig.

EVO betreurt het dat in de nieuwste versie van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) de verbetering van de A15/A18 (Varsseveld-Enschede) niet meer voorkomt. Er is in de begroting verder geen geld voor de A12 door Gelderland. Tot 2010 is voor de A1 geen geld beschikbaar en voor de A12-Oost alleen voor benuttingsmaatregelen. Wel zijn EVO en TLN tevreden over het plan voor de aanleg van een dynamische rijstrook bij Zwolle en de doortrekking van de A73 bij Nijmegen.

Zuid-Holland, Utrecht en Zeeland

Positief is versnelde uitvoering van twee regionale projecten: de A15 (Maasvlakte-Hoogvliet) en de N11 (Alphen-Bodegraven). Daar staat tegenover dat regionale bereikbaarheid elders in Zuid-Holland verder verslechtert, onder meer door de vertraagde aanleg van de N470 (Delfgauw-Zoetermeer). Door de vertraging van de deze weg worden de nu al overvolle A13 en A12 extra belast.

Ronduit teleurstellend is het schappen van de spoorlijn Axel-Zelzate, omdat bovendien wordt gevreesd dat de tunnel Sluiskil op de lange baan wordt geschoven. Voor de aanleg van deze tunnel is de spoorlijn noodzakelijk. In de rijksbegroting is de aanleg van de N57 op Walcheren eindelijk zeker, vorig jaar werd dit project nog uit de begroting geschrapt. Door overleg met gedeputeerde Hennekeij is dit teruggedraaid.

IRU-congres in Brussel

Van 17 tot 20 mei 2000 houdt de internationale wegvervoerorganisatie IRU in Brussel zijn tweejaarlijkse wereldcongres. De EVO is actief lid van de IRU door het belang van wegvervoer van praktisch alle leden. Dit 27e congres, met het thema 'Mobility of People and Goods 2000+' wordt bezocht door directieleden van vervoerbedrijven en logistiek managers, en is door de bijbehorende tentoonstelling, waar voertuigindustrie en dienstverleners aanwe-

zig zijn, extra interessant voor wagenparkbeheerders en planners. Op het congres zullen EU-vertegenwoordigers en representanten van de industrie het woord voeren.

Belangstellenden kunnen contact opnemen met IRU Exhibition Management, telefoon ++31 30 666 73 88 of e-mail iru4fer@wxs.nl voor meer informatie. U kunt hiervoor ook terecht bij de EVO, telefoon (079) 346 73 46, drs. H. Vos.

GEZEGD 'Voor het MIT hadden we keurig uitgerekend welke projecten wel en niet gefinancierd konden worden. Bleek er plots een verhuisdoos vol toezeggingen en contracten boven tafel te komen, waarop verschillende regio's hun claims voor nieuwe infrastructuur baseerden. Sommige afspraken stamden uit 1970. Dat is niet leuk, maar doe je je best niet voor. Zo zal het dus ook niet meer gebeuren. We maken pas afspraken als we weten of daar geld voor is. Gelukkig zijn we er met alle provincies uitgekomen. We hebben van de nood een deugd gemaakt en ik ben blij dat het zo gelopen is.'

Minister Tineke Netelenbos in Profiel Magazine, september '99.

Aan: ADRI DUIVESTEIJN, PETER YFF
SHARON, GERRIT, WOUTER, WILLEM

AFRECHTING: MARJET

Aan: **PvdA woordvoerders V&W**; Wouter Bos, Adri Duivesteijn, Jaap Jelle Feenstra, Rob van Gijzel, Willem Herrebrugh, Peter van Heemst, Laurette Spoelman, Gerrit Valk, Marjet van Zuijlen
cc. Ferd Crone, Sharon Dijkema

betr. tijdstip bijeenkomst Minister VERANDERD!!! MA. 8 MAART 18 - 20 ledenrestaurant TK en TNLI documentatie

van: Ewout van der Weij (#2743)

4 februari 1999

1. Op verzoek van de Minister is de bijeenkomst gepland op dinsdag 16 maart 18.00 afgelast i.v.m. reis naar het buitenland. Nieuw tijdstip is:

MAANDAGAVOND 8 MAART 18 - 20.00

in STATENRESTAURANT (dus met diner!), vrijwel aansluitend op werkbezoeken vc V&W aan Unie van Waterschappen en bezoek Wouter en Peter aan Siemens.

Zou eenieder a.u.b. kunnen doorgeven of hij of zij van plan is te komen (op internationale vrouwendag), mede i.v.m. dinerreservering!!!

Helaas konden wij geen tijdstip vinden waarop ook Rob van Gijzel aanwezig zal zijn, vandaar dat de genoemde agendapunten Derde Eeuw Spoor en Perspectievennota minder prominent aan de orde zullen komen. Met toevoegingen ziet de agenda er aldus uit:

- ☒ A-4 Midden Delfland
- ☒ rekening rijden
- ☒ Project Mainport Rotterdam
- ☒ HSL Zuid

Suggesties voor extra agendapunten blijven welkom!!!

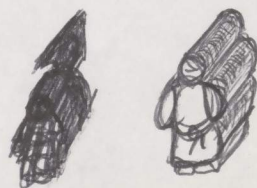
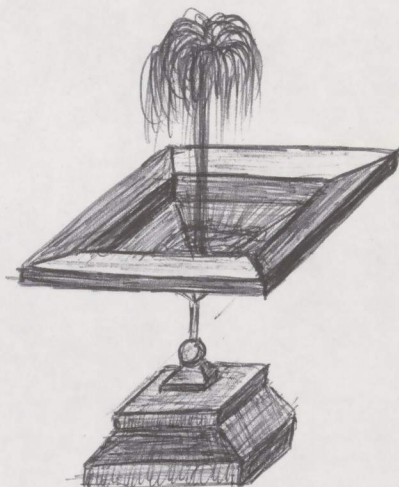
2. Als achtergrond voor het TNLI stuk "Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart", en bijbehorende samenvattende onderzoeksrapportages "Luchtvaart-infrastructuur in de toekomst" en "Ontwikkelingsmogelijkheden Schiphol", staat in mijn kamer (K313) de volledige reeks achtergrondrapporten (twaalf ordners A4). Het Commissiebureau V&W heeft iedere fractie slechts één exemplaar gegeven. De onderwerpen van de twaalf mappen zijn:

1. Schiphol middellange termijn
2. Locatiestudie Schiphol en Noordzee
3. Locatiestudie Maasvlakte en Flevoland
4. Ontwerp en luchtvaarttechniek
5. Shuttlestudies
6. Mobiliteit en infrastructuur
7. Milieu en veiligheid
8. Natuur en landschap
9. Kust en zee
10. Luchtvaart economie en ruimtelijk-economische aspecten
11. Kosten, financiering en bestuurlijk-juridische aspecten
12. Reacties, visies en evaluatie

Op jullie verzoek kan ik onderdelen kopiëren of uitlenen (het gaat in totaal om minstens een meter papier!)

Ned. dshk
Financie
Toegewijde
waarde

Keelde / Schiphol
perspectieven
notie 3de eeuw spoor
WP. 2000 - wereldmacht





Aviation Council



X Verkeersveiligheid - slecht of geen hulp.

X Loodse 

X maasvlakte

X Perspective note

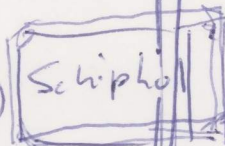
X WP 2000

X 3de note Spoon

X taxi

X actie pla light rail

X beste handhaving



X Bijlmer (rner)

X Rekening rijden

X positie consumen te.

X HSL - manager



Gepreke net
Tibete - N.

RTL 4 wil je maandag
interviewen.

Frits Wester

035 - 6718732

17-21

Thema

("ingelkompen" in reces)

datum	plaats	transfer	hotel/dagvergoeding	onderwerp
maandag 10 mei	11.40 A'dam 11.05 SF		dagverg 165 hotel SF 320	middag SF
dinsdag 11 mei		lokaal transport \$ 600	dagverg 165 hotel SF 320	- San Fransisco Airport Authority - Bart
woensdag 12 mei	transfer naar LA		dagverg 145 hotel LA 280	Metropolitan Planning Organization
donderdag 13 mei		lokaal transport \$ 1000	dagverg 145 hotel LA 280	- South Coast Air Quality - Cal. Air Resource Board - Cal trans - city of LA/Department of Airports
vrijdag 14 mei			dagverg 145 hotel LA 280	- Metropolitan Transportation Authority - Metropolitan Planning Organisation - Rand Corporation
zaterdag 15 mei	16.20 LA 11.35 A'dam (zondag ?)		dagverg 145	

4
dagen

Delegatie:

ICAO
FAA

+ Atlanta - x Ruckhrook
+ Chicago

x Oak West

x Boeing (Seattle)

griffier

kosten:	hotel	2 x 7 x 320	= 4480
		3 x 7 x 280	= 5880
	dagvergoeding	2 x 7 x 165	= 2310
		4 x 7 x 145	= 4060
	taxes	3 x 7 x \$50 x f 1,95	= 2048
	lokaal vervoer	\$ 1600 x f 1,95	= 3120
	cadeaus		= 1000
	representatie		= 1000
	5% onvoorzien		= 3780
	tickets	7 x 7400	= 51800

617
7
2009-

totaal

79478

24/5
2/6

's avonds.

25/5 weg

2/6 terug

di - $\frac{1}{2}$ 3.05
↓

wo - PA.



29 maart 1993

's-Gravenhage,

Aan de minister van Verkeer en
Waterstaat,
Plesmanweg 1,
's-Gravenhage

Kenmerk: VW-93-159

Namens de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat zend ik U
bijgaand een schrijven van de Vereniging van Nederlandse Lucht-
vaart Ondernemingen d.d. 9 maart 1993.

De commissie zal het op prijs stellen Uw reactie te ontvangen over
de in dit schrijven naar voren gebrachte aangelegenheid.

Met vriendelijke groet,

de griffier van de vaste
Commissie voor verkeer
en waterstaat,

mr. Nicole Coenen

Bijlage: 1



's-Gravenhage, 29 maart 1993

Aan de Vereniging van Nederlandse
Luchtvaart Ondernemingen,
Postbus 7,
1230 AA Loosdrecht.

Kenmerk : VW-93-159
Uw kenmerk: --

Hierbij bericht ik U, namens de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat, de goede ontvangst van Uw brief van 9 maart 1993, waarvan een afschrift is gezonden aan de leden van de commissie.

Tijdens haar vergadering van 23 maart 1993 heeft de commissie besloten de minister van Verkeer en Waterstaat te verzoeken haar reactie te geven omtrent het gestelde in Uw brief. Te zijner tijd zal ik U over de inhoud daarvan in kennis stellen.

Met vriendelijke groet,

de griffier van de vaste
Commissie voor verkeer en
waterstaat,

mr. Nicole Coenen

ZEMBLA

Graet

4 juni

YFKE NYLAND *

Vincent Verwey @

035 - 6711522.

06 55163066.]



Vereniging van Nederlandse Luchtvaart Ondernemingen
opgericht 15 mei 1987

Aan de leden van de
Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

9 maart 1993

Weledelgestreng College,

TWEDE KAMER DER STATEN GENERAAL
Datum : 10 MAART 1993
DIENT: CB
Nr. VW-93-159

Hierbij nemen wij de vrijheid om enkele ernstige ontwikkelingen inzake de Rijks Luchtvaart Dienst onder uw aandacht te brengen met het aansluitende verzoek uw bevoegdheid aan te wenden voor het entameren van een onderzoek bij deze dienst.

De Vereniging van Nederlandse Luchtvaart Ondernemingen (VNLO) vertegenwoordigt het overgrote deel van het midden- en kleinbedrijf in de luchtvaart. Een belangrijke aanleiding voor het oprichten van deze vereniging was de algemene onvrede die in de "kleine" luchtvaart heerst over het functioneren van de RLD. Reeds in 1988 vormde dit voor de VNLO aanleiding om een zwartboek uit te geven over de ernstige tekortkomingen van deze dienst.

De RLD heeft hierop gereageerd door het instellen van verschillende overleg structuren, maar tot een echte dialoog tussen de VNLO en de RLD heeft dat niet geleid. Integendeel, zonder overleg zijn tarieven verhoogd met 100 - 150% terwijl van enig kostenbewustzijn bij de RLD geen sprake is. Het personeelsbestand is met 15% gegroeid in een tijd dat de rijksoverheid in het kader van de Grote Efficiency Operatie met 10% zou inkrimpen.

De VNLO is van mening dat tarieven gebaseerd moeten zijn op noodzakelijke kosten te maken voor de door de RLD te leveren diensten en niet op de werkelijke, door inefficiëncy te hoge, kosten van de RLD.
Dat bij de RLD kostenbewustzijn ver te zoeken is kunnen wij staven met de volgende punten.

In 1990 vlak voor de privatisering van de Rijksluchtvaartschool (onderdeel van de RLD) wordt de volledige een-motorige vloot vernieuwd.
14 Vliegtuigen van het type Beechcraft F 33 A, met een marktwaarde van ca.fl. 2,5 miljoen, worden verkocht voor nog geen fl. 1. miljoen. Hierdoor wordt fl. 1,5 miljoen overheidsgeld verspild.
U zult zich afvragen hoe dit is gegaan.
Fakturering aan H.L.W. te Bremen voor fl. 65.000.= per stuk.
H.L.W. factureert aan een Nederlands bedrijf voor fl. 120.000.= per stuk. Via een ander Nederlands bedrijf worden 12 vliegtuigen gefactureerd aan een Engels bedrijf voor fl. 166.000.= per stuk.

Fakturering geschiedde, op het laatste vliegtuig na, binnen enkele weken. De vliegtuigen vlogen rechtstreeks van Eelde naar Engeland. Is hier sprake van mismanagement, wanbeleid of zelfs erger? Of wij het juist hebben met de verkoopprijs aan HLW is door u te controleren. Bijlage 7 van het kontrakt tussen de overheid en de KLM is het kontrakt betreffende de vliegtuigtransacties tussen de RLS en o.a. HLW te Bremen. Deze bijlage, voor ons altijd zeer geheim gehouden, ligt bij de griffier van de tweede kamer voor kamerleden ter inzage. Verificatie van onze beweringen is voor u dus mogelijk.

Een andere mysterieuze vliegtuigtransactie vond plaats in 1986. De Rijksluchtvaartschool verkoopt 3 Cessna Citation jet vliegtuigen ter waarde van ca. \$ 700.000 per stuk voor, zover ons bekend, \$ 250.000 per stuk. Indien onze informatie correct is, werd met deze transactie fl. 3 miljoen overheidsgeld verspild. Aangezien wij geen inzage hebben in veel RLS/RLD zaken, kunnen deze feiten best eens het topje van de bekende ijsberg zijn.

In de tachtiger jaren liep onder leiding van de RLD de kostprijs van de vliegopleiding bij de RLS op naar fl. 600.000,= per leerling. Vier keer zo veel als een vergelijkbare opleiding in Nederland en tien maal zoveel als een opleiding in Amerika.

Dezelfde RLD hield uitverkoop door de RLS voor fl. 1,= te schenken aan de KLM. Schade voor de brave belastingbetaler minimaal fl. 30 miljoen, omdat dit het bod was dat een tiental VNLO leden gezamenlijk uitbrachten.

Op 1 juli 1991 berichtten wij de minister onze twijfels te hebben over de vliegtuigtransacties vlak voor de privatisering en verzochten om een onderzoek. De minister reageerde negatief op ons verzoek. Haar adviseur was de voormalige DG van de RLD, verantwoordelijk voor deze transacties.

Tekenend voor de wijze waarop de RLD met de General Aviation omgaat, zijn de volgende twee voorbeelden.

Op 20 juni 1991 wordt ons een concept beleidsnota kleine luchtvaart toegezonden, te bespreken op een te houden vergadering op 3 juli 1991.

Op de bewuste vergadering bleef van het stuk geen spaan heel en de betreffende RLD functionaris zou september en later november 1991 met een nieuw stuk komen.

Wij mochten echter niets meer vernemen.

Op 15 januari 1992 schreven de N.V.L. (Nederlandse Vereniging van Luchthavens) en de VNLO een gezamenlijke brief aan de D.G. van de RLD, waarin beide organisaties zich aanboden om de RLD te assisteren met het maken van vooral lange termijn beleid.

Dit aanbod werd positief ontvangen en na een aantal vergaderingen werd besloten een onderzoekburo in de arm te nemen. De kosten zouden worden verdeeld en de

opdrachtformulering was praktisch rond toen de RLD een geplande vergadering voor 2 augustus 1992 een dag van te voren afzegde, omdat er iemand bij moest zijn die op vakantie was. Een nieuwe afspraak was gepland op 3 september 1992 en werd ook een dag van te voren afgezegd, nu zonder opgaaf van redenen. Sinds die tijd mochten wij ook niets meer vernemen.

In oktober 1992 bracht de VNLO haar tweede zwartboek uit.

Naar aanleiding waarvan op 11 december 1992 een gesprek plaats vond met de D.G. van de RLD. De D.G. stelde voor een vierde overlegorgaan te vormen dat hij dan zou voorzitten.

Na rijp beraad hebben wij de D.G. op 29 januari 1993 geschreven geen behoefte te hebben aan nog een overlegorgaan omdat ons uit het gesprek gebleken is dat de werkelijke wil om iets aan de problemen te doen ontbreekt.

Naar onze mening is er op dit moment een vergelijkbare situatie bij de dienst Luchtvaart Inspectie als bij de indertijd geprivatiseerde RLS.

- We treffen er een zelfde soort inefficiëncy aan.
- De kosten zijn jaarlijks van dezelfde orde van grootte. (ca. fl. 25 miljoen)
- Het aantal personeelsleden is ongeveer gelijk. (145 man)
- Er is veel kritiek op het management.
- Ook L.I. komt in aanmerking voor privatisering.

De luchtvaartondernemingen werkzaam in de General Aviation zijn geen Fokker's, DAF's of KLM's. Zij vragen geen subsidie, maar weigeren te betalen voor de inefficiënte wijze waarop de RLD en de dienst LI in het bijzonder worden geleid. En als zij dan al moeten betalen voor de kosten van de RLD dan verwachten zij hulp en geen tegenwerking in hun strijd om in het huidige Europa de concurrentie voor te blijven.

Een ander punt waar de VNLO zich zorgen over maakt betreft de veiligheid. De RLD dient via de dienst Luchtvaart Inspectie de veiligheid van de luchtvaart in Nederland te waarborgen. Wat er in feite plaats vindt is slechts een papieren controle. Praktische controle van de vliegtuigen vindt door gebrek aan kennis bij de RLD niet plaats. De technische luchtwaardigheid heeft plaats gemaakt voor de papieren luchtwaardigheid.

De Nederlandse regelgeving met betrekking tot het registreren van vliegtuigen in Nederland is bureaucratisch en wemelt van niet reële eisen.

Mede hierdoor vliegt een honderdtal vliegtuigen gestationeerd in Nederland op buitenlandse registratie.

Hierdoor missen de Nederlandse bedrijven de onderhoudsopdrachten voor deze vliegtuigen, en mist de overheid de mogelijkheid tot toezicht.

Dit nu kan nooit de bedoeling van de wetgever zijn geweest.

Door de omstreden regelgeving ontstaat concurrentievervalsing.

Wij noemen slechts 2 voorbeelden.

1. Nederlandse bedrijven moeten vaak zeer hoge investeringen plegen om een aangekocht vliegtuig op Nederlandse registratie te mogen gebruiken.
2. Nederlandse luchttaxi bedrijven mogen op sommige vliegvelden in Nederland vanwege RLD voorschriften geen passagiers ophalen. Duitse luchttaxi bedrijven mogen dit vanaf deze vliegvelden wel en dat gebeurt derhalve ook.

Wij doen hierbij een zeer dringend beroep op u om uw bevoegdheden te gebruiken tot het instellen van een onderzoek.

Concreet zou het daarbij gaan om de volgende onderzoeken:

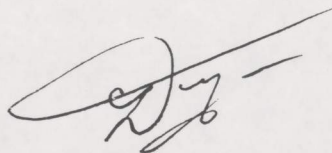
1. Een onderzoek naar de doelmatigheid van het functioneren van de RLD, waarbij in het bijzonder aandacht wordt besteed aan de afdeling L.I.
2. Een onderzoek naar de Nederlandse regelgeving in de luchtvaart en in hoeverre deze regelgeving kan worden vereenvoudigd.
3. Een onderzoek naar de privatiseringsmogelijkheden van L.I..
Doorgaan met activiteiten om onder de huidige leiding tot een agentschap te komen raden wij ten sterkste af, doordat dan nog minder controle op L.I. mogelijk is.
4. Een onderzoek inzake de verkoop van de vliegtuigen van de RLS welke door de RLD zijn verkocht in de jaren 1986 en 1990.

De gezamenlijke Nederlandse Luchtvaart Ondernemingen verzoeken u zeer dringend om bovenstaande onderzoeken uit te voeren, dan wel te doen uitvoeren. De Ondernemingen zijn te allen tijde bereid om hiertoe alle steun te verlenen welke u bij uw onderzoek noodzakelijk acht.

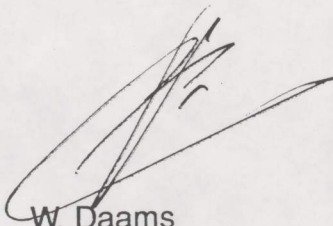
Wij zeggen u toe dat deze steun vrijwel op ieder door u gewenst moment kan worden verstrekt.

Hoogachtend,

VERENIGING VAN NEDERLANDSE
LUCHTVAART ONDERNEMINGEN



M.J.M. Duijvestijn
Voorzitter



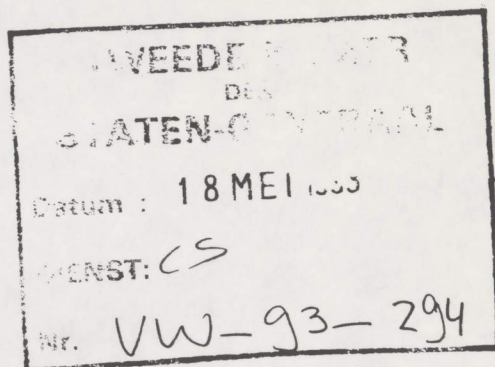
W. Daams
Secretaris



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

294

Aan
de Voorzitter van de Vaste
Commissie voor Verkeer en
Waterstaat van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 1a
2513 AA DEN HAAG



Contactpersoon
mr. C.P. Poot

Datum
17 mei 1993

Ons kenmerk
DGRLD/DB/L 93.004697

Onderwerp
Reactie op brief VNLO d.d. 9 maart 1993.

Doorkiesnummer
070 - 351 7530
Bijlage(n)

Uw kenmerk
VW-93-159

Geachte voorzitter,

De brief van de Vereniging van Nederlandse Luchtvaart Ondernemingen (VNLO) d.d. 9 maart 1993 die u mij onlangs heeft doen toekomen geeft mij aanleiding tot de hiernavolgende reactie. Daarbij zal ik met name ingaan op de onvrede bij de VNLO over het onderlinge overleg, de kritiek op de tariefsverhogingen en de verkoop van vliegtuigen van de Rijksluchtvaartschool. Verder zal ik kort ingaan op de opmerkingen over papieren controle, concurrentievervalsing, de Nederlandse regelgeving en de gang van zaken van het onderzoek naar de ontwikkeling van de kleine luchtvaart.

Allereerst mijn reactie over het overleg.

Het in 1988 door de VNLO opgestelde 'zwartboek' over de RLD is mede aanleiding geweest om over de aangegeven onderwerpen gestructureerd inhoudelijk overleg met de VNLO in te stellen op technisch en operationeel gebied. Het overleg is door het Directoraal-Generaal Rijksluchtvaartdienst (DGRLD) als waardevol ervaren. Naar onze inschatting was het dat ook voor de VNLO. Vele punten uit het betreffende rapport zijn ter discussie geweest en dat heeft geleid tot een oplossing dan wel tot een onderling begrip voor bepaalde aangelegenheden en situaties. Niet onbelangrijk in dit verband is te wijzen op de rolverdeling tussen het DGRLD en de marktsector, die tot een natuurlijke spanning tussen beide partijen kan leiden.

Op beleidsniveau is het VNLO betrokken bij het periodieke overleg tussen het luchtvaartgebonden bedrijfsleven en de Directie Luchtvaartinspectie van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (DGRLD). In dit overleg is echter van de zijde van het VNLO geen melding gemaakt van de door deze organisatie ondervonden problemen in het overleg op werkniveau.

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3516171
Telefax 070-3517895
Telex 32562 minvw nl



Ons is bekend dat enkele zaken op technisch gebied tussen het DGRD en de VNLO enigszins stroef verliepen maar wij vertrouwden erop dat het bestaande overleg voldoende waarborgen bood voor een oplossing. Dat het VNLO het overleg inmiddels heeft opgeschort wordt dezerzijds zeer betreurd, vooral ook omdat wel degelijk de intentie bestaat om tot betere verhoudingen te komen.

Wat betreft de kritiek op de tariefsverhogingen merk ik op dat in tegenstelling tot hetgeen de VNLO beweert deze wel degelijk voorwerp van overleg zijn geweest. Met name in het hiervoor ook al genoemde periodieke overleg met het bedrijfsleven waarvan de VNLO deel uitmaakt. In dat overleg is indertijd afgesproken dat tussen 1990 en 1993 een gefaseerde invoering (50, 75, 100 %) naar een volledige kostendekking voor activiteiten ten behoeve van het bedrijfsleven zou plaatsvinden. Over dit onderwerp zijn door het DGRD verschillende brieven verzonden naar de luchtvaartmaatschappijen en andere luchtvaartgebonden sectoren, waaronder de bedrijven in de kleine luchtvaart. De eerste brief dateert van 11 januari 1989. In dit overleg wordt ook regelmatig gesproken over de efficiency van de directie luchtvaartinspectie (LI). Het bedrijfsleven heeft in dit overleg waardering geuit voor de wijze waarop LI met bedrijfseconomische methoden inzicht verschaft in de opbouw van de tarieven.

Op aandringen van het bedrijfsleven zijn de tarieven in 1991 bevroren in verband met de terugval in het vervoer als gevolg van de Golfoorlog. In de periode 1991/92 is volledige openheid van zaken gegeven over de kostenopbouw van de verschillende producten en diensten aan het bedrijfsleven en is een toelichting gegeven op het tariefstelsel en de andere nog in te voeren tarieven. Het is toen gebleken dat nogal wat tarieven nog verre van kostendekkend waren. Dit is aan de orde gesteld in de vergadering van oktober 1992.

Teneinde extreme tariefsverhogingen te voorkomen heb ik eind december 1992 naar aanleiding van een eveneens in die vergadering besproken voorstel van het DGRD ermee ingestemd dat de tarieven voor het lopende jaar nog niet geheel kostendekkend hoeven te zijn. Daarmee zijn of worden in de loop van dit jaar een aantal tarieven wel aanzienlijk verhoogd, maar een volledige kostendekking zal pas in 1994 worden gerealiseerd.

De voorbeelden die de VNLO aanhaalt met betrekking tot de inruil van 14 éénmotorige vliegtuigen van de Rijksluchtvaartschool (RLS) zijn voor mij aanleiding tot het geven van de volgende toelichting.

De aanschaf van 9 nieuwe lesvliegtuigen en de inruil van de oude was -in 1990- in de bedrijfsvoering van mijn departement voorzien.



De RLS is op 1 juli 1991 geprivatiseerd als 'going concern' en het feit dat de vlootvervanging kort daarvoor had plaatsgevonden speelde uiteraard een rol bij de waardebepaling van de school tijdens de onderhandelingen met de KLM over de overname. (Wat betreft de privatisering van de RLS verwijs ik gaarne naar het mondeling overleg van 16 mei 1991, Kamerstuk 21800 XII, vergaderjaar 1990-1991, nr. 56).

Er is voor gekozen de oude vliegtuigen rechtstreeks in te ruilen bij de leverancier van de nieuwe, de Hanseatische Luftwerft GmbH (HLW) te Bremen. Het is bij Beech Aircraft nl. gebruikelijk dat de dealer (HLW) inruilt en t.a.v. nieuwe vliegtuigen service verleent en garantieclaims afwikkelt.

De aankoop van de 9 nieuwe lesvliegtuigen, die gebaseerd was op een vooraf opgestelde productspecificatie, is op voordelige wijze verricht. Bovenop de vlootkorting van 11% werd zonder bijbetaling een geluidsarm toestel verkregen dat zodoende direct voldeed aan de Nederlandse milieueisen op dit punt.

Er werd uiteindelijk voor het type F 36A op de officiële verkoopprijs een korting van ca U.S. \$ 90.000,- per toestel verkregen.

Het voormalig Rijksinkoopbureau (RIB) is ingeschakeld geweest bij de totstandkoming van de inhoud van de contracten. Zij heeft geen bemoeienis gehad met de prijsvorming.

Volgens het z.g.n. Blue Book (dit is een algemene prijscatalogus waarin gemiddelde prijzen zijn opgenomen voor vliegtuigen in perfecte staat en met onberispelijk verleden) zou de waarde van de oude toestellen liggen op ca. U.S. \$ 67.000,- respectievelijk ca. U.S. \$ 91.000,- afhankelijk van hun ouderdom (de meeste toestellen hadden het bouwjaar 1977).

Een neerwaartse werking op de prijs had het feit dat verschillende lesvliegtuigen in het verleden harde en minder harde noodlandingen hebben gemaakt. Daarnaast waren 8 van de 14 toestellen aan nieuwe motoren toe en voor enkele toestellen was corrosie-behandeling noodzakelijk.

Bovendien had het betreden van de markt met 14 Beechcrafts tegelijkertijd een negatieve invloed op de prijs, te meer daar een ander bedrijf in die zelfde periode in onderhandeling was over de inruil van 11 gelijksoortige vliegtuigen.

De aankoop van de 9 nieuwe vliegtuigen met de verkregen hoge korting en de inruil van de oude toestellen voor een ten opzichte van het Blue Book relatief laag bedrag, moet mijns inziens dan ook in samenhang worden gezien.

Medewerkers van mijn departementale accountantsdienst hebben onlangs in verband met de beantwoording van deze brief, inzage gekregen in de documentatie met betrekking tot de (door-) verkoop aan derden. Hieruit



bleek dat de verkoper van de vliegtuigen bij de doorverkoop een bescheiden winst heeft gemaakt.

Ten aanzien van een andere transactie die in de brief van de VNLO wordt aangehaald, met betrekking tot de verkoop van 3 Cessna Citations merk ik op dat de verkoopwaarde van dergelijke gebruikte toestellen substantieel afhangt van het aantal draaiuren der motoren.

In dit licht kan de transactie als adequaat worden gekwalificeerd.

Wat betreft de bezorgdheid die het VNLO uit over de veiligheid in de luchtvaart, omdat de technische luchtwaardigheid plaats gemaakt zou hebben voor een papieren luchtwaardigheid lijkt mij dat er sprake is van een duidelijke misvatting.

De tijd dat een inspecteur van de RLD elk vliegtuig in hoogst eigen persoon ging bekijken is voorbij. Het overheidsbeleid is zich gaan richten op het 'overdragen' van uitvoerende werkzaamheden aan ondernemingen en organisaties, die daartoe dienen te zijn erkend. De luchtvaartbedrijven zijn aldus primair zelf verantwoordelijk voor de veiligheid van hun vliegbedrijf. Het toezicht van de overheid is gericht op het functioneren van de kwaliteitszorg en het laat de praktische controle van de vliegtuigen over aan de deskundigen van de bedrijven en organisaties.

De RLD-inspecteur kijkt niet meer in hoofdzaak naar het vliegtuig, maar vooral naar de manier waarop het onderhoud- of productiebedrijf er voor zorgt dat hun eindproduct veilig is.

Dit is een ontwikkeling volgens een internationaal geaccepteerd concept. De normen voor de erkenning van de organisatie zijn binnen Europa middels de JAA geharmoniseerd en worden ook steeds meer afgestemd met de Amerikaanse overheid.

In de Europese landen wordt, in met name de kleine luchtvaart, een aanzienlijk aantal buitenlands geregistreerde vliegtuigen gebruikt. In Nederland vormt dat aantal zo'n 10% van de vloot. Van die vliegtuigen is globaal gezien de ene helft geregistreerd in andere Europese landen en de andere helft in de Verenigde Staten van Amerika. Deze vlucht naar buitenlandse registratie wordt momenteel door een DGRLD-projectgroep onderzocht. Dit project richt zich op de achtergronden van de voorkeur voor met name Amerikaanse registratie en de gevolgen daarvan. Ook wordt onderzocht of het noodzakelijk is de mogelijkheden hiertoe te beperken en zo ja, welke wettelijke basis hiervoor nodig is.

Mede gezien de kleinschaligheid van luchtvaartactiviteiten in Nederland is een harde bewijsvoering van grotere risico's moeilijk aan te geven. Aandacht is wel gewenst in verband met de algemene verantwoordelijkheid voor vliegveiligheid en milieu. Uitgangspunt is overigens dat het land van registratie verantwoordelijk is voor het toezicht op het gebruik en onderhoud van de vliegtuigen.

Dit betekent voor met name de Amerikaans geregistreerde vliegtuigen dat men in Nederland bijvoorbeeld niet gebonden is aan JAA-erkende onderhoudsbedrijven.



De zorg van de VNLO is wellicht mede toe te schrijven aan het verlies aan klanten. Immers, indien de in het buitenland geregistreerde vliegtuigen in Nederland zouden zijn geregistreerd, dan zouden ze verplicht zijn om onderhoudscontroles te laten verrichten door hier erkende Nederlandse bedrijven.

Ten aanzien van de in de brief vermelde concurrentievervalsing merk ik het volgende op.

De extra investeringen die gepleegd moeten worden om voor vliegtuigen een Nederlands bewijs van luchtwaardigheid te verkrijgen zijn op termijn verleden tijd.

Het betreft de aanvullende eisen die veel landen, waaronder Nederland, stellen bovenop de bijna door iedereen als basis gehanteerde Amerikaanse luchtwaardigheidseisen. Door de introductie van steeds meer Europese luchtwaardigheidseisen verdwijnen die per land verschillende aanvullende eisen. Eenheid is al bereikt op het gebied van verkeersvliegtuigen, (motor)-zweefvliegtuigen en zeer lichte vliegtuigen. In 1993 en 1994 volgen Europese luchtwaardigheidseisen voor kleine vleugelvliegtuigen en hefschroefvliegtuigen. Deze nieuwe eisen zijn alleen van toepassing op luchtvaartuigen die ontworpen zijn na de inwerkingtreding van die nieuwe eisen en vormen dus geen oplossing voor de vliegtuigen die nog zijn gecertificeerd volgens de oude eisen.

Momenteel worden in de praktijk alleen nog die aanvullende voorschriften gehanteerd die ook nu nog een aantoonbare veiligheidsopbrengst hebben in relatie met de oude voorschriften en dus zijn of worden opgenomen in de nieuwe Europese voorschriften. Ook wordt hard gewerkt aan de harmonisatie van Amerikaanse en Europese luchtwaardigheidsvoorschriften, zodat de verschillen daartussen geminimaliseerd worden en er dus zo min mogelijk extra voorzieningen getroffen moeten worden om een Amerikaans vliegtuig te kunnen voorzien van een Europees bewijs van luchtwaardigheid.

De verschillende benadering door overheden van het vliegen met passagiers van kleine vliegvelden is door de RLD reeds enkele jaren geleden in Europees verband (ECAC) aangekaart.

Voor commerciële vliegoperaties worden uit veiligheidsoverwegingen zogenaamde opslagfactoren op de benodigde start- en landingsbaanlengte gelegd. Dit principe wordt door de meeste Europese landen, inclusief Nederland, ook toegepast op commerciële operaties door kleinere vliegtuigen. Duitsland heeft zich tot op heden niet geconformeerd aan deze regel. Er is hier naar mijn mening geen sprake van concurrentievervalsende Nederlandse regelgeving, maar van afwijkende Duitse regelgeving waarin een hoger veiligheidsrisico wordt geaccepteerd.

Dit probleem wordt ondervangen bij de introductie van het nieuwe Europese voorschrift JAR-OPS II. Net als de andere JAA-voorschriften wordt e.e.a. via een verordening van kracht voor alle EG-landen. Naar verwachting zal dat binnen enkele jaren het geval zijn. Wat betreft de



Nederlandse regelgeving merk ik op dat tegen de achtergrond van de actuele ontwikkelingen de komende jaren stapsgewijs de gehele luchtvaart-regelgeving zal worden herzien. Beoogd wordt hiermee één nieuwe, integrale luchtvaartwet tot stand te brengen, waarin alle overheidsbemoeyenis met de burgerluchtvaart zijn juridische basis vindt.

Het door de VNLO en de Nederlandse Vereniging voor Luchthavens (NVL) voorgestelde onderzoek naar de omvang, economische betekenis en vooruitzichten van de kleine luchtvaart (zakelijk en recreatief) is inderdaad niet met grote voortvarendheid aangepakt. Dit hield mede verband met een aantal prioriteiten die het DGRLD in 1992 en 1993 heeft moeten stellen.

Inmiddels is in overleg met de NVL de draad weer opgepakt.

U zult begrijpen dat ik gezien het vorenstaande geen aanleiding zie voor het door de VNLO bepleite onderzoek. Overigens merkt ik op dat het DGRLD in juni 1992 een toekomstverkenning is gestart waarbij in het bijzonder aandacht wordt geschonken aan de ontwikkelingen op luchtvaartgebied en de invloed die deze mogelijk hebben op de taken en verantwoordelijkheden van deze overheidsdienst. Ook de verhouding tot andere organisaties, bedrijven en burgers krijgt daarbij de vereiste aandacht.

Ik vertrouw erop dat ik uw Commissie met bovenstaand commentaar naar genoegen heb geïnformeerd.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

J.R.H. Maij-Weggen

