

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

Aanpassingen en wijzigingen in de Wet luchtvaart

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA), luchtruimgebruikers.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA), luchtruimgebruikers.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
Alle belanghebbenden zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het beleid. ILT en Defensie zijn geconsulteerd middels een HUF-toets.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

De aanpassingen en wijzigingen betreffen de volgende zaken:

1. Het ontwerpen van vliegprocedures moet als wettelijke taak worden belegd bij een bevoegde organisatie, in dit geval LVNL. De wijziging in de wet legt deze opdracht wettelijk vast.
2. Uit evaluatie van het bestaande beleid blijkt dat de bepaalde partijen binnen Nederland graag gebieden met beperkingen rondom luchtvaarnavigatiedienstverlening ook op een permanente basis mogelijk te maken. Deze wijziging maakt het mogelijk.
3. Internationale regelgeving verplicht lidstaten om inzage te hebben tot de ICAO-documenten. Deze wijziging maakt de wijze van openbaring en inzage mogelijk voor burgers.
4. Voor de uitvoering van de militaire taak voor luchtverkeersdienstverlening gaat LVNL een vergoeding ontvangen vanuit het ministerie van Defensie en vereist een wettelijke verankering. Deze wijziging maakt de betaling mogelijk.
5. Een handhavingsinstrument dat het mogelijk maakt om ook luchtvaartmaatschappijen te beboeten, en niet meer alleen de piloot. Dit gaat over een uitbreiding van het handhavingsinstrument zodat deze nu naast individuele piloten ook voor de luchtvaartmaatschappen geldt.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Oude wetgeving sloot niet meer aan op hoe er in de praktijk gewerkt werd. Daarom wordt nieuw beleid en geleerde lessen vanuit huidige praktijk doorgevoerd om hiermee de Wet luchtvaart te actualiseren.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Niet van toepassing.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Met de opdracht in de Luchtvaartnota 2020-2050 wordt er in opdracht van de bewindspersonen IenW en Defensie sinds 2019 gewerkt aan de

integratie van een civiel-militaire luchtverkeersleiding (1ATM).

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Er gaat niets mis maar een aantal wijzigingen die in de praktijk al plaatsvinden, worden dan niet door wetgeving geborgd. Dit raakt vooral LVNL, die meeste belang heeft bij het vastleggen van haar rol bij vliegprocedures en beperkingengebieden.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het Nederlandse luchtruim is complex en de uitdagingen voor de komende jaren zijn groot en divers. Het is noodzakelijk om civiele luchthavens internationaal bereikbaar te houden. Tegelijkertijd moet er ruimte worden geboden aan de militaire luchtvaart om de hoofdtaken van de krijgsmacht te kunnen blijven uitvoeren. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met duurzaamheid, leefbaarheid en klimaat. Daarom is er behoefte aan een efficiëntere en effectievere benutting van het Nederlandse luchtruim. Daardoor kunnen publieke belangen beter worden geborgd door één geïntegreerde civiel-militaire luchtverkeersleidingsorganisatie.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Deze wijzigingen raken niet aan de duurzame ontwikkelingsdoelen.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

De voorgestelde wijzigingen in dit wetsvoorstel. Er zijn geen andere aanpassingen overwogen.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?
Niet van toepassing.
- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?
Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

- **Ontwerpen vliegprocedures:** Het voorstel bevestigt de bestaande situatie waarin LVNL al vliegprocedures ontwerpt. Vliegprocedures kunnen ook ontworpen worden door andere partijen die hiervoor gecertificeerd zijn. Met deze wijziging wordt echter de continuïteit van LVNL met betrekking tot haar taak verzekerd. Met deze wijziging zorgen we ervoor dat ook in de toekomst er altijd een partij is, de LVNL, die deze taak uitvoert. Dit is belangrijk voor het geval er op enig moment geen animo onder derde partijen meer bestaat voor het ontwerpen van vliegprocedures.
- **1ATM:** Voor de uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening door LVNL in opdracht van Defensie wordt voor de financiering hiervan voorzien in een rijksbijdrage (Defensie). Met de voorgestelde wijziging van artikel 5.38 van de Wet luchtvaart wordt een grondslag voor deze rijksbijdrage in de wet vastgelegd.
- **Bijlagen ICAO:** De voorgestelde wijziging van artikel 7.8 heeft tot gevolg dat de informatiepositie van belanghebbenden wordt versterkt. Op dit moment zijn de bijlagen voor belanghebbenden niet inzichtelijk. De wetswijziging heeft tot gevolg dat belanghebbenden de inhoud van de bijlagen in het vervolg wel kunnen bekijken. Verder is de wijziging technisch van aard. De bijlagen van het Verdrag van Chicago kunt u momenteel al online inzien bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

- **Vliegbeperking:** Er kan voldaan worden aan de wens om permanente gebieden met beperkingen in te stellen in plaats van alleen tijdelijke gebieden. Bijvoorbeeld voor testgebieden voor onbemande luchtvaart.
 - **Handhavingsinstrument luchtvaartmaatschappijen:** Met deze wijziging kunnen bestuurlijke boetes opgelegd worden aan luchtvaartmaatschappijen en niet alleen aan de gezagvoerder persoonlijk. Dit was al mogelijk maar wordt nu wettelijk vastgesteld.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
- HUF-toets door de ILT (positief).
- ATR-toets (nog uit te voeren).

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
- Het voorstel is om de Wet luchtvaart aan te passen om hem op een aantal punten te verbeteren en 1ATM wettelijk te beleggen.
- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:
- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
 - uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
 - brede maatschappelijke impact?
- Er zijn of worden twee toetsen uitgevoerd: de HUF-toets door de Inspectie Leefomgeving en Transport en de toets op regeldruk door het Adviescollege Toetsing Regeldruk.
- c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?
- Niet van toepassing, omdat het in de uitvoering niet leidt tot wijzigingen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Op grond van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen wordt LVNL elke vijf jaar beoordeeld op de doelmatigheid en doeltreffendheid van het functioneren. Een verslag van deze beoordeling wordt aan beide kamers der Staten-Generaal gestuurd. De voorgenomen integratie van dienstverlening bij de LVNL zal in de eerstvolgende beoordeling worden meegenomen, nadat integratie is gerealiseerd.