

Vergaderjaar 2022–2023

36 168

Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met een informatieplicht voor luchthavenexploitanten en enkele technische verbeteringen

Nr. 9

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG

Ontvangen 31 maart 2023

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het nader verslag van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat inzake het wetsvoorstel tot de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met een informatieplicht voor luchthavenexploitanten en enkele technische verbeteringen.

Hierbij beantwoord ik de door de leden van de Vaste Kamercommissie gestelde vragen en verzoeken om toelichtingen. Daarbij wordt zoveel mogelijk de volgorde van het verslag aangehouden.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met een informatieplicht voor luchthavenexploitanten en de antwoorden uit de eerste schriftelijke ronde. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de nadere wijziging en hebben hier geen nieuwe vragen over.

Informatieplicht

De leden van de VVD-fractie lezen dat er geen evaluatie van de informatieplicht in het wetsvoorstel is voorzien. Deze leden willen weten waarom dit niet is voorzien en of er een evaluatie van de informatieplicht komt.

Het uitgangspunt met betrekking tot het opnemen van evaluatiebepalingen is dat dit dient te gebeuren bij voorstellen waar sprake is van een substantiële beleidswijziging.¹ Daar is bij onderhavig wetsvoorstel naar het oordeel van de Minister geen sprake van. Echter mede in het licht van de hier onderstaande vraag over de informatieplicht in andere landen ben ik bereid naar aanleiding van deze vraag een evaluatiebepaling in het

¹ Zie motie van de leden Van Weyenberg en Dijkgraaf, Kamerstukken 2016/17, 34 725, nr. 8.

wetsvoorstel op te nemen. Dat wordt geregeld via de bijgaande nota van wijziging.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de verwachting is dat slechts in uitzonderlijke gevallen een beroep zal worden gedaan op de informatieplicht, waarbij een spoedige verschaffing noodzakelijk is. Deze leden willen weten welke gevallen dit precies zijn, hoe spoedig deze verschaffing zal moeten zijn en in hoeverre op dit moment deze spoedige verschaffing al voorkomt. Deze leden willen weten of het klopt dat op dit moment bij een spoedige verschaffing de luchthavenexploitant alle informatie al altijd verstrekt. Deze leden willen hierbij weten hoe wordt gegarandeerd dat bedrijfsinformatie niet wordt verstrekt aan derden. Deze leden willen hierbij weten hoe luchthavenexploitanten hier vanuit kunnen gaan, waar in het wetsvoorstel deze bedrijfsinformatie wordt beschermd en op welke wijze deze bedrijfsinformatie wordt beschermd.

Tot op heden is aan informatieverzoeken uiteindelijk altijd voldaan. Ten aanzien van een spoedige verschaffing moet gezegd worden dat het niet op voorhand te voorspellen valt in welke situaties een spoedige verschaffing noodzakelijk zal zijn en hoe spoedig dat dan zal zijn. Te denken valt aan situaties waarbij aan het Ministerie van IenW termijnen zijn gesteld of met betrekking tot Kamervragen waarbij spoedige beantwoording, bijvoorbeeld in relatie tot de actualiteit, gewenst is. Een voorbeeld van het eerste zou kunnen zijn de vaststelling van een luchthavenbesluit: zo heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State IenW een termijn opgelegd waarop de luchthavenbesluiten voor de luchthavens Eelde en Maastricht uiterlijk moeten zijn vastgesteld en gepubliceerd. Om een luchthavenbesluit te kunnen vaststellen moet worden beschikt over bepaalde informatie, zoals informatie met betrekking tot de business case van de luchthaven, die nodig is voor het kunnen vaststellen van regels ten aanzien van de geluidsbelasting en het externe-veiligheidsrisico. Een ander voorbeeld zou kunnen zijn de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie door Schiphol waarbij door IenW inzage in de onderbouwing hiervan zou kunnen worden verlangd. Gezien de internationaal vastgestelde data in het slotallocatieproces kan het daarbij noodzakelijk zijn informatie vóór een bepaalde datum te ontvangen zodat indien noodzakelijk kan worden ingegrepen in verband met de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie.

Omdat moeilijk in te schatten valt hoe vaak beroep zal worden gedaan op de informatieplicht in verband met een spoedige verschaffing van noodzakelijke informatie, is bij het berekenen van de administratieve lasten een ruime marge aangehouden. Hierbij is uitgegaan van een administratieve last van 56 uur per luchthaven. In het verlengde van het voorgaande is moeilijk om bij voorbaat te voorspellen hoe groot de informatieopdracht in een specifiek geval zal zijn.

De geheimhouding van bedrijfsgevoelige informatie is op grond van reeds bestaande (algemene) wetgeving gewaarborgd. Zo moet, wanneer een luchthavenexploitant aangeeft dat informatie om bedrijfseconomische redenen vertrouwelijk wordt verstrekt, met die omstandigheid rekening worden gehouden wanneer een verzoek wordt ingediend op grond van de Wet open overheid; vertrouwelijk verstrekte informatie wordt – indien het gaat om bedrijfs- en fabricagegegevens – in beginsel niet verstrekt aan derden. Op grond van de Woo vallen vertrouwelijk aan de overheid verstrekte bedrijfs- en fabricagegegevens onder de absolute uitzonderingsgrond van artikel 5.1, eerste lid, sub c, van de Woo (tenzij sprake is van milieu-informatie, dan kan mogelijk beroep worden gedaan op de relatieve uitzonderingsgrond van art. 5.1, tweede lid, sub f, van de Woo). «Andere concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens»

vallen onder de relatieve uitzonderingsgrond van artikel 5.1, tweede lid, sub f, van de Woo. Bij toepassing van de relatieve uitzonderingsgrond dient een belangafweging te worden gemaakt door de Staat, bij toepassing van de absolute uitzonderingsgrond wordt openbaarmaking van de informatie geweigerd.

Daarnaast bevatten diverse andere bepalingen, waaronder artikel 9 van de Ambtenarenwet 2017 en artikel 2:5, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een geheimhoudingsplicht voor degenen die beschikking krijgt over de informatie. Op grond van de Ambtenarenwet 2017 is de (ex-)ambtenaar verplicht tot geheimhouding van hetgeen hem in verband met zijn functie ter kennis is gekomen, voor zover die verplichting uit de aard van de zaak volgt. In de Awb is bepaald dat iedereen die is betrokken bij de uitvoering van de taak van een bestuursorgaan en daarbij de beschikking krijgt over gegevens waarvan hij het vertrouwelijke karakter kent of redelijkerwijs moet vermoeden, verplicht is tot geheimhouding van die gegevens (voor zover geen wettelijk voorschrift hem tot mededeling verplicht of de noodzaak tot mededeling voortvloeit uit zijn taak).

Het wordt gelet op bovenstaande niet nodig geacht om in dit wetsvoorstel aanvullende bescherming op te nemen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de informatieplicht strekt tot alle taken en bevoegdheden van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Deze leden willen weten wat hiervan het doel is en in hoeverre dit proportioneel is. Ook willen deze leden weten waarom er niet gekozen is voor een informatieplicht voor de onderwerpen economie, veiligheid en milieu, aangezien dit de aanleiding is geweest voor dit wetsvoorstel.

Verzoeken om informatie van de Minister van IenW kunnen ook nu al zien op alle onderwerpen die binnen de taken en bevoegdheden van de Minister van IenW vallen op grond van de Wet Luchtvaart. Omdat het wetsvoorstel beoogt te borgen dat te allen tijde spoedige informatieverschaffing verzekerd is, is in lijn met de huidige werkwijze gekozen voor een brede reikwijdte van de informatieplicht. Zoals aangegeven in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel bedragen de administratieve lasten naar schatting maximaal 56 uur x 45 euro = 2.520 euro per jaar voor de exploitant van de betreffende luchthaven indien de bevoegdheid ook daadwerkelijk wordt toegepast. Dit wordt proportioneel geacht. Het wetsvoorstel is er niet op gericht om méér informatieverzoeken te genereren. Inzet van de informatieplicht is dat informatie sneller wordt verkregen dan zonder informatieplicht het geval zou zijn geweest, in het geval dat spoedige medewerking niet voldoende blijkt.

De leden van de VVD-fractie lezen tot hun verbazing dat de regering niet weet of andere landen een informatieplicht hebben. Deze leden benadrukken het belang van een goed vestigingsklimaat in Nederland en willen weten waarom de regering het wetsvoorstel wil doorzetten, terwijl zij niet weet of andere landen een informatieplicht hebben. Deze leden zien graag of Duitsland en België Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Polen, Turkije, Qatar en de Emiraten, die grote overstapluchthavens hebben, een informatieplicht hebben.

Zoals eerder aangegeven is een informatieplicht als zodanig niet nieuw in de Nederlandse regelgeving. In de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel en in de Nota naar aanleiding van het verslag zijn hierbij artikel 78 van de Elektriciteitswet 1998 en artikel 96 van de Spoorwegwet als voorbeeld genoemd. Daarnaast worden reeds verzoeken om informatie gedaan. Gezien het verwachte beperkte gebruik van een wettelijke

informatieplicht en de beperkte administratieve lasten en nalevingskosten wordt een opname ervan in de Wet luchtvaart proportioneel geacht; de gevolgen voor het vestigingsklimaat zijn naar verwachting nihil.

Ten aanzien van de vraag of genoemde landen een informatieplicht hebben is voor wat betreft Duitsland en Turkije de volgende informatie beschikbaar:

Duitsland:

In Duitsland zijn er geen algemene informatieverplichtingen voor de luchthavenexploitanten, die voor 100 procent in handen zijn van particuliere aandeelhouders. Ministers kunnen informatie eisen van luchthavens als:

1. de overheid toezichthoudende verantwoordelijkheden heeft ten opzichte van de luchthavenexploitant,
2. als de staat aandeelhouder is van de luchthaven, of
3. als er een onderzoek van de politie loopt.

In Duitsland zijn de verschillende onderwerpen (veiligheid, luchthavenexploitatie, milieu) verdeeld over verschillende ministeries – maar ieder ministerie kan informatie opvragen als dat nodig is voor supervisie door dat ministerie.

Turkije:

Voor wat betreft Turkije geldt dat er sprake is van een nauwe band tussen luchthavens en overheid. Op de website van de Turkse overheid² valt te lezen dat «[the] General Directorate of State Airports Authority (DHMI) is responsible for the management of Turkish airports and the regulation and control of Turkish airspace» en «As a legal entity that has autonomy over its activities, DHMI is a state-owned enterprise (SOE) that is associated with The Ministry of Transport and Infrastructure.» Hoewel niet met zekerheid is uitgesloten dat de Turkse wet geen informatieplicht bevat, valt te beargumenteren dat dat vanwege het «staats»-karakter van de luchthavens ook niet nodig zou zijn.

Voor wat betreft de overige landen zal deze vraag worden meegenomen in de evaluatie zoals opgenomen in de nota van wijziging.

De leden van de VVD-fractie lezen tot hun verbazing dat niet stelselmatig wordt bijgehouden hoe vaak een verzoek om informatie wordt gevraagd. Deze leden zien graag een overzicht van het aantal verzoeken van de afgelopen vijf jaar, om zo meer duidelijkheid te verschaffen.

Ambtelijk wordt zeer regelmatig – vrijwel dagelijks – om informatie gevraagd. Zowel de vraagstelling als de beantwoording geschiedt op allerlei verschillende manieren: via e-mail, telefonisch, in overleggen of in presentaties. Deze informatieverzoeken kunnen zowel eenvoudig als meer complex van aard zijn, en zien op een scala van soorten informatie, van vragen over feiten of werkprocedures tot statistische overzichten. Een exact getal valt daarom niet te geven, maar het gaat om enkele honderden informatieverzoeken over de afgelopen vijf jaar.

De leden van de VVD-fractie lezen dat met de informatie voortkomend uit de informatieplicht er aan beleidsontwikkeling kan worden gedaan. Deze leden willen weten in hoeverre dat proportioneel is.

² <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/EN/AboutUs.aspx>.

De tekst van het voorgestelde artikel 8a.53a voorziet in een informatieplicht met betrekking tot taken en bevoegdheden op grond van de Wet luchtvaart. Beleidsontwikkeling moet dus gelieerd zijn aan het informatieverzoek. Deze bepaling bevat derhalve een beperking van de reikwijdte ten aanzien waarvan een beroep kan worden gedaan op de informatieplicht ten behoeve van beleidsontwikkeling. Gezien de geschatte geringe gevolgen voor de administratieve lasten zoals hierboven aangegeven wordt dit proportioneel geacht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers