

**LUCHTVAART GEBONDEN**

**INSTITUTIONEEL ONDERZOEK OP HET**

**TERREIN VAN DE BURGERLUCHTVAART**

**1945-1994**

**EINDCONCEPT**

Rijksarchiefdienst/PIVOT,  
in samenwerking met  
het Ministerie van  
Verkeer en Waterstaat/  
Rijksluchtvaardienst en de  
LVB-Organisatie

L. Hovy

Den Haag, maart 1994



AFKORTINGEN .....	6
1. INLEIDING .....	1
1.1 Het beleidsterrein .....	1
1.2 Taakgebieden .....	2
1.3 Actoren en handelingen .....	3
1.4 Indeling en presentatie .....	4
1.5 Bronnen .....	4
1.6 Gebruiksaanwijzing .....	5
2 HET BELEIDSTERREIN: DE BURGERLUCHTVAART .....	7
2.1 Ontwikkelingen tot 1940 .....	7
2.2 Het economische kader .....	8
2.3 Het politieke kader .....	10
2.4 Het juridische kader .....	11
De nationale regelgeving .....	11
De internationale regelgeving .....	12
Werking .....	15
2.5 Het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst .....	15
De jaren 1930-1990 .....	15
Een vernieuwde organisatie .....	18
De LVB-organisatie .....	18
2.6 De Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie .....	19
3 INTERNATIONALE SAMENWERKING .....	21
3.1 Inleiding .....	21
3.2 De International Civil Aviation Organization (ICAO) .....	22
3.3 De European Civil Aviation Conference (ECAC) .....	27
3.4 Joint Aviation Authorities (JAA) .....	29
3.5 Eurocontrol .....	34
3.6 Europese Gemeenschappen (EG) .....	36
3.7 Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) .....	43
3.8 Handelingen .....	46
Algemeen .....	46
De International Civil Aviation Organisation (ICAO) .....	46
De European Civil Aviation Conference (ECAC) .....	47
De Europese Gemeenschappen (EG) .....	47
De Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) ..	48
GATT, OESO en UNCTAD .....	49
Bilaterale betrekkingen .....	50
4 TAAKGEBIED VEILIGHEID IN DE LUCHTVAART .....	51
4.1 Toelichting .....	51
Toezicht op de veiligheid .....	51
a. Toezicht op de vakbewaamheid van het luchtvaartpersoneel .....	51
b. Toezicht op de luchtwaardigheid .....	53
c. Toezicht op de vluchtvoorbereiding en - uitvoering .....	55
De luchtverkeersbeveiliging .....	56
a. Indeling en beheer van het luchtruim .....	57
b. Vaststellen van verkeersregels en -te- kens .....	58
c. Luchtverkeersdienstverlening .....	58
Onderzoek van ongevallen en incidenten .....	61

4.2 Handelingen .....	62
Aanwijzing van luchtvaartuigen .....	62
Toezicht op de veiligheid .....	62
Algemeen .....	62
Toezicht op de vakbekwaamheid van het luchtvaartpersoneel .....	63
Toezicht op de luchtwaardigheid van lucht- vaartuigen .....	72
Toezicht op de vluchtvoorbereiding en - uitvoering .....	78
De luchtverkeersbeveiliging .....	86
Algemeen .....	87
Indeling en beheer van het luchtruim .....	89
Luchtverkeersdienstverlening .....	90
Vaststellen van verkeersvoorschriften .....	96
Verhouding tussen V&W en LVB-organisatie .....	99
Onderzoek van ongevallen en incidenten .....	100
Handhaving .....	102
Vaststelling van tarieven .....	104
Medewerking aan de landsverdediging .....	104
Ondersteuning van toegepast onderzoek .....	105
5 TAAKGEBIED VERVOER .....	108
5.1 Toelichting .....	108
5.2 Handelingen .....	111
Bovensectoraal beleid .....	111
Luchtvaarteconomie .....	112
Luchtvaartpolitiek .....	113
Verlenen van vervoersvergunningen .....	114
Exploitatievergunningen .....	114
Vluchtuitvervoeringsvergunningen .....	115
Goedkeuring van tarieven .....	117
Toepassing van hefschroefvliegtuigen .....	117
Steunverlening aan luchtvaartmaatschappijen (KLM) .....	118
Vergemakkelijking van het internationale lucht- vervoer .....	119
Exploitatie regeringsvliegdiens/-vliegtuig .....	120
Heffingen op in- en uitvoer door de lucht .....	120
6 TAAKGEBIED INFRASTRUCTUUR .....	122
6.1 Toelichting .....	122
Het beleidskader .....	122
Het beleid .....	123
a. De ontwikkeling van de infrastructuur .....	124
b. Het milieubeleid m.b.t. luchthavens .....	125
c. De inrichting en het gebruik van de infrastructuur .....	128
d. De exploitatie van de infrastructuur .....	129
6.2 Handelingen .....	130
a. De ontwikkeling van de infrastructuur .....	130
Planvorming .....	130
De aanwijzingsprocedure .....	135
b. Het milieubeleid m.b.t. luchthavens .....	137
Algemeen .....	137
Zonering, sanering e.a. maatregelen tegen geluidshinder .....	138
Handhaving van milieuvoorschriften .....	146

c. Toezicht op inrichting en gebruik van luchtvaartterreinen.....	147
Verlenen van ontheffingen.....	147
Inrichting en uitrusting van luchtvaartterreinen.....	148
Beveiliging van luchthavens.....	150
Verbieden van belemmeringen nabij luchthavens.....	152
Medewerking aan defensie.....	152
d. De exploitatie van de infrastructuur.....	153
LITERATUUR EN ARCHIEVEN .....	155
Literatuur .....	155
Archief .....	159
Regelgeving .....	161
INDEX OP ACTOREN .....	163

-----  
**AFKORTINGEN**

NB. Voor andere afkortingen, zie Luchtvaartvoorschriften, II, deel 60.000 (Lijst van luchtvaartafkortingen) en Handboek voor transporterend Nederland, II.

AASC	Airworthiness Authorities Steering Committee (van de JAA)
ABC	Advance Booking Charter
ABS	Austria, Belgium and Switzerland
ACAN	Air Cargo Association in the Netherlands
AEA	Association of European Airlines
afd.	Afdeling
AIC	Aeronautical Information Circular
AIP	Aeronautical Information Publication
AMC	Airmiss-Commissie
AMvB	Algemene maatregel van bestuur
ANC	Air Navigation Commission (van de ICAO)
ATAN	Air Transport Association Netherlands
ATC	Air Transport Committee (van de ICAO)
ATIC	Air Traffic Incident Commission
BBP	Beleids- en begrotingsplan
BG	Bevoegd Gezag
BG P&M	Beleidsgroep Luchthavenplanologie en Milieu
BLA	Bijzondere Luchtwaardigheidsaanwijzingen
BPI	Bedrijfseconomische Zaken, Planning en Informatievoorziening (VI-afdeling)
BuiZa	Buitenlandse Zaken (Ministerie/minister)
BvB	Bewijs van bevoegdheid
BvL	Bewijs van luchtwaardigheid
BVR	Basisveiligheidsreglement
CA RLD	Centraal Archief Rijksluchtvaartdienst
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (van de ICAO)
CAL	College van Advies in Luchtvaartangelegenheden
CAPC	Civil Aviation Planning Committee (van de NAVO)
CBO	Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd
CBS	Werkgroep Capaciteit Banenstelsel Schiphol
CC	Coördinatie Comité
CCPC	Civil Communications Planning Committee (van de NAVO)
CDO	Coördinatiegroep Duurzame Ontwikkeling (van V&W)
CEAC	Committee for European Airspace Coördination (van de NAVO)
CEIA	Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen
CEPD	Civil Emergency Planning Directory (van de NAVO)
CFMU	Central Flow Management Unit
CGS	Commissie/Stichting Geluidhinder Schiphol
CIOC	Coördinatiebureau Internationale Organisaties en Crisisbeheersing (afdeling van VI)
CoCo	Coördinatiecommissie (= CEIA)
COIB	Coördinatie Internationale Betrekkingen
Coreper	Comité des Représentants Permanents (van de EG)
COSS	Stuurgroep Coördinatieorgaan Schiphol
CRMH	Centrale Raad voor de Milieuhygiëne

## Afkortingen

---

CRS	Computer Reserveringssysteem
CVV	Commissie Vliegverkeersvoorschriften
DG RLD	Directeur-generaal Rijksluchtvaartdienst
DGCA	Directors-General of Civil Aviation (van de ECAC)
DGM	Directoraat-Generaal Milieubeheer (VROM)
DGS	Directoraat-Generaal Scheepvaart
DGV	Directoraat-Generaal voor Vervoer
DPC	Defensie Planning Comité (van de NAVO)
EATCHIP	European Air Traffical Control Harmonisation Integra- tion Programme
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECOSOC	Economisch en Sociaal Comité (van de EG)
EEG	Europese Economische Gemeenschap
EG	Europese Gemeenschappen
EGO	EG Overleggroep RLD
EZ	Economische Zaken
FAA	Federal Aviation Administration (van de VS)
FANOMOS	Flight Track and Noise Monitoring System
FANS	Committee on Future Air Navigaation Systems (van de ICAO)
FAR	Federal Aviation Regulations (van de FAA)
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
HdTK	Handelingen der Tweede Kamer
HDTP	Hoofddirectie Telecommunicatie en Post (van V&W)
IATA	International Air Transport Association
IBZ	Internationaal Bestuurlijke Zaken (LVB-afdeling)
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFALPA	International Federation of Airline Pilots Associa- tions
IFR	Instrument Flight Rules
IPNR	Integraal Plan Noordrand Rotterdam
IT	Inclusive Tour
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements (van de JAA)
JBZ	Juridisch-Bestuurlijke Zaken (stafafdeling RLD)
KB	Koninklijk besluit
KLM	Koninklijke Luchtvaartmaatschappij
KLS	KLM Luchtvaartschool BV
KNILM	Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaartmaat- schappij
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
LI	Luchtvaartinspectie (RLD-directie)
LMD	Luchtvaart Meteorologische Dienst
LT	Luchtvaartterreinen (voorm. RLD-directie)
LV	Luchtvervoersbeleid (voorm. RLD-directie)
LVB	Luchtverkeersbeveiliging
LVC	Luchtverkeerscommissie
LVR	Luchtverkeersreglement
LVW	Luchtvaartwet
m.e.r.	Milieu-effectrapportage
MAL	Mededelingen aan Nederlandse luchtvaardenden en eigena- ren van luchtvaartuigen
MER	Milieu-effectrapport
MilATCC	Military Air Traffic Control Centre

## Afkortingen

---

MLS	Microwave Landing System/Microgolf Landingsysteem
MVW	Minister van Verkeer en Waterstaat
NAG	Netherlands Aerospace Group
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NIVR	Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR)
NLL	Nationaal Luchtvaartlaboratorium
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NLRGC	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartgeneeskundig Centrum
NLS	Nationale Luchtvaartschool
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan
NOTAM	Notices to Airmen
NVLS	NV Luchthaven Schiphol
NvT	Nota van toelichting 1 3 408.25 januari 1994 3ng Luchtwaardigheid
o.e.	Of eerder
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PASO	Plan van aanpak Schiphol en omstreken
PAZ	Post- en archiefzaken
PbEG	Publikatieblad Europese Gemeenschappen
PBEIST	Planning Board for European Inland Surface Transport (van de NAVO)
PBOS	Planning Board for Ocean Shipping (van de NAVO)
PG	Projectgroep
PI	Projecten en Informatisering (LI-afdeling)
PICAO	Provisional International Civil Aviation Organization
PKB	Planologische kernbeslissing
plv.	Plaatsvervangend
PM	Luchtvaartplanologie en Milieu (VI-afdeling)
PMMS	Project Mainport en Milieu Schiphol
PTL	Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven
PV	Permanente Vertegenwoordiger
RARO	Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening
RCC	Reddingscoördinatiecentrum
RELUS	Regionale Luchthaven Strategie
RFSG	Rescue and Firefighting Study Group
RLD	Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
RLS	Rijksluchtvaartschool
RO	Ruimtelijke ordening
RPD	Rijksplanologische Dienst
RSL	Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart
RTL	Regeling Toezicht Luchtvaart
RVI	Rijksverkeersinspectie
RWS	Rijkswaterstaat
SAOC	Schiphol Airline Operators Committee
SAR	Search and rescue
SARPS	Standards and Recommended Practices (van de ICAO)
SB	Service bulletin
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SCEPC	Senior Civil Emergency Planning Committee (van de NAVO)
SDO	Stuurgroep Duurzame Ontwikkeling
SG	Secretaris-generaal
SGIS	Stichting Geluidsisolatie Schiphol



## Afkortingen

---

SHG	Security Handling Group
SIC	Sanering Interdepartementale Commissies
SMT	Structuurschema Militaire Terreinen
Stas	Staatssecretaris
SSAD-FAZ	Semi-statisch Archiefdepot-Facilitaire Zaken
Stb.	Staatsblad
Stcrt.	Staatscourant
STL	Stuurgroep Tweede Nationale Luchthaven
THD	Technische Hogeschool Delft
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
TRB	Traktatenblad
UAC	Upper Area Control Centre
ULV	Ultra Licht Vliegtuig
UNCTAD	United Nations Conference for Trade Development
UTA	Upper Control Area
V&W	Verkeer en Waterstaat (Ministerie/minister)
V&W LIS	Verkeer en Waterstaat Literatuur Informatie Systeem
VFR	Visual Flight Rules
VI	Vervoer en Infrastructuur (RLD-directie)
VN	Verenigde Naties
VNV	Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers
VNLO	Vereniging van Nederlandse Luchtvaartondernemingen
VOMIL	Volksgezondheid en Milieuhygiëne (Ministerie/minister)
VRO	Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
WLV	Wet Luchtverkeer
WMO	World Meteorological Organisation
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening
WRR	Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid
WRR	Werk- en Rusttijden (Commissie)
WVC	Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (Ministerie/minister)

## 1. INLEIDING

### 1.1 Het beleidsterrein<sup>1</sup>

De luchtvaart omvat het zich door de dampkring verplaatsen met luchtvaartuigen en de daarbij behorende diensten en infrastructuur. Buiten deze definitie valt dus de ruimtevaart. In de KB's ter uitvoering van art. 1 van de Luchtvaartwet (LVW) worden kleine typen ballons en modelvliegtuigen, parachutes en luchtkussenvaartuigen niet als 'luchtvaartuig' aangemerkt.

De luchtvaart is verdeeld in een civiele sector, de burgerluchtvaart, en in een niet-civiele sector. Tot deze sector wordt het luchtverkeer gerekend dat voor militaire, politieke en douanetaken wordt ingezet. Ook de vluchten die met het regeringsvliegtuig behoren hiertoe.

In de burgerluchtvaart kunnen luchtvaartuigen voor verschillende doeleinden en uit meerdere motieven gebruikt worden. De vluchten worden allereerst naar hun aard ingedeeld: naar commerciële en niet-commerciële vluchten. Deze worden weer onderscheiden naar vervoersvluchten of niet-vervoersvluchten. Onder de niet-commerciële vluchten vallen behalve de sportvluchten ook de vluchten voor vervoer ten eigen behoeve, voor zover deze van recreatieve aard zijn. Van de commerciële vluchten zijn de verkeersvluchten de bekendste; deze bestaan uit lijn- of geregelde vluchten, ongeregelde of chartervluchten en uit rondvluchten. De zg. vliegbedrijven verzorgen geen vervoer, maar voeren reclamevluchten, spuitvluchten, foto- en lesvluchten e.d. uit.

Evenals de andere civiele verkeerssectoren - scheepvaart, (spoor)wegvervoer en telecommunicatie - valt de burgerluchtvaart onder de verantwoordelijkheid van de minister van (Verkeer) en Waterstaat. Namens of vanwege de minister van V&W voert het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) de overheidstaken op het gebied van de burgerluchtvaart uit. Dit gebeurt veelal in nauwe samenwerking met de minister van Defensie.

Onderwerp van dit rapport is de burgerluchtvaart. De militaire luchtvaart is onderwerp van PIVOT-onderzoek bij het Ministerie van Defensie.<sup>2</sup> Waar echter de minister van V&W en de minister

---

<sup>1</sup> Voor een uitvoeriger beschrijving van het beleidsterrein, zie hoofdstuk 2.

<sup>2</sup> Zie onder meer: Alle hens aan dek. Bedrijfsprocessen en handelingen op het beleidsterrein militair personeel Centrale Organisatie en Koninklijke Marine, 1945-1993. Concept, mei 1993.

van Defensie hun taken in overeenstemming of overleg met elkaar (moeten) verrichten, zijn de handelingen van de laatste in dit rapport opgenomen. Dit stemt overeen met de doelstelling van PIVOT de handelingen van alle actoren op een bepaald beleidsterrein te beschrijven. Evenzo zijn de handelingen van de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie opgenomen, voor zover deze betrekking hebben op de burgerluchtvaart.

### 1.2 Taakgebieden

De taken die de Luchtvaartdienst bij haar instelling bij KB van 20 januari 1930 (Stcrt. 15) kreeg opgedragen, omvatten:

- het bijhouden van het register van ingeschreven luchtvaartuigen;
- het toezicht op de veilige uitoefening van de luchtvaart en in verband hiermee: de geschiktheid van het luchtvaartpersoneel, op de luchtwaardigheid, etc.;
- de inrichting en het onderhoud van luchtroutes en van de verlichting en de bebakening;
- het toezicht op de inrichting en het gebruik van particuliere radiostations t.b.v. de luchtvaart en de zorg voor de uitoefening van de berichtendienst, ter verzekering van de veiligheid en de regelmaat van de luchtvaart;
- de verspreiding van berichten aan luchtvaardenden;
- de uitgifte, intrekking en de schorsing van de bewijzen van inschrijving, van luchtwaardigheid e.d.;
- het nemen van maatregelen i.v.m. het onderzoek naar de oorzaak van ongevallen met luchtvaartuigen;
- verdere door de minister op te dragen werkzaamheden.

De taakomschrijving is niet uitputtend. Vele taken waarvoor de minister van Waterstaat toen al de zorg had, zoals de luchtvaartpolitiek en de aanleg en inrichting van vliegvelden, ontbreken. Naderhand zijn er alleen maar meer taken bijgekomen. Tegenwoordig gelden als voornaamste taken: 1) de zorg voor een adequaat luchtvervoerssysteem, 2) de ordelijke, veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer, en 3) de zorg voor het milieu en de ruimtelijke ordening.

Het beleidsterrein is in drie taakgebieden verdeeld:

- veiligheid in de luchtvaart;
- vervoer;
- infrastructuur.

Onder het eerste taakgebied vallen techniek en veiligheid van de luchtvaartuigen, alsook de regulering en afwikkeling van het luchtverkeer. 'Vervoer' heeft betrekking op het vervoer door de lucht van personen, goederen en post. Onder 'infrastructuur' vallen de voorzieningen (luchthavens, aan- en afvoerwegen) en de hiermee samenhangende ruimtelijke en milieuaspecten. Deze driedeling wordt ook voor de andere takken van verkeer en vervoer - het wegvervoer, het spoorwegvervoer, de binnenvaart en de zee-

vaart - gebruikt.<sup>3</sup>

### 1.3 Actoren en handelingen

Op het beleidsterrein van de burgerluchtvaart zijn verschillende organen van de rijksoverheid werkzaam. Als actoren waarvan de handelingen beschreven zijn, werden de volgende instanties aangemerkt:

- de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W), dan wel de directeur(-generaal) van de RLD;
- de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (vanaf 1993);
- de minister van Defensie, voor zover zijn bemoeienis zich niet tot de militaire luchtvaart beperkt; een voorbeeld hiervan is het medegebruik van militaire vliegvelden;
- andere ministers die bemoeienis hebben met een facet van de burgerluchtvaart, zoals de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM);
- de Dienst Luchtvaartpolitie van de Rijkspolitie;
- interdepartementale en externe overleg- en adviescommissies die door de V&W zijn ingesteld en waarvan het voorzitterschap en/of het secretariaat bij de V&W ligt. Het tweede kenmerk volgt niet altijd uit het eerste kenmerk. Een voorbeeld hiervan is de commissie ex art. 28 LVW, die wel door de V&W wordt ingesteld, maar waarin de RLD niet het voorzitterschap/secretariaat vervult.

De directies van de RLD zijn niet als afzonderlijke actor beschouwd, en wel om twee redenen. Allereerst zou dit een uitvoerige studie naar alle verleende (en ingetrokken) delegaties en mandaten vereist hebben, en ten tweede zou deze optie tot een grote vermeerdering van het aantal handelingen geleid hebben. Het beleid van een directoraat-generaal is immers bijna nooit de aangelegenheid van één directie, maar van meerdere. Wel is zoveel mogelijk onder de handelingen aangegeven welke afdeling of (vanaf 1972) directie van de RLD de handelingen vanwege of namens de V&W uitvoert.

De onderzoeks- en ontwikkelingsinstellingen op het terrein van de lucht- en ruimtevaart zijn niet aan te merken als rijksoverheidsorganen. Zij hebben geen publiekrechtelijke grondslag, noch oefenen zij publiekrechtelijke bevoegdheden uit. De bedoelde instellingen zijn:

- het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR);
- het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum (NLRGC);
- het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR).

---

<sup>3</sup> Vgl. MvT op de Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat, Bijlagen HdTK, vergaderjaar 1988-1989, 21 199, nr. 3, p. 1.

Als regel zijn de intradepartementale commissies of werkgroepen van de RLD niet als actor opgenomen. Wel is zoveel mogelijk in de toelichting of bij de handelingen aangegeven binnen welke werkgroepen van de RLD het beleid afgestemd werd.

### **1.4 Indeling en presentatie**

Hoofdstuk 2 belicht in de paragrafen 1 t/m 4 verschillende zijden van het kader waarbinnen het overheidsbeleid t.o.v. de burgerluchtvaart zich afspeelt. Daarna volgen enkele paragrafen over de voornaamste actoren van de rijksoverheid: de RLD, de LVB-organisatie en de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie.

De hoofdstukken 3-6 vormen de kern van het rapport. De hoofdstukken 4, 5 en 6 bevatten elk een toelichting op het desbetreffende taakgebied (veiligheid, vervoer en infrastructuur) en geven daarna een opsomming van de handelingen die door de onderscheiden actoren worden verricht. Hieraan gaat hoofdstuk 3 vooraf, dat over de internationale samenwerking handelt. Het eerste deel beschrijft de doelstellingen, de organisatie en de taken van de zes internationale organisaties, waarin het internationale beleid t.a.v. de burgerluchtvaart bepaald wordt; daarna volgen de handelingen die de RLD in het kader van vier van de zes organisaties verricht. De handelingen die betrekking hebben op de Joint Aviation Authorities (JAA) en Eurocontrol, zijn onder het taakgebied 'veiligheid in de luchtvaart' beschreven.

Behalve een groot deel van het internationale beleid, vervult de rijksoverheid (lees: de RLD) nog een aantal taken die op meer dan één taakgebied betrekking hebben. Men moet hierbij bij voorbeeld denken aan crisisbeheersing, de handhaving van voorschriften of de ondersteuning van onderzoeksinstellingen als het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Het leek niet praktisch hiervoor een apart hoofdstuk in te ruimen. Daarom is ervoor gekozen dit beperkte aantal handelingen in een van de taakgebieden onder te brengen, daar waar deze het beste 'pasten'.

Om de overzichtelijkheid van de handelingen te verhogen en de 'verhalende' paragrafen niet telkens te onderbreken, zijn de handelingen telkens aan het einde van een taakgebied bij elkaar geplaatst. De indeling van de handelingen volgt zo getrouw mogelijk de indeling van de toelichting.

### **1.5 Bronnen**

Een primaire bron als de wet- en regelgeving geeft een geformaliseerd beeld van de werkelijkheid. Onmisbaar zijn daarom

## Hoofdstuk 1: Inleiding

-----

bronnen die dichter bij de werkelijke gang van zaken staan. Hieraan voldoen onder meer de afdelings- en directieplannen en, op een hoger niveau, de beleids- en begrotingsplannen (BBP's). (Op basis van de BBP's worden de ministeriële begrotingen samengesteld.) Niet minder belangrijk zijn de gesprekken die in de verschillende stadia met deskundigen gevoerd worden. De volgende medewerkers van de RLD en de LVB-organisatie verstrekten mij inlichtingen en documentatie.

- ir. J.F.M. Borsten (VI/PM)
- D.C. Bouman (VI/Vervoer)
- ir. R.C. Cadee (VI/LVB interface)
- H.R. Crince Le Roy (BPI)
- mr. R.J. Fennes (VI/Vervoer)
- P. de Geus (LI/Algemene Zaken)
- ing. J.K.M. van Gorkom (LI/Vliegtuigonderhoud en produktie)
- ing. S. Jager (LI/Luchtvaartterreinen)
- mr. H.P.T. de Jong (VI/Vervoer)
- ir. J.Th.M. Knapen (VI/PM)
- M.A. Kraan (LI/P&I)
- F. Noordermeer (VI/CIOC)
- ir. R.J. Putters (LI/Vliegtechnische Zaken)
- ir. C.W. van Santen (LI/Luchtwaardigheid)
- ing. P. Scheeper (LI/Milieuzaken)
- ir. drs. W.A. Smit (LI/P&I)
- mr. H. Scholtens (JBZ)
- H.J. Vroon (LVB/IBZ)
- mr. ir. P.W. Wamelink (LI/P&I)

Een deel van de informanten voorzag de concepten van dit rapport vervolgens van commentaar. Na verwerking van de opmerkingen werd het rapport afgesloten op 30 december 1993.

Mevrouw drs. M.J.B. Kavelaars, Pivot-onderzoekster, nam een deel van het voorbereidende werk voor de hoofdstukken 4, 5 en 6 voor haar rekening. Zij beschreef op formulier de handelingen, samenstelling etc. van de relevante raden en commissies, die naderhand in de tekst verwerkt zijn.

Aan allen die bijdroegen aan de totstandkoming van het rapport, betuig ik mijn hartelijke dank.

### **1.6 Gebruiksaanwijzing**

- Achter de handeling is de periode aangegeven waarin de handeling werd of nog wordt verricht. In het laatste geval is dit aangegeven met 19[..]-
- Wanneer de V&W/DG RLD als actor opgevoerd is, wordt na de / aangegeven welke directie de uitvoerende instantie is. Door een = teken is de relatie met de huidige tijd gemaakt. Bij

## Hoofdstuk 1: Inleiding

-----

voorbeeld: V&W/DG RLD/LT = LI en VI betekent dat tot 1989 de directie Luchtvaartterreinen, en daarna de directies LI en VI de uitvoerende instanties zijn. Voor de directies van de RLD, zie par. 0.

- De opgaven van actor en bron hebben betrekking op de handelingen die daarop volgen.

- Tot 1959 bestonden er twee afzonderlijke ministeries op het beleidsterrein Defensie: het ministerie van Oorlog (land- en luchtmacht) en het ministerie van Marine. In dit rapport is geen onderscheid gemaakt tussen de periode tot 1959 en na 1959. Voor de minister van Defensie leze men, waar het de periode tot 1959 betreft, de ministers van Oorlog en van Marine.

- Voor een luchtvaartterminologie, zie men de Luchtvaartvoorschriften, deel 60.000.

- De regelgeving m.b.t. een bepaalde taak vindt men niet alleen onder de desbetreffende handeling ('het stellen van nadere regels bij of krachtens AMvB'), maar ook onder de bronopgave.

- Een overzicht van de actoren waarvan de handelingen beschreven zijn, vindt men in de index achteraan het rapport.

- Over de volgende commissies konden onvoldoende gegevens verkregen worden; derhalve zijn hiervan geen handelingen opgenomen:

- \* Interdepartementale Adviescommissie inzake de Vliegtuigindustrie (1945-1946);
- \* Commissie Jetvliegtuigen (1950-?);
- \* Commissie ter Bestudering van Rapport NACO inzake Investerings Schiphol (1951-?);
- \* Commissie Molestrisico (1949-?);
- \* Coördinatiecommissie RLD-KLM (ca. 1956-na 1968).

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

### 2 HET BELEIDSTERREIN: DE BURGERLUCHTVAART

#### 2.1 Ontwikkelingen tot 1940<sup>4</sup>

De luchtvaart heeft zich na de introductie van het bestuurbare motorvliegtuig in 1903 stormachtig ontwikkeld. De technische vooruitgang die het motorvliegtuig in de Eerste Wereldoorlog boekte (meermotorige vliegtuigen, radio aan boord), maakte het mogelijk het vliegtuig te gebruiken voor het vervoer van passagiers en vracht. Het show- en stuntvliegen raakte snel op de achtergrond.

In 1919 ontstaan overal in Europa luchtverkeersmaatschappijen. Zo ook in Nederland waar een aantal vooraanstaande financiers de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM) opricht. Plesman wordt de directeur. Zoals uit de naam van de maatschappij blijkt, lokte de verbinding met Indië al in 1920. Pas in 1930 echter kwam een (post)verbinding per lucht tot stand. In Nederlands-Indië werd in 1927 een zelfstandige luchtvaartmaatschappij opgericht, de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaartmaatschappij (KNILM).

In 1911 werd het eerste vliegtuig in Nederland gebouwd. Vele fabriekjes bleken eendagsvliegen te zijn. Anthony Fokker echter zette zijn bedrijf na de eerste wereldoorlog in Nederland voort (de NV Nederlandsche Vliegtuigenfabriek). Pas in de jaren dertig kreeg hij serieuze - Amerikaanse - concurrentie te duchten. Daarnaast waren er vliegtuigbouwers als de NVI, Koolhoven, De Schelde, Aviolanda.

Zonder subsidies van de staat kon de burgerluchtvaart, en later ook de vliegtuigindustrie, het in de jaren voor de oorlog absoluut niet volhouden. Om de zoveel jaar sloten staat en KLM een subsidieovereenkomst (1922, 1927), waarbij de eerste het grootste deel van het risicodragend kapitaal op zich nam. De vrijheid van handelen van het bedrijf verminderde hierdoor wel, zoals uit de gedwongen 'winkelnering' bij Fokker in de jaren dertig bleek.

Aan het einde van de jaren twintig werd het luchtvaartuig (vliegtuig en luchtschip) een concurrent van de andere vervoersmiddelen op de lange afstand: de trein en het passagiersschip. De ontwikkeling en introductie van Amerikaanse toestellen van geheel nieuw ontwerp (1933/1934) versnelde deze ontwikkeling: de DC's en Boeings waren sneller, groter, sterker en veel comfortabeler dan de Fokker-vliegtuigen. Het nieuwe materieel droeg aanzienlijk bij aan de sterke groei op de Indië-

---

<sup>4</sup> Bron: Dierikx, Bevlogen jaren, hoofdstuk 1-3; Van der Tuuk Adriani, Vijftig jaar, hoofdstuk 10.



## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

-----

lijn en de uitbreiding van het Europese net in de tweede helft van de jaren dertig. In 1935 vervoerde de KLM voor het eerst meer dan 100.000 passagiers in Europa.

De luchtverkeersbeveiliging vindt zijn oorsprong in de berichtendienst. In 1922 werd de Berichtendienst voor de Luchtvaart als onderdeel van het Bureau Luchtvaart opgericht. Met de instelling van plaatselijke verkeersleidingen (Amsterdam: 1929; Rotterdam: 1934) ging de overheid zich actiever bemoeien met de begeleiding en regulering van het luchtverkeer in de nabijheid van vlieghavens. De Berichtendienst werd in 1937 uitgebreid met een algemene verkeersleiding, die het verkeer in het gehele luchtruim kon regelen. De dienst kreeg een nieuwe naam: Luchtverkeersbeveiliging.

De infrastructuur beperkte zich voor de oorlog nog tot de grond. In de jaren dertig nam het aantal luchtvaartterreinen - een werkverschaffingsproject in de crisistijd - toe. Als nationaal vliegveld fungeerden zowel Waalhaven bij Rotterdam als Schiphol, dat in 1926 door het Ministerie van Oorlog aan de gemeente Amsterdam werd overgedaan. Alleen Schiphol had in de jaren dertig een betonnen baan.

\* Voor de ontwikkeling na 1945, zie de taakgebieden in hoofdstuk 4-6.

\* Voor de ontwikkeling van het Bureau Luchtvaart, zie p. 15.

### 2.2 Het economische kader

Nederland heeft een belangrijke transport- en distributiefunctie. De transportsector draagt ruim 34 miljard gulden bij aan het nationaal inkomen. Ongeveer 340.000 mensen vinden werk in deze sector. Door de politiek worden de mainports Rotterdam en Schiphol als de trekpaarden van de economie beschouwd. Schiphol moet het Rotterdam van de lucht worden. In de volgende twintig jaar kan de capaciteit van Schiphol verdubbelen tot dertig miljoen passagiers in 2003 en tot vijftig à zestig miljoen passagiers in 2015. Bij die uitbreiding neemt het aantal arbeidsplaatsen met maximaal 70.000 toe (huidig aantal: ca. 85.000 plaatsen).<sup>5</sup>

In een gemengde economie als die van Nederland zijn drie partijen actief: de overheid, het bedrijfsleven en de consument.

De overheid reguleert en controleert, voert onderhandelingen met andere staten, stelt prijzen en tarieven vast, verstrekt

---

<sup>5</sup> Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, D, p. 5; voor regeringsvisie op mainportfunctie van Schiphol, zie pp. 86-87; PMMS, Integrale versie PASO, p. 17 e.v.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

subsidies en biedt verder diensten (luchtverkeersbeveiliging) aan.

Het particuliere bedrijfsleven biedt goederen, diensten en voorzieningen aan. Toegespitst op de burgerluchtvaart: de KLM verzorgt lijnvluchten, Fokker bouwt vliegtuigen en onderdelen voor de ruimtevaart, en NV Luchthaven Schiphol biedt de infrastructuur aan. Voor de aanvoer, opslag en overslag van vracht zorgen de bevrachters, de luchtvrachtafhandelingsbedrijven, de luchtvrachtmakelaars en de luchtkoeriersdiensten. Daarnaast zijn er nog diverse dienstverlenende bedrijven die zorgen voor brandstof, catering, schoonmaak e.d. Andere bedrijven die de commerciële luchtvaart beoefenen, kwamen in hoofdstuk 1, par. 1 ter sprake.

Brancheorganisaties aan werkgeverskant zijn b.v. de Air Cargo Association in the Netherlands (ACAN); aan werknemerszijde zijn er vakverenigingen, zoals de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). Belangrijke internationale organisaties van werkgevers en werknemers zijn o.a.: de International Air Transport Association (IATA) te Montreal, de gesprekspartner van regeringen als het om tarieven gaat, en de Internationale Federatie van Vliegers, de IFALPA.

Als derde partij zijn er de particulieren, hetzij consumenten, hetzij vliegers die in verenigingsverband privévluchten uitvoeren. De oudste en belangrijkste belangenvereniging voor particuliere (niet-commercile) luchtvaart is de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL).

De rijksoverheid is behalve regelaar en controleur ook 'partner' van het bedrijfsleven. Het rijk en andere overheidslichamen treden sturend en stimulerend op en hebben grote belangen in het bedrijfsleven.

Ook in de burgerluchtvaart en de luchtvaartindustrie heeft de overheid grote belangen. De staat is, samen met de gemeente Amsterdam en Rotterdam, eigenaar van de N.V. Schiphol. Maar in tegenstelling tot vele andere landen, nationaliseerde de Nederlandse staat niet de 'nationale' luchtvaartmaatschappij, de KLM. (Vergelijk hiermee British Airways, dat tot aan het einde van de jaren tachtig staatseigendom was, of Air France en het Australische Qantas, die nog steeds staatsmaatschappijen zijn.) Wel verwierf de staat na de oorlog een meerderheidsbelang. In 1983 had zij 75 % van de geplaatste aandelen van de KLM in handen. Wijzigingen in het regeringsbeleid leidden later weer tot verkoop van een gedeelte van dit pakket, zodat de overheid nu nog slechts een kleine 40 % van de aandelen bezit.

Het aandelenbezit geeft de staat belangrijke rechten: de staat benoemt de meerderheid van de commissarissen, of doet hiertoe een bindende voordracht; namens de staat controleert de centrale accountantsdienst van het ministerie van Financiën de financiële administratie.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

Ook in de luchtvaartindustrie heeft de staat sedert de jaren tachtig grote belangen. De grote steunoperatie aan Fokker ten bedrage van 212 miljoen gulden bezorgde de staat een belang van 30 % van de aandelen. Door deze zeggenschap voerde de minister van Economische Zaken namens de staat de laatste onderhandelingen over de overname door DASA.

Toegepast wetenschappelijk onderzoek op het terrein van de vliegtuigbouw en de ruimtevaart stimuleert de overheid via de Stichting Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR). De minister van Economische Zaken is sedert het begin van de jaren zeventig de eerst verantwoordelijk minister. Voordien viel de zorg voor de luchtvaartindustrie onder Verkeer en Waterstaat.<sup>6</sup> Onderzoek op het gebied van de luchtvaartgeneeskunde wordt uitbesteed aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum (NLRGC).

### 2.3 Het politieke kader

Zoals in hoofdstuk 1, par. 1 uiteengezet is, maakt men een onderscheid tussen de burgerluchtvaart en de staatsluchtvaart. De staatsluchtvaart kan men definiëren als het gebruik van luchtvaartuigen voor militaire, douane- en politiediensten. De militaire luchtvaart valt organisatorisch onder de Koninklijke Luchtmacht en onder de Marineluchtvaartdienst van de Koninklijke Marine. De luchtvaartpolitie is georganiseerd in de Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie. Na de reorganisatie, waarbij de Rijkspolitie opgenomen werd in de landelijke politieorganisatie, wordt de dienst per 1993 aangeduid als Politie Luchtvaart Dienst.

Tussen de militaire en de burgerluchtvaart (Defensie en V&W) bestaan nauwe verbindingen. Dit geldt vooral t.a.v. de luchtverkeersbeveiliging, de vliegvelden en de brevetten. De Luchtvaartwet van 1958 (Stb. 47) en de Luchtverkeerswet van 1992 (Stb. 368) gelden voor zowel de militaire als de burgerluchtvaart. Voor de algemene verkeersveiligheid in de lucht draagt de minister van V&W een bijzondere verantwoordelijkheid.

Bij vele facetten van het beleidsterrein zijn weer andere ministers betrokken. De wet bepaalt welke ministers voor welke facetten de eerste verantwoordelijkheid dragen: wie in of na overleg met een andere minister het beleid bepaalt. Ten aanzien van de aspecten ruimtelijke ordening en milieubeheer is de minister van VROM eerst verantwoordelijk. Voor de financiële en industriepolitieke kanten van het (nieuwe) beleid is overleg met de ministers van Financiën en Economische Zaken voorgeschreven. Voor crisisbeheer, (luchtvaart)politie en personeelsbeleid is de

---

<sup>6</sup> Rapport Commissie-Van Veen, p. 97.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

-----

minister van Binnenlandse Zaken als eerste verantwoordelijk. Het beveiligingsbeleid van de internationale luchthavens valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie. De coördinatie van het Nederlandse buitenlandse beleid ligt in handen van de minister van Buitenlandse Zaken. De uitvoering hiervan berust bij de Verkeersadviseur van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Voor de arbeidsomstandigheden van het boordpersoneel is overleg met de minister van Sociale Zaken vereist.

DEF                      VROM                      FIN                      EZ

VERKEER & WATERSTAAT/RLD

BIZA                      JUS                      BUIZA                      SOZA

Afbeelding 1 Raakvlakken V&W/RLD met andere ministeries

Intern, dat wil zeggen binnen het ministerie van V&W, vormt de burgerluchtvaart een vrij 'gesloten' beleidsterrein. De RLD behartigt alle facetten van het beleid.

### 2.4 Het juridische kader<sup>7</sup>

#### De nationale regelgeving

De overheidsbemoedening met de burgerluchtvaart is, met de inwerkingtreding van Luchtvaartwet (LVW) en drie andere regelingen in 1929, geformaliseerd.

In de nationale luchtvaartwetgeving zijn een aantal hoofdmomenten te onderscheiden:

1926-1929:

vaststelling en inwerkingtreding van de Luchtvaartwet, de

---

<sup>7</sup> Voor een inleiding tot het luchtrecht, zie Diederiks-Verschoor, Inleiding.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

-----

kaderwet voor de burgerluchtvaart (Stb. 1926, 249, Stb. 1928, 534), en de belangrijkste uitvoeringsregelingen: de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL), Stb. 1928, 454, het Reglement ter Bevordering van de Veiligheid van het Verkeer met Luchtvaartuigen (LVR), Stb. 1929, 67, en het Douanebesluit voor de Luchtvaart;

1937:  
inwerkingtreding van de Luchtvaartrampenwet;

1940:  
wijzigingsvoorstel tot gedeeltelijke herziening van de LVW vindt wegens oorlogsomstandigheden geen doorgang;

1955-1959:  
behandeling en inwerkingtreding van de nieuwe Luchtvaartwet, Stb. 1958, 47, de RTL, Stb. 1959, 67, en het LVR, Stb. 1959, 189;

1975-1985:  
wijzigingwet van de LVW, Stb. 1978, 354, en uitvoeringsregelingen ter beperking van geluidshinder door luchtvaartuigen;

1991-1996:  
algehele revisie van de luchtvaartwetgeving, waarbij de Wet Luchtverkeer stapsgewijs wordt uitgebouwd tot nieuwe Luchtvaartwet; deze nieuwe wet zal de bestaande Luchtvaartwet als kaderwet vervangen. Van de revisie is op dit moment volbracht: de vervanging van de Luchtvaartrampenwet door de Luchtvaartongevallenwet, Stb. 1992, 705, en de Wet Luchtverkeer, Stb. 1992, 368, waarbij de Luchtverkeersbeveiliging is verzelfstandigd. Het LVR is hiervan een van de uitvoeringsregelingen.<sup>8</sup>

De luchtvaartwetgeving kent een grote mate van gedetailleerdheid. Er bestaat een nauwe verstrengeling tussen wet en dienst: de taken van de RLD zijn in gedetailleerde vorm in de regelgeving vastgelegd. In 1980 waren op grond van de LVW, de RTL en het LVR respectievelijk twintig, meer dan veertig en veertien uitvoeringsbesluiten tot stand gekomen.

### De internationale regelgeving

Van meet af aan heeft de internationale regelgeving de nationale regelgeving ten aanzien van de burgerluchtvaart beïnvloed. Voortdurend moet de nationale regelgeving aangepast worden aan de internationale regelgeving: a) de verdragen tussen staten, b) de supranationale regelgeving van de EG en c) de aanbevelingen,

---

<sup>8</sup> Zie Doelstellingennotitie ... Herziening Luchtvaartwet: contouren van het project, interne notitie ('s-Gravenhage, 1993).

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

adviezen e.d. van internationale organisaties.

### a. Verdragen tussen staten

Belangrijke internationale verdragen zijn:

- het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart en annexen;<sup>9</sup> het geldt als een soort constitutie voor de burgerluchtvaart. Nederland trad in 1947 toe (zie verder hoofdstuk 3);
- het Eurocontrol-verdrag (1960), dat de samenwerking en harmonisatie op het gebied van de luchtverkeerbeveiliging beoogt (zie verder hoofdstuk 3);
- het Verdrag van Warschau (1929), in 1955, 1961 en 1975 herzien, dat de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder regelt;
- het Hypotheekverdrag van 1948;
- drie verdragen (van Tokio, Den Haag en Montreal) tegen kapingen en sabotage van vliegtuigen e.a. 'wederrechtelijke gedragingen'.

Het Verdrag van Warschau en het Hypotheekverdrag zijn bij speciale wet in de Nederlandse wetgeving geïncorporeerd.<sup>10</sup>

### b. De supranationale regelgeving van de EG

De EG-regelgeving m.b.t. de burgerluchtvaart is van recente datum. Tot 1987, in welk jaar de Europese Akte in werking trad, zijn er slechts vijf besluiten uitgevaardigd.<sup>11</sup> Dit kwam doordat artikel 84, lid 1 van het EEG-Verdrag van 1956 de titel Vervoer beperkte tot het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Slechts met unanieme stem kon de Raad - volgens lid 2 - besluiten 'of, in hoeverre en volgens welke procedure, passende bepalingen voor de zeevaart en de luchtvaart zullen kunnen worden genomen.' Lange tijd werden bovendien de mededingingsregels van het Verdrag (art. 85 e.v.) niet toepasselijk geacht voor het luchtvervoer. Het Europese Hof van Justitie wees in enkele uitspraken (1986, 1989) deze opvatting van de hand.

De wijzigingen van de Europese Akte (1986) maakten een Europees luchtvaartbeleid mogelijk. Twee pakketten maatregelen (december

---

<sup>9</sup> Goedgekeurd bij Wet van 28 februari 1947, Stb. H 65, bekrachtigd op 26 maart 1947 te Washington, bekendgemaakt op 3 juni 1947, Stb. H 165, in werking getreden op 25 april 1947.

<sup>10</sup> Namelijk: de Wet en Maatregel teboekgestelde luchtvaartuigen, Stb. 1957, 72, en Stb. 1959, 119; de Wet houdende voorzieningen luchtvervoer, Stb. 1936, 523.

<sup>11</sup> Zie Gjemulla/Schmid, European air law, prelims, p. 29-30.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

-----

1987 en november 1990) brachten de liberalisering van de Europa luchtvaart een eind op weg. Met het derde pakket (juni 1992) is de eindfase van een vrije Europese luchtvaartpolitiek bewerkstelligd.

De EEG heeft enkele malen niet-bindende besluiten van internationale organisaties (ICAO, JAA) voor EG-landen bindend verklaard. Bij Raadsverordening van 16 december 1991 zijn bij voorbeeld alle op dat moment van kracht zijnde Joint Aviation Requirements (JAR's) van de Joint Aviation Authorities (JAA) in de lidstaten direct van kracht verklaard.

\* Voor de besluitvormingsprocedure van de EEG, zie hoofdstuk 3.

c. De aanbevelingen, adviezen e.d. van internationale organisaties

Van groot belang zijn de standaarden en aanbevelingen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Deze worden, tenzij de staat ze verwerpt, als bindend beschouwd, en moeten in de nationale regelgeving opgenomen worden. Het LVR-1980 is bij voorbeeld gebaseerd op de Internationale Vliegvoorschriften, zoals vervat in Annex 2 bij het Verdrag van Chicago. In de nationale regelgeving wordt vaak bepaald, dat installaties of procedures ten minste moeten voldoen aan de normen zoals vervat in een Annex.<sup>12</sup> Naast de annexen kunnen ook de voorschriften van de ICAO, zoals vervat in de Manuals, toegepast worden.<sup>13</sup> De laatste tien jaren zijn ook de voorschriften van de Europese burgerluchtvaartorganisatie, de European Civil Aviation Conference (ECAC), belangrijk geworden.<sup>14</sup> Verder kan de nationale overheid de aanbevolen normen van internationale niet-gouvernementele organisaties (zoals de IATA) voorschrijven.<sup>15</sup> Ook kan de overheid de normen van andere staten

---

<sup>12</sup> Zie Regeling van 5 september 1990, Stcrt. 179, nr. RLD/LI/6924 inzake regelen voorbereiding en uitvoering rondvluchten, art. 9, lid 2.

<sup>13</sup> Zie b.v. Doc. 8335 AN/897/3, 1983: Manual of Procedures for Operations Certification and Inspection; NvT op de Regeling van de MVW van 4 januari 1990, Stcrt. 7, nr. LI/17.

<sup>14</sup> Zie b.v. de toepasselijkverklaring van Doc. 18 van de ECAC; Schuurman & Jordens, 104, dl. II/2, p. 600.

<sup>15</sup> Een voorbeeld hiervan is art. 2 van de Beschikking van de DG RLD van 20 maart 1978, nr. Jur/L 21323, houdende regels inzake het vervoer van dieren in luchtvaartuigen (Stcrt. 1978, 63), gewijzigd bij Beschikking van 22 november 1978, nr. LI/L 25401.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

voorschrijven.<sup>16</sup>

### Werking

Grote delen van het huidige luchtvaartrecht gelden voor zowel de burgerlijke als de militaire luchtvaart. Slechts waar dit nodig is, zijn in de Luchtvaartwet 1958 aan de V&W of de minister van Defensie bijzondere bevoegdheden gegeven of verplichtingen opgelegd. In gevallen die zowel de V&W als de minister van Defensie aangaan, treden beiden op (bij voorbeeld bij het medegebruik van militaire luchtvaartterreinen door de civiele luchtvaart).<sup>17</sup> Daarentegen geldt de RTL slechts voor civiele luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen (art. 2). Hoewel het LVR eveneens slechts van toepassing is op de civiele luchtvaart, 'is het uit een oogpunt van veiligheid geboden, dat het besluit ... op de beide categorieën van toepassing is.' (NvT, par. 2). De Wet luchtverkeer geldt voor beide categorieën.

### 2.5 De Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst<sup>1</sup>

#### De jaren 1930-1990

De Luchtvaartdienst is bij KB van 20 januari 1930 (Stcrt. 15) ingesteld. Aanleiding was de invoering van de Luchtvaartwet en uitvoeringsregelingen in 1929. Ten gevolge hiervan werd het Bureau Luchtvaart bij de afdeling Waterstaat A (1920) opgewaardeerd tot een dienst met grotere bevoegdheden.

In de jaren dertig heeft de Luchtvaartdienst inspectietaken overgenomen van andere organen. Een bureau, gevestigd op Schiphol, nam in 1937 de inspectietaken van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (RSL) over. Uit het bureau ontstond later de afdeling Luchtvaartinspectie van de RLD.

---

<sup>16</sup> Zie de hierboven aangehaalde beschikking, art. 3, lid 1 onder a, waarbij zekere Amerikaanse Federal Aviation Regulations (FAR's) worden voorgeschreven.

<sup>17</sup> De LVW 1926 daarentegen richtte zich uitsluitend tot de minister van (Verkeer en) Waterstaat.

<sup>18</sup> Bron: De Heer, Verkeer, pp. 62-67; Van der Tuuk Adriani, Vijftig jaar, hoofdstuk 9, pp. 47 e.v.; RLD. De nieuwe organisatie. Intern rapport, sept. 1988; RLD, Gegist bestek; Ontwerp-bijdrage voor publikatie RLD, 20 juni 1961.



## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---



Afbeelding 2 Afdelingen RLD, 1948-1971.

In 1945 werd de dienst nogmaals opgewaardeerd: aan het hoofd van de Rijksluchtvaartdienst kwam een directeur-generaal te staan. De Rijksluchtvaartschool (RLS), die in 1946 als opvolgster van de vooroorlogse Rijksopleiding tot Bestuurder van Verkeersvliegtuigen (1931) was opgericht, werd aan de RLD toegevoegd. Van 1942 tot 1954 behandelde de RLD de (administratieve) aangelegenheden betreffende het KNMI.

Rond 1960 bestonden er zes afdelingen bij de RLD:

- de afdeling Luchtvaartinspectie;
- de afdeling Luchtverkeersbeveiliging;
- de afdeling Luchtvaartterreinen;
- de afdeling Algemene Zaken;



Afbeelding 3 Directies RLD, 1972-1978.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

- de afdeling Politieke, Juridische en Economische Zaken;
- de afdeling Rijksluchtvaartschool.

Algemene Zaken was de ondersteunende afdeling. De overige afdelingen waren lijnorganisaties. De afdeling Politieke, Juridische en Economische Zaken verrichtte de luchtvaart-economische en luchtvaartpolitieke taken.

In 1972 werden de afdelingen omgevormd tot directies. In afbeelding 2 en 3 is de organisatie van de RLD in de jaren zestig en zeventig in schema gebracht:

Halverwege de jaren tachtig begon men na te denken over de verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging (LVB) en de privatisering van de RLS. Deze voornemens werden begin jaren negentig gerealiseerd met de oprichting per 1 juli 1991 van de particuliere KLM Luchtvaartschool BV en met onderbrenging per 1 januari 1993 van de LVB in een zelfstandig bestuursorgaan Luchtverkeersbeveiliging (bij Wet Luchtverkeer van 18 juni 1992, Stb. 368). De LVB-organisatie blijft ook na 1993 - op afstand - onder de verantwoordelijkheid van de minister vallen.

Vanzelfsprekend gingen deze operaties gepaard met een heroverweging van de taken (zie de volgende paragraaf) en organisatie van de RLD. Het reorganisatieoverleg in 1987 en 1988 leidde in 1988 tot de conclusie, dat de zes directies teruggebracht zouden worden tot twee nieuwe directies, de directie Vervoer en Infrastructuur (VI) en de directie Luchtvaartinspectie (LI), en tot enige ondersteunende afdelingen. Bij de directie VI zouden worden ondergebracht: luchtvervoersbeleid, de beleids- en beheerstaken met betrekking tot luchtvaartterreinen, en verder bepaalde taken t.a.v. de LVB en de RLS; bij de directie LI zouden ondergebracht worden: de toezichthoudende en technische/operationele taken op het gebied van de luchtvaartterreinen en de traditionele taken van de



Afbeelding 4 Directies RLD, 1979-1989.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

luchtvaartinspectie. De organisatie is nu gebaseerd op de tweedeling vervoer/infrastructuur enerzijds en veiligheid/techniek anderzijds. De ondersteunende taken werden in 1989 ondergebracht in vier stafafdelingen. De plannen om van LI een agentschap te maken (Projectgroep Agentschap) zijn niet doorgegaan.

Door de reorganisatie is de personeelssterkte en de begroting van de RLD sterk teruggelopen. (Bij de LVB werkten in 1990 ca. 740 mensen in een volledige baan, bij de gehele RLD ca. 1140 mensen.)

### Een vernieuwde organisatie

In de nasleep van de ingrijpende reorganisatie en onder druk van allerlei nieuwe ontwikkelingen, zoals de liberalisering van de Europese luchtvaartpolitiek en het meer op afstand besturen van de overheid, heeft de RLD zich recentelijk op haar (kern)taken



Afbeelding 5 Directies RLD sedert 1989.

en relaties met het bedrijfsleven en andere overheden bezonnen. Het in- en externe beraad heeft in 1992 tot een toekomstvisie op de taken van de RLD geleid, waarin drie kernelementen centraal staan: economische ontwikkeling, milieu en veiligheid. Minstens zo belangrijk is dat de RLD in de toekomst minder als hoeder en

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

meer als broeder wil optreden. Dus meer verantwoordelijkheid voor de 'klanten' en meer afstand voor de RLD. De verzelfstandiging van de LVB is hiervan een voorbeeld.

Binnen de beperkingen die de belangen van het milieu (dat in de eerste plaats door VROM 'verdedigd' wordt) en de veiligheid opleggen, treedt de RLD als belangenbehartiger van de 'grote' luchtvaart op. Meer dan voorheen bevordert de RLD 'de ontwikkeling van een wereldwijd netwerk van verbindingen met Nederland als een der knooppunten en bevordert [zij] de concurrentiepositie van het Nederlandse luchtvaartgebonden bedrijfsleven.' (RLD, Gegist bestek, p. 4) Op veiligheidsgebied wil de RLD eerder vooraf de kwaliteitszorg waarborgen dan achteraf slechte kwaliteit controleren. Vooral op dit gebied is de internationalisering het toverwoord. Externe veiligheid krijgt - na de Bijlmerramp - meer aandacht.

In de toekomst zullen enkele taken minder (financieel) gewicht krijgen, nl. de kleine recreatieve luchtvaart en de kleine luchthavens, in zoverre deze het regionale belang niet overstijgen.

Al bij al veranderen na de grote reorganisaties van 1988-1992 niet zozeer de taken van de RLD als wel de wijze van taakvervulling en belangenbehartiging.

### 2.6 De LVB-organisatie

Bij wet van 18 juni 1992 (Wet luchtverkeer), Stb. 368, is de burgerlijke luchtverkeersbeveiliging ondergebracht in een zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid: de LVB-organisatie. De wet is m.i.v. 1 januari 1993 in werking getreden.

Doel van de instelling van een zelfstandige LVB-organisatie is - volgens de Memorie van Toelichting - 'het scheppen van voorwaarden waarbinnen de LVB bedrijfsmatiger en flexibeler kan optreden.' Hierdoor kan de LVB een professioneel geleide organisatie worden, 'die op verantwoorde wijze een publieke taak kan uitvoeren door middel van een op de marktsector geënte bedrijfsvoering.' De feitelijke terbeschikkingstelling van de verkeersdienstverlening en de daartoe benodigde infrastructuur is opgedragen aan de LVB-organisatie. De taken en bevoegdheden van de LVB-organisatie zijn beknopt in art. 23 aangegeven. De taakuitvoering vindt zijn begrenzing in de zorgplicht van de regering op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging. Instrumenten bij het inkaderen en toetsen van de LVB-dienstverlening zijn:

- de regelgeving t.a.v. verkeersregels, luchtruimtestructuur, opleidingen en brevetten;
- het benoemen van de leden van de Raad van Toezicht;
- het goedkeuren van de begroting en tarieven van de LVB-organisatie;
- de rapportageplicht van de LVB.

De taken van de V&W t.a.v. de LVB-organisatie worden bij LI en

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

-----

VI uitgevoerd door interfaces.

De Raad van Toezicht oefent invloed uit op de hoofdlijnen van het beleid van het bestuur t.a.v. de wettelijk opgedragen taken (zie art. 32). Het bestuur wordt door de V&W benoemd, geschorst en ontslagen.

\* Voor de Raad voor de Luchtvaart, zie p. 65.

### 2.7 De Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie

De Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie bestaat sedert 1953. De dienst ressorteert onder het ministerie van Justitie. In verband met de reorganisatie van de politieke diensten is en wordt een deel van de taken overgenomen door andere overheidsinstanties. Zo gaat de Uniform- en Justitiële Dienst binnenkort over naar de Koninklijke Marechaussee (Defensie). Per 1993 heet de Dienst 'Politie Luchtvaart Dienst'.

De Dienst is in 1953 opgezet als politieke instantie belast met het voorkomen en opsporen van bij of krachtens de Luchtvaartwet strafbaar gestelde delicten. Naderhand ontwikkelde de Dienst zich tot een vliegende politiebrigade voor de opsporing vanuit de lucht van delicten op de grond (denk b.v. aan milieudelicten). In die hoedanigheid wordt de Dienst voor de gehele Nederlandse politie ingezet.

De Dienst is op Schiphol gevestigd. Alleen voor de opsporing van delicten verband houdende met de Luchtvaartwet, heeft de Dienst elders afdelingen.

De volgende diensten verrichten tot 1993 de volgende taken:

Uniformdienst: controleren van luchtvaartterreinen, vliegtuigen, passagiers en bagage op de Luchthaven Schiphol ('security');

Justitiële Dienst: opsporen van delicten (smokkel van verdovende middelen);

Dienst Luchtvaartonderzoeken: toezicht houden op de (verkeers)veiligheid in de lucht; assistentie bij onderzoek luchtvaartongevallen;

Vliegdiens/Fotodienst: toezicht houden, opsporen en hulp verlenen vanuit de lucht.

Daarnaast beschikt de Dienst over enkele ondersteunende diensten: de Dienst Vliegtuigonderhoud, de Fotodienst en het Meld- en Informatiecentrum.

## Hoofdstuk 2: Beleidsterrein burgerluchtvaart

---

\* Voor de handelingen, zie p. 107.

## Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

### 3 INTERNATIONALE SAMENWERKING

#### 3.1 Inleiding

In de volgende paragrafen komen zes internationale organisaties ter sprake, vier luchtvaartorganisaties, namelijk de ICAO, de ECAC, de JAA en Eurocontrol, en twee 'bredere' organisaties: de EG en de NATO. Hiervan zijn de ECAC, de JAA, Eurocontrol en de EG Europese instellingen, ieder met een verschillend ledental (zie onderstaande afbeelding).

#### ECAC lidstaten

JAA-lidstaten		Andere staten
EEG	EFTA	
België	Finland	Boelgarije
Denemarken	IJsland	Cyprus
Frankrijk	Liechtenstein	Hongarije
Duitsland	Noorwegen	Joegoeslavië
Griekenland	Oostenrijk	(Slovenië;
Ierland	Zweden	Kroatië)
Italië	Zwitserland	Letland
Luxemburg		Malta
Nederland		Monaco
Portugal		Polen
Spanje		Roemenië
Ver. K'rijk		Slowakije
		Tsjech. Rep.
		Turkije

Afbeelding 6 ECAC en JAA-lidstaten; bron: Giemulla/Schmid, *European Air Law*, p. 48.2; ECAC, *Twenty-second intermediate session (special)*, Int.S/22-(SP), 22 april 1993.

Van de eerste groep bewegen de ICAO en de ECAC zich op alle terreinen van de luchtvaart, terwijl Eurocontrol en de JAA als gespecialiseerde organisaties zijn te beschouwen. Eurocontrol richt zich op de verkeersbeveiliging, de JAA op de veiligheid van materieel en personeel. In de nieuwe opzet van de ECAC, die waarschijnlijk geformaliseerd wordt in juni 1993, zal deze organisatie zich vooral bezig gaan houden met vervoersaspecten en de technische aspecten overlaten aan de JAA. Hiermee wordt de ECAC in de nabije toekomst ook een gespecialiseerde

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

luchtvaartorganisatie.

De gespecialiseerde Europese organisaties - ECAC, JAA en Eurocontrol - werken steeds meer binnen het kader van de EG. Dit heeft als grote voordeel dat de afspraken die op intergouvernamenteel niveau gemaakt worden, binnen de Europese gemeenschap een algemeen bindende werking krijgen, doordat zij in EG-verordeningen of richtlijnen omgezet worden. De gebruikelijke gang van zaken binnen de EEG is nu dat het technische voorwerk door de gespecialiseerde organisaties gedaan wordt, en dat deze vervolgens in de vorm van Commissievoorstellen door de EG-besluitvorming geleid worden.

In het proces van internationale samenwerking en besluitvorming zijn drie fasen te onderscheiden:

- a. het vooroverleg in ambtelijke werk- of expertgroepen, zowel op het nationale als internationale vlak;
- b. de besluitvorming in de internationale advies- en bestuursorganen;
- c. de uitvoering van de besluiten in de lidstaat, hetzij doordat deze besluiten directe werking hebben, hetzij doordat de lidstaat de aanbeveling overneemt. In het laatste geval kan de lidstaat de aanbeveling formeel bevestigen in de eigen nationale regelgeving, of deze in de praktijk navolgen.

In de volgende paragrafen zullen deze stadia in de besluitvorming steeds weer ter sprake komen.

#### **3.2 De International Civil Aviation Organization (ICAO)**<sup>19</sup>

Bij het Verdrag van Chicago (1944) werd de International Civil Aviation Organization (ICAO) of Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgericht. Tot 1947 had de ICAO een voorlopig karakter: de Provisional International Civil Aviation Organization (PICA0). In 1947 ondertekenden 26 staten, waaronder Nederland, het verdrag, en trad het Verdrag in werking. In hetzelfde jaar werd de ICAO een gespecialiseerd agentschap bij de Verenigde Naties. Medio 1993 zijn er 180 lid-staten. De permanente zetel is gevestigd in Montreal.

#### **Doeleinden**

Het algemene doel van de ICAO luidt (art. 44 van het Verdrag van Chicago): 'de ontwikkeling van de beginselen en techniek van de internationale luchtvaart en het aanmoedigen van het ontwikkelen en uitbreiden [planning and development] van internationaal luchtverkeer.' Doelstellingen zijn onder meer:

- de ontwikkeling van de veilige en geordende ontplooiing van de

---

<sup>19</sup> Bron: ICAO, Memorandum on ICAO.

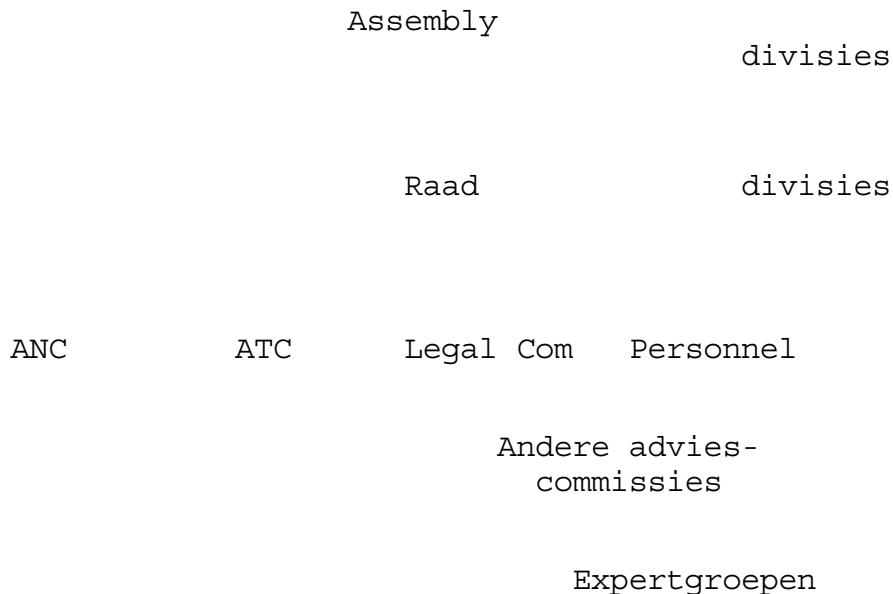


### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

internationale burgerluchtvaart over de gehele wereld;  
- het verzekeren van het verkrijgen door elke verdragsluitende staat van een eerlijke kans op het exploiteren van internationale luchtlijnen;  
- het bevorderen van de veiligheid in de internationale luchtvaart.

Hoewel de ICAO zich op alle aspecten van de burgerluchtvaart richt, heeft zij op het gebied van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling meer tot stand gebracht dan op het politiek-commercieel gevoelige terrein van het vervoer.



Afbeelding 7 Organisatieschema van de ICAO.

#### Organisatie

De bevoegdheden en middelen van de ICAO zijn in deel II van het Verdrag van Chicago geregeld. De ICAO bestaat uit de volgende permanente organen:

- de Algemene Vergadering, bestaande uit alle verdragsluitende staten, die ten minste eenmaal in de drie jaar bijeen komt; de Vergadering bepaalt de hoofdlijnen en prioriteiten;
- de Raad, het permanente bestuursorgaan van eerst 21 en tegenwoordig 33 lidstaten;
- zeven vaste adviescomités, die voorstellen aan de Raad doen; het Comité inzake Luchtvervoer (Air Transport Committee: ATC) en de Commissie voor het Luchtverkeer (Air Navigation Commission: ANC) zijn hiervan de belangrijkste;
- de divisievergaderingen (divisional meetings): conferenties op wereld of regioniveau, die aan een bepaald 'brandend' onderwerp gewijd zijn;

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

- werkgroepen, studiegroepen en panels van experts; deze ontwikkelen t.b.v. de vaste adviescomités voorstellen op gebieden waarvoor zeer specifieke, specialistische kennis vereist is;

- de Secretaris-Generaal en de onder hem vallende ambtelijke diensten; de diensten vormen de ambtelijke tegenhanger van de comités.

De niet-ambtelijke organen worden gekozen uit voordrachten van de verdragsluitende staten. Opgemerkt moet nog worden, dat de Raad en de vaste adviescommissies bijna permanent in zitting zijn.

De permanente organisatie van de ICAO heeft zeven regionale kantoren (in Europa te Parijs). Los hiervan staan de drie regionale organisaties (voor Europa, Afrika en Zuid-Amerika), die wel geassocieerd zijn met de ICAO, maar een grote autonomie hebben. De European Civil Aviation Conference (ECAC) is er een van (zie verderop). De opkomst en de groeiende betekenis van deze regionale organisaties heeft de monopoliepositie van de ICAO te niet gedaan.

Naar behoefte of met enige regelmaat worden over urgente en belangrijke problemen in de luchtvaart mondiale of regionale vergaderingen of workshops gehouden. Deze handelen vooral over luchtvaartfaciliteiten en -diensten. Resultaat van deze vergaderingen zijn de regionale plannen.

#### Taken

1) De Commissie voor het Luchtverkeer doet aan de Raad voorstellen over het verkrijgen en behouden van de 'grootst mogelijke mate van internationale eenvormigheid in de voorschriften, normen, methoden en organisatie' (art. 37). De standaardisatie heeft betrekking op 11 onderwerpen, zoals: luchtvaartuigen, personeel, luchtwegen, luchtverkeersregels, hulpdiensten e.a. faciliteiten. Instrumenten hierbij zijn standaarden, die als bindend beschouwd worden (maar de ICAO kan nakoming niet afdwingen!), aanbevelingen (recommended practise) en procedures. De standaarden en aanbevelingen (Standards and Recommended Practises of SARPS) zijn opgenomen in 18 annexen tot het Verdrag van Chicago. Op twee na hebben de annexen betrekking op verkeerstechnische zaken. Staten die een nieuwe internationale norm of methode niet kunnen naleven, of deze afwijzen, dienen de Raad hiervan in kennis te stellen. De Raad brengt op zijn beurt de lid-staten hiervan op de hoogte.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Vgl. hiermee de nota van toelichting op het LVR: gezien "het internationale karakter van de luchtvaart is er naar gestreefd het besluit zowel in opzet als in tekst zoveel mogelijk aan te laten sluiten op genoemde Bijlagen [i.e.: Annex 2 en 11]"; aan het LVR is dan ook een concordans op de desbetreffende bijlagen toegevoegd.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

2) Binnen het Comité inzake Luchtvervoer vindt het overleg plaats over het wegnemen van fiscale, administratieve en economische belemmeringen bij het luchtvervoer. Zogenaamde facilitatie-programma's hebben een snellere afhandeling van het reizigers- en vrachtvervoer aan de grens bewerkstelligd. Andere activiteiten zijn: analyse en planning van het huidige, resp. toekomstige luchtvervoer, bemiddeling bij geschillen tussen staten, en de ontwikkeling van een algemeen reserveringssysteem, etc. Instrumenten op dit terrein zijn niet zozeer standaarden en aanbevelingen, als wel programma's, handleidingen, studies en overzichten.

3) Het voorbereiden van internationale verdragen e.a. juridische aangelegenheden vindt plaats in het Legal Committee. De voorstellen van het Comité moeten door diplomatieke conferenties (dus niet door de Raad) worden vastgesteld.

4) Het Committee on Unlawful Interference, opgericht in 1969, behandelt de security-aangelegenheden.

De overige taken blijven buiten beschouwing.

De besluitvormingsprocedure is als volgt:

- het ICAO-Secretariaat of de Raad plaatst een onderwerp op de agenda;
- expertgroepen, ingesteld door een van de Commissies, stellen een min of meer uitgewerkt concept-voorstel op;
- eventueel wordt dit concept besproken in een workshop of divisievergadering;
- de verdragstaten worden formeel geconsulteerd;
- de Commissie stelt de definitieve tekst op;
- de Raad stelt het besluit vast;
- de lidstaten keuren, indien het besluit een standaard of aanbeveling betreft, dit besluit goed of af, of verklaren dat zij het besluit niet (geheel of ten dele) kunnen uitvoeren;
- het ICAO-Secretariaat publiceert de door de lidstaat gemelde verschillen tussen de internationale en de nationale norm in een bijlage tot de Annex.

#### De RLD en de ICAO

Als lid-staat vervult Nederland de volgende handelingen m.b.t. de ICAO:

- a. het (indirect) deelnemen aan de zittingen van de permanente bestuurs- en adviesorganen van de ICAO;
- b. het deelnemen aan het overleg in tal van overleg- en adviesorganen op divisie, panel en werkgroep niveau;
- c. het voeren van nationaal vooroverleg m.b.t. de activiteiten a en b, en het adviseren van de betrokken minister(s);
- d. het uitvoeren van de besluiten van de ICAO-Raad, zoals het aanpassen van de Nederlandse regelgeving aan de ICAO-

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

standaarden, aanbevelingen en procedures;  
e. het indienen van financiële verslagen en statistische opgaven.

ad a. Nederland heeft tot de jaren tachtig verschillende malen zitting gehad in de Raad en in de als belangrijk geachte vaste commissies, het Comité inzake Luchtvervoer en in de Commissie voor het Luchtverkeer. In deze jaren overlegde Nederland al veel binnen de Benelux over ICAO-zaken. Na 1980 is dit overleg uitgebreid met twee andere kleine landen, Zwitserland en Oostenrijk, en geformaliseerd in een Memorandum of Understanding (1984). De ABS-groep (Austria, Benelux en Switzerland) heeft twee belangrijke doeleinden:

- de samenwerking tussen de ABS-landen inzake de agenda en werkprogramma's van de vaste ICAO-organen (in de praktijk: de Raad en de ANC); als resultaat hiervan draagt de ABS-vertegenwoordiger waar mogelijk een gemeenschappelijk standpunt uit;
- het verzekeren van een permanente vertegenwoordigerschap bij de vaste ICAO-organen.

Om deze doeleinden te bewerkstelligen, komen de ABS-landen drie keer per jaar bijeen om te overleggen, en is de permanente ABS-vertegenwoordiger bij de ICAO bepaalde taken opgedragen, zoals het informeren van de lidstaten en het toezenden van working papers aan de lidstaten. Iedere lidstaat heeft een speciale liaison officer (bij de RLD het CIOC) in dienst, die voor de distributie van de papieren zorgt. Naar draagkracht onderhouden de ABS-partners het delegatiekantoor in Montreal. Bij het ABS-overleg is de Verkeersadviseur van Buitenlandse Zaken betrokken. Nederland behartigt bij de ICAO de belangen van het gehele Koninkrijk, dus ook die van Aruba en de Nederlandse Antillen.

ad b. Er zijn tientallen werk- en studiegroepen, vooral op het gebied van de veiligheid in de luchtvaart. Enkele voorbeelden:

- verschillende werkgroepen van de Visual Aids Panel;
- ICAO Rescue and Firefighting Study Group (RFSG).

Daarnaast zijn er twee Special Council Committees werkzaam: het Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) en het Committee on Future Air Navigation Systems (FANS). Overleg vindt ook in Europees (ECAC-)verband plaats.

ad c. Het ligt voor de hand dat er op nationaal niveau schaduwcommissies opgericht worden. Zo is de (interdepartementale) Facilitation Commissie de schaduwcommissie van de Facilitation Division van de ICAO. Een ander voorbeeld is de Nederlandse pendant van het ICAO Legal Committee. Dit adviesorgaan, bestaande uit de experts op het gebied van het internationale (private) luchtrecht, overlegt over ICAO-voorstellen en vormt uit haar midden de delegatie naar de vergaderingen van het Legal Committee of werkgroepen daarvan. Via deze commissies is er ook structureel overleg met het bedrijfsleven.

## Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

Niet alleen via dergelijke adviescommissies is er overleg met andere ministeries. Met Buitenlandse Zaken voert de RLD overleg, wanneer het om de voorbereiding van delegaties naar de Plenaire Vergadering van de ICAO gaat (voor het opstellen van de instructie). Over bepaalde agendapunten wordt Buitenlandse Zaken eveneens geconsulteerd. De RLD-contributie voor de ICAO loopt via de 'pot' van Ontwikkelingssamenwerking. Met Justitie is er overleg over beveiligingsaspecten.

\* Voor de handelingen, zie p. 47.

### 3.3 De European Civil Aviation Conference (ECAC)<sup>21</sup>

#### **Inleiding**

Eind 1955 hield de European Civil Aviation Conference (ECAC) of Europese Burgerluchtvaart Vergadering in Straatsburg haar oprichtingsvergadering.<sup>22</sup> De ICAO was nauw betrokken bij de oprichting, waartoe de Raad van Europa echter het initiatief genomen had. De ECAC is niet ondergeschikt aan de ICAO-organisatie. Wel werkt zij in de 'closest liaison' samen met de ICAO. De officiële doeleinden van beide organisaties komen overeen, en het werkprogramma van de ECAC is complementair aan dat van de ICAO. Beide organisaties onderhouden nauwe administratieve banden: het hoofdkantoor van de ECAC zetelt in hetzelfde gebouw in Parijs als de Europese vestiging van de ICAO. De ICAO verzorgt het secretariaat van de ECAC en int ook de contributies aan de ECAC. De laatste tijd streeft de ECAC ernaar een eigen secretariaat op te bouwen. Dit hangt samen met de reorganisatie van de ECAC (en de herziening van de constitutie van 1968), waartoe op de laatste (bijzondere) zitting in april 1993 het principe-besluit is genomen.

#### **Doeleinden**

Het bevorderen van de coördinatie, het beter gebruik, de geordende ontwikkeling en de veiligheid van de Europese burgerluchtvaart.

#### **Organisatie**

In 1955 bestond de ECAC uit negentien Europese staten, in 1991

---

<sup>21</sup> Bron: ECAC/CEAC, Constitution; ECAC, European Civil Aviation Conference.

<sup>22</sup> De ECAC stelt bij recommandatie de (minimum-)verkooprijzen en de daarbij behorende voorwaarden vast voor alles-inbegrepen reizen op Noord-Atlantische routes; Nederland voert die recommandaties uit, als het deze aanvaard heeft.

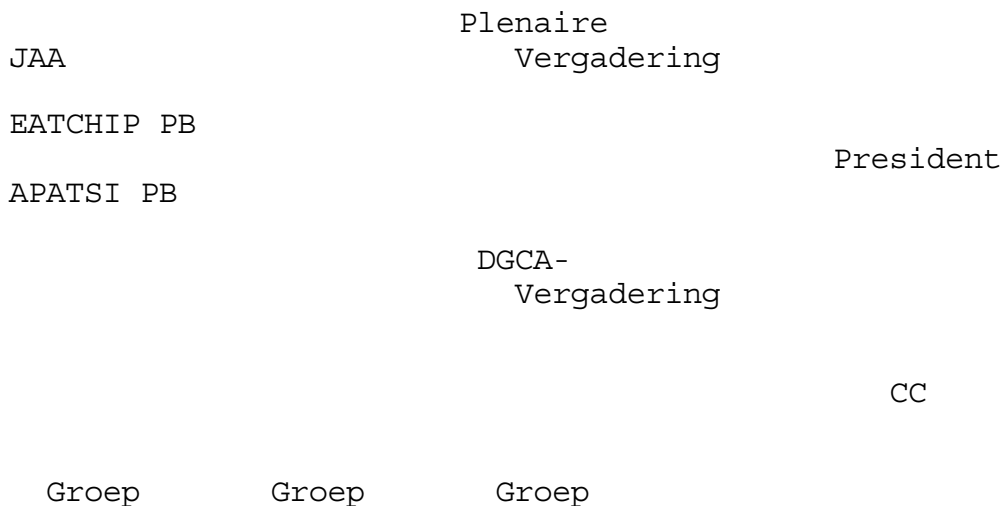
### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

uit 28 Europese staten.

De ECAC bestaat uit vijf (groepen van) organen:

- de Plenaire Vergadering, die in driejaarlijkse bijeenkomsten onder meer het algemene werkprogramma en de begroting vaststelt, en in jaarlijkse (gewone of bijzondere) vergaderingen deze bijstelt;
- de vergaderingen van de directeuren-generaal (DGCA: Directors-General of Civil Aviation); deze vergadering heeft minder bevoegdheden dan de Plenaire Vergadering;
- de staande comités: er zijn twee economische comités, één technisch comité en één Facilitation and Security Committee. De comités mogen werkgroepen of expertgroepen instellen;
- de geassocieerde organen; deze hebben een eigen statuut, een eigen werkprogramma en eigen werkwijzen; de JAA is een van deze associated bodies (zie verderop);
- het Coördinatie Comité (CC); dit comité, dat bestaat uit de Vice-Presidents en de voorzitters van de staande comités, coördineert en controleert de activiteiten van de ECAC-organen.



Afbeelding 8 Organisatie van de ECAC vanaf 1993; tot 1993: groep = vast comité.

Zoals hierboven gezegd, wordt de organisatiestructuur in 1993 gewijzigd (zie afbeelding). Belangrijke veranderingen zijn:

- de vergadering van DG's, de DGCA, krijgt meer - sturende - bevoegdheden (in het verleden was de agenda te veel voorgekookt door de staande comités, en behandelde de DGCA-vergadering niet veel meer dan hamerstukken);
- alle staande comités worden opgeheven;
- in de plaats van de staande comités komen ad hoc werkgroepen (Groups) met een nauw omschreven taakstelling;
- de EATCHIP en APATSI Project Boards worden erkend als associated bodies. De voorzitters hiervan en van de JAA worden

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

lid van het Coördinerend Comité;  
- Speciale Plenaire Vergaderingen kunnen op ministerieel niveau plaats vinden.

#### Taken

De ECAC is in de eerste plaats een overlegforum van de DG's en directeuren van de Europese luchtvaartdiensten. Daarnaast is de ECAC een forum voor overleg met andere internationale organisaties en met niet-Europese landen (VS).

De ECAC overlegt, neemt besluiten en doet aanbevelingen, die onderworpen zijn aan de goedkeuring van de regeringen van de lidstaten.

De taken van de ECAC liggen op het terrein van het luchtvervoer (liberalisering, tarieven, CRS), veiligheid, facilitatie en beveiliging. Evenals de ICAO heeft de ECAC, tot in de jaren tachtig, binnen de ECAC weinig succes geboekt met een liberalisering van het nationale luchtvaartbeleid. Wel behaalde de ECAC successen bij de reglementering van het ongeregelde luchtverkeer, de vereenvoudiging en uniformering van de papierwinkel ('facilitatie') en de beveiliging van de luchtvaart tegen kapingen e.d.

\* Voor de handelingen, zie p. 49.

#### 3.4 Joint Aviation Authorities (JAA)<sup>23</sup>

##### Algemeen

De JAA is voortgekomen uit het JAR-samenwerkingsverband (JAR = Joint Airworthiness Requirements). Deze organisatie wordt gevormd door een samenwerkingsverband van Europese luchtvaartautoriteiten op het gebied van de veiligheid in de luchtvaart (zie afbeelding 9 en 10).

Het JAR-samenwerkingsverband is in 1970 mede op initiatief van de betrokken luchtvaartindustrieën opgericht. Nederland behoorde tot de oprichters. De aanleiding vormde het opstarten van het eerste Europese vliegtuigbouwproject, de Airbus A 320. Een vlotte uitwisseling van de benodigde onderdelen was hierbij een onmisbare voorwaarde. Dit vereiste een harmonisering van de

---

<sup>23</sup> Bron: 'Arrangements' 1990; Jaarverslag RLD 1980, 1987, 1989, 1990. De 'Arrangements concerning the development, the acceptance and the implementation of joint aviation requirements' van 11 september 1990 vervangen de 'Arrangements concerning the development and the acceptance of Joint Airworthiness requirements' van 21 maart 1979, het 'Memorandum of Understanding on Future Airworthiness Procedures' van 19 juni 1987 en de 'Arrangements' van 6 december 1989.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

---

voorschriften en van de certificatieprocedure. Het verhogen van de concurrentiekracht van de Europese luchtvaartindustrie t.o.v. de Amerikaanse luchtvaartindustrie kan als algemene doelstelling gelden.

In 1989 besloot het JAR-samenwerkingsverband de JAA (Joint Aviation Authorities) als staande organisatie op te richten. Het hoofdkwartier (HQ) werd in augustus 1991 in Hoofddorp gevestigd. Sinds januari 1992 bestaat de Stichting Beheer JAA. De JAA telt momenteel (midden 1993) 23 lidstaten, waarvan 17 als level 2 en 6 staten als level 1. Level 2 staten zijn volwaardig lidstaat. Level 1 lidstaten zijn voorlopig geaccepteerd, hebben het recht tot deelnemen in de organisatie, maar hebben geen stemrecht.

De JAA maakt sinds 1989 - als associated body - deel uit van de ECAC. In de toekomst zal de JAA de technische taken van de ECAC overnemen (zie p. 22).

Op 7 oktober 1991 werd door de EG-ministerraad een verordening aangenomen die de harmonisatie beoogt van technische voorschriften en procedures in de luchtvaart binnen de EG. Deze verordening stelt in artikel 6: 'De EG-lidstaten erkennen de in overeenstemming met de gemeenschappelijke voorschriften en procedures ontworpen, geproduceerde, onderhouden en geëxploiteerde producten zonder verdere technische eisen of nieuwe evaluatie, indien deze reeds door een andere EG-lidstaat zijn gecertificeerd.' Als bijlage bij deze verordening was een lijst met alle JAR's opgenomen, die tezamen de gemeenschappelijke Europese luchtvaartvoorschriften gaan vormen. Door deze verordening zullen alle JAR's rechtsgeldigheid krijgen binnen de EG-lidstaten.

Met de ICAO en de FAA (Federal Aviation Administration) is regelmatig overleg.

#### **Doelstelling**

De doelstelling, zoals verwoord in de 'Arrangements' van 1990, luidt:

Samen te werken t.a.v. alle veiligheidsaspecten van de luchtvaart, in het bijzonder waar het gaat om het ontwerp, het bouwen, de blijvende luchtwaardigheid, het onderhoud en de vluchtuitvoering, ten einde te verzekeren dat een hoog consistent veiligheidsniveau door de lidstaten wordt bereikt, om te vermijden dat de luchtvaartautoriteiten dubbel werk doen, en om de uitwisseling van producten, diensten en personen tussen de autoriteiten en tussen de autoriteiten en anderen te vergemakkelijken.

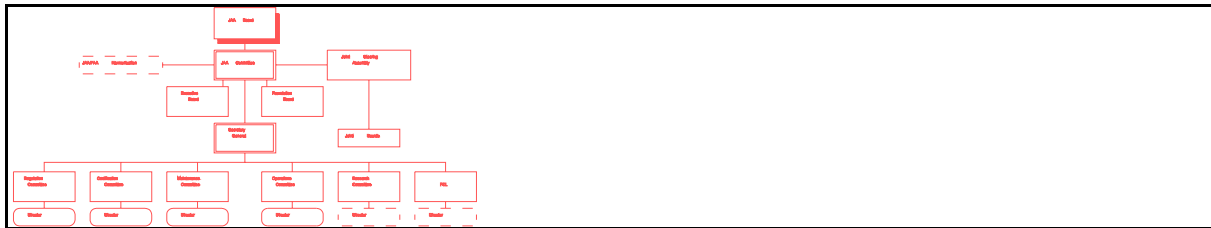


## Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

---



Afbeelding 10. JAA-organisatie, 1993



Afbeelding 9. De JAA-organisatie, 1993.

Aanvankelijk lag de nadruk op het ontwikkelen van gemeenschappelijke voorschriften, waarbij men zich toelegde op de technische kant. De operationele veiligheidsaspecten liet men buiten beschouwing. Naderhand, toen de eerste JAR's opgesteld en geheel of gedeeltelijk aangenomen waren, gingen de invoering en de toepassing van de JAR's in de lidstaten een steeds belangrijkere rol in het JAA-overleg spelen. De laatste tijd krijgen naast de luchtwaardigheid ook de gebruiksaspecten van de luchtvaart de nodige aandacht. De verbreding van de doelstelling komt tot uiting in de naam van de JAA: 'Airworthiness' (luchtwaardigheid) in de naam JAR is vervangen door 'Aviation' (luchtvaart).

### Organisatie

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

In de loop van haar bestaan is de JAA van een projektorganisatie uitgegroeid tot een staande organisatie met een vaste bezetting van medewerkers voor de dagelijkse leiding van de organisatie. Vanuit deze organisatie wordt leiding gegeven aan de diverse Committee's, zoals Maintenance, Operations, Regulations en Flightcrew Licensing. Het personeel van de staande organisatie wordt gevormd door personen die door de lidstaten gedetacheerd zijn bij de JAA-HQ in Hoofddorp. Het leeuwedeel van de JAA-organisatie bestaat echter uit de Committee's en Workinggroups die bemand worden door specialisten als vertegenwoordiger van de diverse lidstaten. Alleen de personeelsleden uit de staande organisatie hebben een hiërarchische relatie met de JAA-Secretary-General, die op zijn beurt weer benoemd wordt door het hoogste orgaan, de JAA-Board.

Het hoofdkwartier voor de staande organisatie van de JAA werd opgericht, toen het om operationele redenen noodzakelijk bleek over een centraal en continu bemand adres voor coördinatie en besturing te beschikken.

De JAA-organisatie ziet er nu als volgt uit:

- de JAA-Board, bestaande uit de directeuren-generaal van de luchtvaartautoriteiten;
- het JAA-Committee (voorheen: Airworthiness Authorities Steering Committee (AASC)), bestaande uit de directeuren Luchtvaartinspectie e.d. van alle lidstaten;
- de Committee's, zoals het Maintenance Committee en het Certification Committee;
- de Study Groups en Expert Committee's;
- Maintenance Standardisation Teams (MAST-teams) en MIST (Maintenance International Standardisation) Teams, die namens de JAA toezicht houden op de uitgifte van onderhoudserkenningen door de lidstaten.

De JAA-Board formuleert en evalueert het algemeen beleid. De Raad onderhoudt de contacten met staten en internationale organisaties en beslist over de toelating van nieuwe leden. Vooral de relaties met de EG vragen de laatste jaren grote aandacht.

Het JAA-Committee (JACC) is verantwoordelijk voor de planning en voortgang van de JAA-activiteiten. Het is tevens verantwoordelijk voor het beheer van de JAA-organisatie. Het Comité maakt afspraken over de voorbereiding, publikatie, invoering en implementatie van JAR's. Een deel van zijn taken kan het delegeren aan de Executive Board (zes leden, waarvan drie permanent) en de zes divisiedirecteuren. De Executive Board (EB) maakt deel uit van het JACC. De EB ressorteert sinds enkele jaren onder een Secretary General. Overleg met vertegenwoordigers van de Europese luchtvaartindustrie - fabrikanten (AECMA), operators (AEA), helicopter-operators, vakorganisaties e.d. - vindt op het hoogste niveau plaats in de Joint Steering Assembly en de daaronder vallende Joint Boards.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

De comités zijn belast met het opstellen van de werkplannen voor de studiegroepen, die de voorschriften - de JAR's - opstellen. Het werk wordt geleid door de divisiedirecteuren. Voor alleen ontwerpcertificaties leiden de Project Certification Managers de certificatie- en validatieprojecten, waarbij de JAR's toegepast worden.

#### Taken

1. Het ontwikkelen, aanpassen en publiceren van gemeenschappelijke Luchtvaartvoorschriften, de Joint Aviation Requirements (JAR's);
2. Het bepalen van de algemene structuur voor de toepassing van het pakket JAR's, met als doel de verschillen in de nationale regelgevingen te doen verdwijnen en uniforme JAR-voorschriften in alle JAA-landen ingang te doen vinden;
3. Het vaststellen van procedures voor een eenmalige certificatie/validatie van de voor keuring aangeboden producten, diensten, organisaties of personen, in overeenstemming met de toepasselijke JAR's;
4. Het ontwikkelen van een administratieve procedure voor het afgeven van uniforme Europese certificaten e.a. bewijzen van luchtwaardigheid;
5. Het onderzoeken van de mogelijkheid een Europese 'Federale' Luchtvaartautoriteit op te richten, vergelijkbaar met de Amerikaanse FAA.
6. Het houden van toezicht op de nationale luchtvaartautoriteiten m.b.t. de toepassing van regelgeving t.a.v. de uitgifte van certificaten, erkenningen.

ad 1. Tot nog toe zijn er tien JAR's tot stand gekomen. Behalve voorschriften worden er ook handboeken en interpretaties ontwikkeld.

ad 2. Tot voor kort bestonden er verschillende National Variants, nationale voorschriften die in de JAR's opgenomen werden, wanneer geen algemene overeenstemming over een JAR kon worden bereikt.

De in- en uitvoering van de JAR's is een tweede probleem. Voorschriften die door een intergouvernementele organisatie als de JAA worden opgesteld, zijn wettelijk niet bindend voor de lidstaten. Sommige JAA-lidstaten, waaronder Nederland, gaven vanaf ongeveer 1980 de JAR's successievelijk kracht van wet; andere staten daarentegen hanteerden de JAR's als alternatief voor de nationale voorschriften.

Een gemeenschappelijke structuur voor de EG-lidstaten van de

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

JAA-organisatie bracht de EG tot stand door bij Raadsverordening van 16 december 1991, nr. 3922/91, de JAR's van kracht te verklaren in de Gemeenschap. Hierbij werd tevens de procedure aangegeven voor de toekomstige wijziging van deze JAR-voorschriften en voor het aannemen van nieuwe gemeenschappelijke voorschriften en administratieve procedures (art. 4, 11-12). Wijzigingen zullen doorgaans door de Commissie worden vastgesteld, nieuwe voorschriften worden bij Raadsbesluit vastgesteld. Met de JAA is afgesproken dat deze de voorschriften ontwikkelt en aanpast en deze na aanvaarding door de lidstaten aanbiedt aan de EG-Commissie. De Commissie vormt hierover haar eigen oordeel. Haar voorstel wordt eerst voor advisering aan een adviescommissie van deskundigen uit de lidstaten voorgelegd. Deze commissie zal eind 1993 voor de eerste maal bijeen komen. Zij beslist met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Bij wijziging van de voorschriften is de procedure zo, dat, indien voorstel en advies overeenkomen, de Commissie de voorschriften vaststelt. Indien niet, dan dient de Commissie een voorstel bij de Raad in; de Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Bij het uitvaardigen van nieuwe voorschriften wordt de procedure van art. 84, lid 2 van het Verdrag gevolgd. Hierbij stelt de Raad de maatregelen met gekwalificeerde meerderheid van stemmen vast, na raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité (ECOSOC) en het Parlement (zie verder p. 42 e.v. van dit rapport).

ad 3. De taakstelling wordt op twee manieren uitgevoerd. De eerste mogelijkheid is dat de technische certificatie die in één land in overeenstemming met de JAR-voorschriften is afgerond, in de andere JAA-landen wordt erkend. De tweede mogelijkheid is de gemeenschappelijke certificatie. Hierbij stelt men gemeenschappelijke certificatieteams in, samengesteld uit specialisten, die voor een bepaald project controleren of het produkt(ieproces) voldoet aan de JAR's. Dit gebeurt sedert het einde van de jaren zeventig. In 1990 opereerden er vijftien JAA-certificatieprojecten.

\* Voor de handelingen, zie nrs. 0, 0 en 0.

#### 3.5 Eurocontrol<sup>24</sup>

De Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart (Eurocontrol) te Brussel werd bij verdrag van 13 december 1960 opgericht. Het hoofdkantoor is te Brussel gevestigd. Het verdrag trad in 1963 in werking. Aanvankelijk waren er zes landen lid, waaronder de Benelux-landen; tegenwoordig zijn er veertien lidstaten bij Eurocontrol aangesloten. De organisatie handelt in samenwerking met de nationale burgerlijke en militaire

---

<sup>24</sup> Jaarverslag Eurocontrol 1990; interne notitie LVB/IBZ/IO.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

autoriteiten.

#### **Doeleinden**

Hoofddoel van Eurocontrol is de samenwerking tussen Europese staten op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging te versterken en in het bijzonder de luchtverkeersleiding in het hogere luchtruim van de lid-staten te organiseren.

#### **Organisatie**

Eurocontrol bestaat uit twee beleidsbepalende organen en één uitvoerend orgaan:

- de Permanente Commissie, gevormd door de ministers van V&W en van Defensie van de lid-staten;
- het Bestuurscomité, bestaande uit hoge civiele en militaire ambtenaren van de lid-staten;<sup>25</sup>
- het Agentschap, dat belast is met de uitvoering van de opgedragen taken. Aan het hoofd hiervan staat de directeur-generaal, die het Agentschap vertegenwoordigt en verantwoordelijk is voor het efficiënte functioneren van het Agentschap. Het Agentschap bestaat uit een centrale administratie (beleid en ondersteunende diensten) en externe diensten, zoals Maastricht UAC.

Eurocontrol heeft verschillende vestigingen. Het hoofdkwartier, de Heffingendienst en de Centrale Data Bank zijn gevestigd in Brussel, het Proefcentrum in Brétigny, het Instituut voor de Luchtvaart in Luxemburg, en het Luchtverkeerscentrum in Maastricht.

#### **Taken**

- Het formuleren van een gemeenschappelijk plan op de middellange termijn m.b.t. diensten en installaties voor het luchtverkeer;
- het verzorgen van de verkeersleiding in het hogere luchtruim; uitvoering: Maastricht UAC;
- het vaststellen en innen van en route heffingen van de aan de gebruikers van de diensten voor de luchtvaart opgelegde heffingen; uitvoering: Heffingendienst Brussel;
- het coördineren van onderzoeksprogramma's en projecten van aangesloten staten, het opzetten van gemeenschappelijke programma's en het uitvoeren van eigen onderzoeken en proefnemingen; uitvoering van de laatste taak: Proefcentrum Brétigny;
- het beoordelen van nieuw beleid van andere internationale

---

<sup>25</sup> Voor het vaststellen en innen van en route-heffingen wordt de Permanente Commissie en het Bestuurscomité uitgebreid met de vertegenwoordigers van de bij de Multilaterale Overeenkomst betreffende en route-heffingen (12 februari 1981) aangesloten staten; zie aldaar, art. 1.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

burgerluchtvaartorganisaties;

- het verzorgen van opleidingen voor verkeersleider e.a. specialisten bij de LVB; uitvoering: Instituut voor de Luchtvaart in Luxemburg;
- het opzetten en inrichten van een gemeenschappelijke databank t.b.v. de verkeersleidingsdiensten; uitvoering: Centrale Data Bank; deze databank gaat binnenkort op in de Central Flow Management Unit (CFMU).

Lidstaten kunnen de uitvoering van taken aan Eurocontrol uitbesteden. Niet-lidstaten (recentelijk Albanië) kunnen geholpen worden bij het opzetten van diensten en technieken. Enkele niet-leden laten Eurocontrol de en route heffingen innen.

Aanvankelijk was het de bedoeling dat er een centrale verkeersleiding voor alle aangesloten staten zou komen. Sinds de verdragswijziging van 1981 echter is de overdracht van de nationale luchtverkeersleidingen aan Eurocontrol niet meer verplicht. Tot dusverre hebben alleen de Benelux-landen en (West-)Duitsland de verkeersleiding van burgerluchtvaartverkeer in het hogere luchtruim (boven 9 km.) overgedragen. Het Eurocontrol verkeersleidingscentrum te Maastricht (Maastricht UAC) handelt het verkeer af in de hogere luchtruimten boven het noord-westelijk en midden-westelijk deel van Duitsland (sedert 1974), boven België en Luxemburg (sedert 1972) en boven Nederland (sedert 1986).

Tegenwoordig ligt de nadruk meer op harmonisatie, standaardisatie en (sluipende) integratie. De lange- en middellangetermijn plannen en programma's worden 'geautoriseerd' door ECAC (zie b.v. EATCHIP).

De Coördinatiegroep voor Maastricht, ingesteld door de partijen van de Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door Eurocontrol (25 november 1986), heeft tot taak een gemeenschappelijk standpunt i.v.m. de exploitatie van de luchtverkeersdiensten van het Centrum Maastricht te bepalen.

\* Voor de handelingen, zie de nrs. 0.

#### **3.6 Europese Gemeenschappen (EG)**<sup>26</sup>

##### **Doelstellingen**

Na de Tweede Wereldoorlog ontstaat er in Europa een beweging die

---

<sup>26</sup> De eerste twee paragrafen zijn grotendeels overgenomen van: Bogaarts, Institutioneel onderzoek Rijksdienst voor het wegverkeer (concept 1993), pp. 15-16; verder zijn geraadpleegd: EG, ABC gemeenschapsrecht; De Wit, EG en de luchtvaart; Giemulla/Schmid, European Air Law.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

gericht is op de vorming van een Europese federatie. Het begin wordt gevormd door Franse initiatieven die uiteindelijk zullen leiden tot de instelling van de EGKS, de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal. Het geval wilde dat een aantal Franse en Duitse politici na de oorlog zocht naar wegen om de politieke bezwaren die aan de opbouw van de Duitse kolen- en staalindustrie kleefden (de dreiging van een nieuwe oorlogsindustrie), weg te nemen. Men wilde de oplossing niet vinden in een frustratie van de Duitse wederopbouw, maar in het ondergeschikt maken van het geheel van de Frans-Duitse produktie van kolen en staal aan een Hoge Autoriteit; verzoening dus in plaats van revanche. In 1951 werd het EGKS-verdrag ondertekend, dat toen al veel breder van doelstelling was dan de oorspronkelijk voorgestelde Frans-Duitse samenwerking. In 1957 worden de verdragen voor de EEG (Europese Economische Gemeenschap) en de EGA (de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, ook wel Euratom geheten) ondertekend. Het doel van al deze verdragen is om op de betreffende deelgebieden te komen tot een hoge mate van samenwerking en integratie om op die manier een gestage groei en ontwikkeling te bevorderen.

Het hoofddoel van de EG, de economische integratie, wordt verwezenlijkt door het creëren van een gemeenschappelijke markt. Dit houdt in dat binnen Europa de volgende vier vrijheden gerealiseerd dienen te worden:

1. vrij verkeer van goederen;
2. vrij verkeer van personen;
3. vrij verkeer van diensten;
4. vrij verkeer van kapitaal.

Het tijdperk 1958-1970 gold wat betreft de totstandkoming van de gemeenschappelijke markt als overgangperiode. Het was de bedoeling dat met ingang van 1 januari 1970 de gemeenschappelijke markt gerealiseerd zou zijn.<sup>27</sup> Dat deze termijn niet gehaald is, mag duidelijk zijn. De fase die intreedt na 1970 wordt gekenmerkt door het algemeen geldig worden van de diverse verdragsbepalingen betreffende de realisering van de vier vrijheden. De toepassing van verdragsregels die met de nationale regels strijdig (kunnen) zijn, kan via de gewone rechter worden afgedwongen. Dit heeft tot gevolg dat strijdige nationale wetgeving buiten toepassing wordt verklaard. In deze fase krijgen de nationale overheden ook te maken met EEG-richtlijnen die als hoofddoel hebben het harmoniseren van de nationale wetgevingen. Dit betekent dat de nationale regeringen op sommige terreinen niet onaanzienlijke delen van hun beslissingsbevoegdheid verliezen.

De instrumenten die door de EG gehanteerd worden om tot een gemeenschappelijke markt te komen, zijn:

- a. het primaire gemeenschapsrecht; dit bestaat uit de EEG-,

---

<sup>27</sup> Art. 8 van het EEG-verdrag.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

EGKS- en EGA-verdragen; deze verdragen zijn goedgekeurd door alle nationale parlementen en kunnen alleen bij verdragswijziging veranderd worden;

b. het secundaire gemeenschapsrecht; dit wordt gevormd door besluiten die door de gemeenschappen op basis van de verdragen genomen kunnen worden; de belangrijkste zijn:

- verordeningen, die binnen alle lidstaten geldend zijn;
- richtlijnen, die binnen zekere termijn onverkort door de lidstaten in de nationale regelgeving geïmplementeerd dienen te worden.

#### Organisatie

Ieder verdrag voorziet in de instelling van de volgende organen:

- een Raad, bestaande uit vertegenwoordigers van de regeringen der lidstaten; iedere regering vaardigt een of meer van haar leden af;<sup>28</sup>
- een Commissie, in het EGKS-verdrag Hoge Autoriteit genoemd; de Commissie is een ambtelijk orgaan, waarvan de leden door de regeringen van de lidstaten in onderling overleg worden benoemd;
- een Europees Parlement, ook wel de (Gemeenschappelijke) Vergadering genoemd;
- een Hof van Justitie.

Vlak na het sluiten van de EEG- en EGA-verdragen is besloten om voor alle drie verdragen met ingang van 1 januari 1958 één Europees Parlement en één Hof van Justitie in te stellen<sup>29</sup>. In 1967 is verder besloten om de Commissies en de Raden van de EGKS, de EEG en de EGA samen te trekken tot één Europese Commissie en één Raad<sup>30</sup>. Alhoewel er institutioneel een eenheid is, zijn er nog steeds drie afzonderlijke verdragen. De afkorting EG staat daarom ook voor Europese Gemeenschappen (meervoud).

De Raad neemt de belangrijkste politieke besluiten en vormt de hoogste wetgevende instantie.

De Commissie treedt op als de motor van het gemeenschapsrecht en heeft daarom het recht van initiatief. De Raad kan aan haar bevoegdheden overdragen. Andere belangrijke taken van de Commissie hebben betrekking op:

- het waken over de naleving en de juiste toepassing van het gemeenschapsrecht;

---

<sup>28</sup> Art. 2 Fusieverdrag.

<sup>29</sup> Overeenkomst betreffende bepaalde instellingen welke de Europese Gemeenschappen gemeen hebben van 24 maart 1957, Trb. 76, 93 en 251.

<sup>30</sup> Verdrag tot instelling van één Raad en één Commissie van de Europese Gemeenschappen van 8 april 1965, Trb. 1965, 130 en Trb. 1967, 97.



### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

- het beheer en de uitvoering van de communautaire voorschriften; veruit de belangrijkste taak is het vaststellen van nadere regelingen ter uitvoering van Raadsbeluften;
- de vertegenwoordiging van de EG in internationale organisaties (wat luchtvaartzaken betreft gebeurt dit, afgezien van de Europese luchtvaartorganisaties, nog niet).

Het Parlement wordt sedert 1978 rechtstreeks door de burgers van de lidstaten gekozen. Het heeft, in vergelijking met de nationale parlementen van de lidstaten, zeer beperkte bevoegdheden. Zo kan het Parlement niet de Raad controleren.

#### De RLD en de EEG

##### De vaststelling van het EEG-beleid

Tot 1986 was de luchtvaart onttrokken aan titel IV over het vervoer van het Verdrag van Rome (1957). Sindsdien hebben de Raad en de Commissie tientallen verordeningen en richtlijnen uitgevaardigd, die op alle terreinen van de Europese luchtvaart ingrijpen.

Bij het besluitvormingsproces is een groot aantal instanties, zowel in Brussel als in Den Haag, betrokken. Voor de burgerluchtvaart bestaan enkele expertwerkgroepen die de Commissie adviseren. Hierin zijn de luchtvaartautoriteiten van de lidstaten vertegenwoordigd. Men kent de volgende commissies:

- het Advisory Committee of Agreements and Dominant Positions in Air Transport, het Adviescomité voor Overeenkomsten en Machtsposities in de Luchtvaart; dit adviescomité is ingesteld bij Raadsverordening van 14 december 1987, nr. 3975/87, art. 8, lid 3; EG-Publikatieblad L 374, 31 december 1987;
- het Adviescomité Toegang tot de Markt, ingesteld bij de Raadsverordening van 23 juli 1992, nr. 2408/92, art. 11;
- een comité van deskundigen op het gebied van luchtvaarttechnische (JAA-)zaken, ingesteld bij Raadsverordening van 16 december 1991, nr. 3922/91, EG-Publikatieblad nr. L 373/4, art. 12. Het comité zal in de tweede helft van 1993 voor het eerst bijeenkomen;
- een nog op te zetten adviescomité voor ondersteuning van te voeren onderhandelingen met derde landen, alsmede een onderhandelingscomité dat de Commissie bij het onderhandelen bijstaat.
- een nog op te richten Comité van Luchtvaartdeskundigen, dat tot taak zal krijgen de 'huidige economische en financiële toestand van de luchtvaartindustrie van de Gemeenschap te analyseren en aanbevelingen te doen voor verbetering van het vermogen van deze industrie om het hoofd te bieden aan deze toestand en toekomstige uitdagingen.'<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Zie EG-Publikatieblad C 230/3, 26 augustus 1993.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

- bij Besluit van de Commissie van 30 juli 1990 is nog een Paritair Comité voor de Luchtvaart ingesteld.

Bij de totstandkoming van EG-besluiten wordt een van de volgende procedures gevolgd:

a. De normale procedure is dat de Commissie een voorstel doet en de Raad (in dit geval: de Transportraad) de maatregel vaststelt. In de regel raadpleegt de Raad het Parlement.

b. Sinds 1986 kan het Parlement ook in tweede instantie, nadat het voorstel in de Raad is vastgesteld, over dit voorstel be- raadslagen en advies uitbrengen. De Raad neemt dan een besluit 'in samenwerking met het Europese Parlement' (art. 149 EEG-Verdrag 1956, zoals gewijzigd door art. 7 Europese Akte 1986).

c. De korte procedure is die waarbij de Commissie de bevoegdhe- den uitoefent die de Raad haar verleent ter uitvoering van de Raadsbesluiten, of wanneer zij aanbevelingen doet of adviezen uitbrengt over bij Verdrag bepaalde onderwerpen. In het laatste geval heeft de Commissie een zelfstandige bevoegdheid (art. 155 EEG-Verdrag).

ad a. In deze middellange procedure zijn de betrokken instan- ties: aan EG-zijde de Commissie, de Raad, de Coreper, het Par- lement en alle daarbij behorende commissies; aan Nederlandse zijde wordt overlegd in de PV-instructievergadering, waarbij de instructie aan de Permanente Vertegenwoordiger bij de EG wordt vastgesteld, en in de CoCo. In deze vergadering, die officieel de Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en As- sociatieproblemen (CEIA) heet, wordt de instructie van de mi- nisterraad aan de minister van V&W (of welke andere afgevaar- digde minister dan ook) voorbereid.

ad b. In de lange procedure zijn dezelfde actoren betrokken als onder a, met dit verschil, dat het voorstel voor tweede lezing naar het Parlement gaat. Het Parlement kan dit voorstel aan- nemen, amenderen of verwerpen. Afhankelijk van de uitslag gaat het Parlementsbesluit ofwel direct naar de Raad, ofwel voor amendering terug naar de Commissie. De uitslag in het Parlement bepaalt tevens de wijze van stemming, of deze met unanimiteit of met gekwalificeerde meerderheid geschiedt. Overigens komt het niet vaak voor, dat het Parlement vervoersaangelegenheden in tweede lezing behandelt.

ad c. In de korte procedure consulteert de Commissie slechts de bovengenoemde adviescommissies op luchtvaartgebied. Hierna wordt het besluit gepubliceerd.

Hieronder zijn de stappen in de lange besluitvormingsprocedure achter elkaar gezet. In kolom 1 is de Brusselse kant, in kolom 2 de Haagse kant van het proces belicht:

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

---

#### EEG

Het DG Vervoer van de Commissie doet een voorstel.

De Commissie vraagt advies aan het Economisch en Sociaal Comité (ECOSOC), bestaande uit vertegenwoordigers van bedrijfsleven en consumenten, en aan het Parlement (de Vervoerscommissie).

In voorkomende gevallen raadpleegt de Commissie de adviescolleges voor de luchtvaart, zoals het Adviescollege Mededingen Luchtvaart.

Na aanvaarding van het ontwerp met gewone meerderheid van stemmen door de Commissie en publikatie van het voorstel in het EG-Publikatieblad gaat het voorstel naar de (Transport)Raad.

Het voorstel wordt in de Raadswerkgroep Vervoer, bestaande uit V&W-ambtenaren van de lidstaten (voor Nederland: de Verkeersattaché van de Verkeersraad en experts van de RLD), besproken.

#### Lidstaten, i.c. Nederland

Eventueel raadpleegt het DG experts van de lidstaten.

Voor de eerste twee adviescommissies levert de RLD, in overleg met Economische Zaken, de experts.

De agenda van de Raadswerkgroep Vervoer wordt verspreid op V&W (DGV en RLD), voor de RLD via bureau ICAO-zaken, nu CIOC. Er is een speciaal departementaal overlegorgaan voor EG-zaken: DOE. Binnen de RLD is er overleg in de EGO, de EGG Overleggroep RLD (voortouw: VI); hieraan neemt ook de Verkeersattaché in Brussel deel.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

Het Coreper, het Comité van Permanente Vertegenwoordigers van de lidstaten, maakt het voorstel besluitklaar voor de Raad. (De Nederlandse PV voor Verkeer en Waterstaat heet Verkeersraad.) Zoveel mogelijk worden geschilpunten verzoend, alvorens het Comité het voorstel op de agenda van de Raad plaatst.

Het dossier is gereed voor behandeling in de (Transport)Raad.

De Raad stelt - in de regel met gekwalificeerde meerderheid - het besluit vast en maakt het bekend.

Bij toepassing van de procedure voor institutionele samenwerking bepaalt de Raad een 'gemeenschappelijk standpunt', dat het Parlement kan overnemen, amenderen of verworpen (zie verder boven onder punt b).

#### De uitvoering van het EEG-beleid

De bevoegde instanties van de lidstaten moeten meewerken aan de uitvoering van de EG-maatregelen. Dit houdt onder meer in:

- het implementeren van EG-richtlijnen in de nationale regelgeving;
- het uitvoeren van administratieve besluiten van de EG-instellingen;

Voorafgaande aan de vergadering van de Coreper, wordt de instructie voor de PV van Nederland vastgesteld in de PV-instructievergadering. V&W is vertegenwoordigd door DGV en de RLD, die de tekst levert. Buitenlandse Zaken zit de vergadering voor en bewaakt de algemene Nederlandse beleidslijn.

In het ambtelijk voorportaal van de Onderraad voor Europese Zaken (van de minister-raad) wordt de instructie voor de minister van V&W voorbereid. De instructie wordt in de ministerraad vastgesteld. De RLD maakt voor de minister een voorlopig en, vlak voor de vergadering, een gedetailleerd dossier gereed (hierin o.a. de verslagen van de Raadswerkgroep en van de Coreper).

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

- het beroep aantekenen bij de Europese Raad tegen besluiten van de Commissie;
- het informeren van andere lidstaten.

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

#### 3.7 Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO)

De organisatie is in 1949 opgericht; haar hoofdkwartier is sedert 1967 in Brussel gevestigd. Op het terrein van de burgerluchtvaart zijn van belang de Senior Civil Emergency Planning Committee (SCEPC), het daaronder hangende Civil Aviation Planning Committee (CAPC) en het Committee for European Airspace Coördination (CEAC).

#### **Doelstelling en middelen**

De NAVO is een militaire bondgenootschap, dat tot doel heeft agressie te voorkomen of deze zo nodig af te slaan.

#### **Organisatie<sup>32</sup>**

Hoogste orgaan van de organisatie is de Noord Atlantische Raad. De Raad komt - in verschillende samenstelling - in permanente of in plenaire zitting bijeen. In het eerste geval vormen ambtenaren, Permanente Vertegenwoordigers, de Raad, in het tweede geval bestaat de Raad uit de ministers van Buitenlandse Zaken of hun plaatsvervangers. De meeste defensieaangelegenheden worden behandeld door het Defensie Planning Comité (DPC). Het DPC heeft op defensieterrein praktisch dezelfde functies en autoriteit als de Raad. Het vergaderpatroon is hetzelfde: in permanente zitting komen de PV's bijeen, in plenaire zitting de ministers van Defensie.

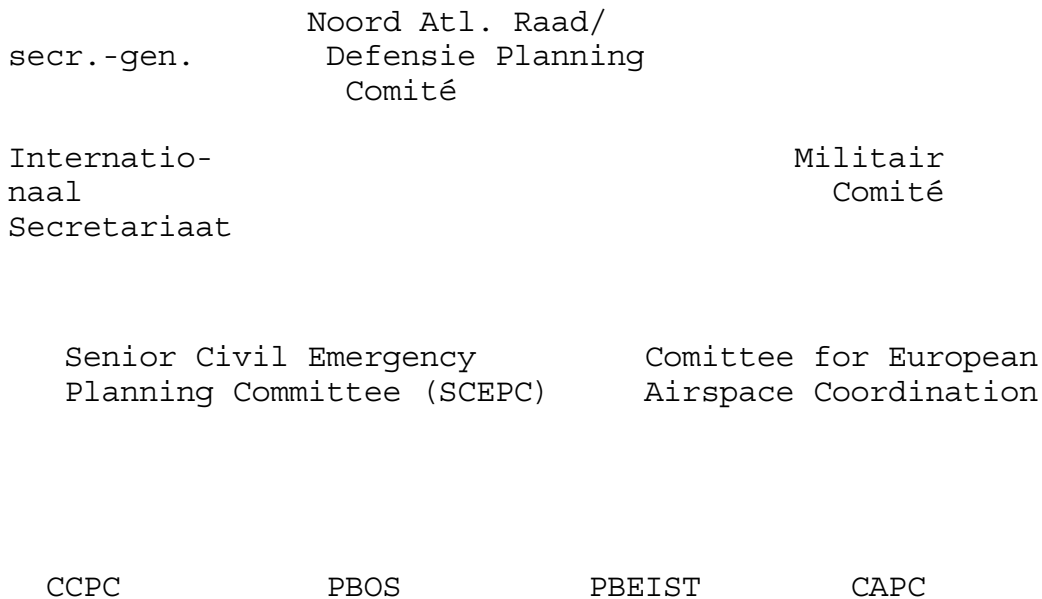
Het toporgaan van de militaire organisatie, het Militair Comité, geeft adviezen aan de Raad/Defensiecommissie en instructies aan de hoogste NAVO-commandanten. Het bestaat uit de chefs van staven van de lidstaten (uitgezonderd Frankrijk).

---

<sup>32</sup> NAVO, Feiten en cijfers, hoofdstuk 22.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

---



Afbeelding 11 Civiele organisatie van de NAVO op het gebied van verkeer en vervoer.

Onder de Raad vallen ongeveer twintig vaste adviesorganen.<sup>33</sup> Deze leggen rapporten en aanbevelingen aan de Raad/DPC voor en implementeren de besluiten van de Raad/DPC. Een van deze comités is de Senior Civil Emergency Planning Committee (SCEPC), ofwel: Comité der Hoofdverantwoordelijken voor de Civiele Verdedigingsplanning. Dit comité is, namens de Raad, verantwoordelijk voor de coördinatie en planning van de inzet en exploitatie van civiele hulpbronnen voor de gemeenschappelijke defensie van de verdragsorganisatie. Daarnaast coördineert de SCEPC maatregelen voor de burgerbescherming (zie verder Pivot, Telecommunicatie, p. 34 e.v.).

Onder de SCEPC vallen de verschillende planningcomités, werkgroepen, expertgroepen etc. De vaste comités die op het terrein van verkeer en waterstaat bestaan, zijn in bovenstaand schema weergegeven. Op het terrein van de burgerluchtvaart is het relevante comité het Civil Aviation Planning Committee (CAPC). Voornaamste taak van het Planningscomité voor de Burgerluchtvaart is het overleggen over de planning en coördinatie van de ondersteuning door de burgerluchtvaart van militaire plannen, in de eerste plaats voor het overbrengen van militaire troepen naar Europa. De 'civiele' taak van CAPC, het in stand houden van de burgerluchtvaart voor civiele doeleinden,

---

<sup>33</sup> Voor het volgende: NAVO, Feiten en cijfers, pp. 289-293.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

krijgt minder de nadruk. Ambtelijke ondersteuning aan de CAPC wordt door de Civil Emergency Planning Directory (CEPD) verleend: voor ieder comité dat onder de SCEPC valt, zijn er gespecialiseerde adviseurs. Ook het Comité voor de Coördinatie van het Europese Luchtruim is hierbij betrokken.

Het Comité voor de Coördinatie van het Europese Luchtruim, of Committee for European Airspace Coordination (CEAC) is in de NAVO-organisatie een hoger orgaan dan de CAPC.<sup>34</sup> Het staat op gelijke hoogte als de SCEPC. CEAC, opgericht in 1955, is een gemengd, burger-militair adviescomité van de Raad/DPC. De leden vertegenwoordigen de burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten van de NAVO-landen. In voorkomende gevallen worden vertegenwoordigers van de ICAO, de IATA en Eurocontrol als waarnemer uitgenodigd.

Algemeen doel van de CEAC is het bevorderen van de veiligheid en het efficiënt gebruik van de luchtvaart, zonder hierbij inbreuk te maken op de behoeften van de militaire gebruikers van de lucht. Middelen hiertoe zijn onder meer:

- het bevorderen van een grotere uniformiteit/compatibiliteit in de burgerlijke-militaire luchtverkeersleiding in geheel Europa;
- het oprichten van gemeenschappelijke controlecentra;
- het gemeenschappelijk gebruik van radarinstallaties;
- het coördineren van de behoeften aan gemeenschappelijke navigatie- en communicatiehulpmiddelen en daarbij behorende frequenties;
- het plannen en treffen van regelingen voor de veilige uitvoering van luchttoefeningen of de snelle aanvoer van versterkingen naar Europa.

Het CEAC is het enige internationale forum voor burgerlijke en militaire luchtruimaangelegenheden.

#### **Bijdrage van de RLD aan het NAVO-beleid**

In de SCEPC kan de RLD een inhoudelijke inbreng hebben bij de voorbereiding. De voorbereiding en het overleg in Brussel worden echter door Buitenlandse Zaken, dan wel Binnenlandse Zaken gevoerd.

In de CAPC 'trekt' de RLD het gehele traject van vooroverleg tot uitvoering van de besluiten en aanbevelingen, die na goedkeuring in de SCEPC naar de lidstaten gaan. Nationaal (voor)overleg voert de RLD met het ministerie van Defensie (Defensiestaf en Nationaal Territoriaal Commando in Delft) en met het bedrijfsleven (KLM). Het overleg is de laatste tijd uitsluitend informeel. De Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd is 'slappende'. De RLD voert de delegatie aan waarin ook het bedrijfsleven en, sinds kort, Defensie vertegenwoordigd is.

---

<sup>34</sup> Bron: NAVO, Feiten en cijfers, pp. 335-338.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

Het overleg in de CEAC wordt nationaal voorbereid in het College van Advies in Luchtvaartangelegenheden (CAL), vanaf 1986 de Luchtverkeerscommissie (LVC). Hiervan maken deel uit: RLD/LVB (per 1993: de LVB-organisatie), de Koninklijke Luchtmacht en de Marineluchtvaart (zie verder p. 91).

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v. en nr. 0.

#### 3.8 Handelingen

##### Algemeen

ACTOR: V&W/DG RLD/VI/V

(1 ) HANDELING

Het inhoudelijk coördineren van het internationale RLD-beleid, voor zover dit uitgedragen wordt in het departementale overleg Coördinatie Internationale Betrekkingen (COIB).

Periode: 1990-

NB. Voor het overleg binnen het DOE of het EGO, zie p. 42.

Bron: Afdelingsplan hoofdafd. Vervoer 1993-1998

ACTOR: V&W/DG RLD/VI/V

(2 ) HANDELING

Het voeren van overleg met de overige Koninkrijksdelen over het behoud van een goede luchtvervoersrelatie tussen de Rijksdelen en over de eenheid van beleid naar derden (EG) toe.

Periode: 1945-

#### **De International Civil Aviation Organisation (ICAO)**

Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over de vergaderingen van de overleg- en bestuursorganen van de ICAO.

NB. Activiteiten:

- het voeren van nationaal vooroverleg met Buitenlandse Zaken, Justitie, Economische Zaken en bedrijfsleven (zie handeling nr. 0 en 0);
- het samenwerken met andere ABS-landen (Oostenrijk, België en Zwitserland) ten einde een permanente vertegenwoordiging



### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

bij de vaste ICAO-organen te verzekeren en - waar mogelijk - een gemeenschappelijk standpunt in die organen uit te dragen.

Periode: 1945-

Bron: zie bronopgave par. 3.2

ACTOR: V&W/DG RLD/alle directies

(4 ) HANDELING

Het (doen) uitvoeren van de besluiten genomen door de Raad van de ICAO;  
NB. Aktiviteiten:

- het integreren van internationale regelingen, waaronder standaarden, aanbevelingen en procedures, in de nationale regelgeving;
- het opgeven van verschillen tussen nationale en internationale normen en methoden.

Periode: 1945-

ACTOR: V&W/DG RLD/alle directies

(5 ) HANDELING

Het indienen van financiële verslagen en statistische opgaven.

Periode: 1945-

ACTOR: Nederlandse leden van de Legal Committee van de ICAO

(6 ) HANDELING

Het overleggen en adviseren over tot stand te brengen internationale regelingen in het kader van de Legal Committee.

Periode: 1947-

Bron: SSAD-FAZ: dossiers betreffende Nederlandse leden ICAO Legal Committee, 1950-1979.

NB. Het Comité is in 1947 door de ministers van V&W, Buitenlandse Zaken en Justitie ingesteld, bij gemeenschappelijke Beschikking van 12 augustus 1947, La A, II, RLD. Tot aan het begin van de jaren zeventig overheerste het niet-ambtelijke deel van de commissie. Naderhand werd, in navolging van de politisering van de besluitvorming van de ICAO, het ambtelijke element zwaarder. Vertegenwoordigd zijn: de KLM, Justitie (sedert 1959), Buitenlandse Zaken (o.a. de burgerluchtvaartattaché te Londen), de RLD. Verder zijn enkele hoogleraren lid. Het secretariaat wordt verzorgd door de RLD. De commissie heeft een externe voorzitter.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

ACTOR: Nederlandse leden van de Legal Committee van de ICAO

(7 ) HANDELING

Het bijwonen van de vergaderingen van de werkgroepen en van de conferenties van het Legal Committee van de ICAO; het rapporteren over de resultaten.

Periode: 1947-

ACTOR: Nederlandse leden van de Legal Committee van de ICAO

(8 ) HANDELING

Het adviseren over de uitvoering van de internationale regelingen in de nationale wetgeving.

Periode: 1947-

#### **De European Civil Aviation Conference (ECAC)**

ACTOR: V&W/DG RLD/alle directies

(9 ) HANDELING

Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over het overleg en de besluitvorming binnen de ECAC-organen.

Periode: 1955-

NB. Nationaal vooroverleg vindt plaats met Justitie voor beveiligingszaken, Economische Zaken voor luchtvervoerszaken, Buitenlandse Zaken voor b.v. de toelating van nieuwe lidstaten, en met het bedrijfsleven (luchtvaartmaatschappijen, luchthavens).

Bron: zie bronopgave par. 3.3

ACTOR: V&W/DG RLD/alle directies

(10 ) HANDELING

Het (doen) goedkeuren en implementeren van de besluiten en recommendaties van de ECAC.

Periode: 1955-

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

#### De Europese Gemeenschappen (EG)

ACTOR:V&W/DG RLD/alle directies en LVB-organisatie

(11 ) HANDELING

Het voorbereiden, deelnemen en rapporteren over de vergaderingen van de EG-instellingen.

Periode: 1986-

NB. Activiteiten:

- het voeren van intern overleg binnen de RLD en V&W en inter-departementaal overleg met vakministeries (EZ) en Buitenlandse Zaken in de PV-instructievergadering en de Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen (CEIA of CoCo);
- het voorbereiden etc. van de vergaderingen van de expert-comités van de Commissie en de Raad;
- het voorbereiden, etc. van de vergaderingen van de Transportraad;
- het overleggen met andere ministers en met de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post (HDTP) over voorstellen en programma's die (mede) betrekking hebben op de luchtvaart(industrie).

NB. Te denken is aan de voorstellen of programma's afkomstig van het DG XII (Wetenschappen, Onderzoek en Ontwikkeling), of van het DG XIII (Telecommunicatie, Informatie-industrieën en Innovatie).

Bron: De Wit, EG en luchtvaart.

ACTOR:V&W/DG RLD/alle directies en LVB-organisatie

(11 ) HANDELING

Het meewerken aan de uitvoering van de EG-besluiten.

Periode: 1986-

NB. Activiteiten:

- het implementeren van EG-richtlijnen in de nationale regelgeving;
- het uitvoeren van administratieve besluiten van de EG-instellingen;
- het beroep aantekenen bij de Europese Raad tegen besluiten van de Commissie;
- het informeren van andere lidstaten.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

#### De Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO)

ACTOR: V&W/DG RLD/VI

(13 ) HANDELING

Het adviseren van de ministers van Buitenlandse, dan wel Binnenlandse Zaken over de agenda en het Nederlandse standpunt ter vergadering van het Senior Civil Emergency Planning Committee (SCEPC) van de NAVO.

Periode: 1949-

Bron: Inlichtingen CIOC

ACTOR: V&W/DG RLD/VI

(14 ) HANDELING

Het meewerken aan de uitvoering van besluiten van de SCEPC (NAVO) op het terrein van de burgerluchtvaart.

Periode: 1949-

ACTOR: V&W/DG RLD/VI

(15 ) HANDELING

Het, samen met de minister van Defensie en het bedrijfsleven, voorbereiden en deelnemen aan de vergaderingen van het Civil Aviation Planning Committee (CAPC) van de NAVO; het meewerken aan de nationale uitvoering van de besluiten van het CAPC.

Periode: 1949-

Bron: Inlichtingen CIOC

ACTOR: minister van Defensie

(16 ) HANDELING

Het, samen met de V&W en het bedrijfsleven, voorbereiden en deelnemen aan de vergaderingen van het Civil Aviation Planning Committee (CAPC) van de NAVO; het meewerken aan de nationale uitvoering van de besluiten van het CAPC.

Periode: 1949-

NB. De CBO is bij Beschikking van de V&W, Algemene Zaken, Buitenlandse Zaken en Defensie van 26 januari 1965 opgericht.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

Voorzitterschap en secretariaat worden vervuld door de RLD (directie Luchtvervoersbeleid). Samenstelling CBO 1985: V&W (5), Defensie (7), Buitenlandse Zaken (2), Binnenlandse Zaken (1), Financiën (1) en KLM. De Commissie is tegenwoordig slapende. De relevante wetsartikelen zijn LVW art. 57-61.

Bron: SIC, Tweede Interimrapport, II, p. 96.

ACTOR: Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd (CBO)

(17 ) HANDELING

Het adviseren en doen van voorstellen over de inschakeling van burgerluchtvaartpersoneel en -materieel in tijden van oorlog(sgevaar) ten dienste van de NAVO/Koninklijke Luchtmacht.

Periode: 1965-

NB. Met vertegenwoordigers van het luchtvaartmaatschappijen (KLM, Martinair) wordt onderhandeld over de omvang en de voorwaarden van de inzet.

#### **GATT, OESO en UNCTAD**

ACTOR: V&W/DG RLD/VI

(18 ) HANDELING

Het, in overleg met de ministeries van Economische Zaken en Financiën, behartigen van de luchtvaartbelangen in de overlegfora van de GATT, de OESO en de UNCTAD, alsmede het implementeren van de relevante besluiten van deze overlegfora.

Periode: 1947-

Bron: Afdelingsplan hoofdafd. Vervoer 1993-1998

ACTOR: V&W/DG RLD/VI

###

( ) HANDELING

NB. Het Comité voor de Handel in Burgerluchtvaartuigen is een overlegorgaan van de ondertekenaars van de Overeenkomst en heeft als taken:

- het overleggen over de toepassing of wijziging van de Overeenkomst inzake de handel in burgerluchtvaartuigen;
- het toezicht houden op de toepassing van de Overeenkomst;
- het behandelen van klachten tegen de handelspolitiek van een der ondertekenaars.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

-----

De Overeenkomst is onder de auspiciën van de GATT gesloten. Partijen zijn zeven Europese staten, de VS en Japan.

Bron: Multilaterale Overeenkomst inzake de handel in burgerluchtvaartuigen, 12 april 1979, Trb. 1980, 20 en 128, voor het gehele Koninkrijk in werking getreden op 14 mei 1981

#### (19 ) HANDELING

- 4 Het meewerken aan de totstandbrenging en uitvoering van de Overeenkomst inzake de Handel in Burgerluchtvaartuigen; ca. 1975-
- NB. Aktiviteiten:
- het, samen met Economische Zaken, deelnemen aan het overleg in het Comité voor de Handel in Burgerluchtvaartuigen;
  - het (doen) wegnemen van fiscale en (technische) handelsbelemmeringen.

#### **Bilaterale betrekkingen**

- 5 Het bevorderen van de exportmogelijkheden van de Nederlandse luchtvaartsector, onder meer door bemiddeling bij de toewijzing van subsidies voor luchtvaartprojecten in 'ontwikkelingslanden' (Oost-Europa, Indonesië); ca. 1975-
- NB. Recente EZ-programma's zijn PSO (Programma Samenwerking Oost-Europa) en PESP (Programma Economische Samenwerking Projecten); zie ook handeling nr. 0.

### Hoofdstuk 3: Internationale samenwerking

---

## 4 TAAKGEBIED VEILIGHEID IN DE LUCHTVAART

### 4.1 Toelichting

Het belang van een goede verkeersordening en een grote mate van veiligheid in de luchtvaart brengt voor de overheid drie belangrijke taken met zich:

1. het stellen van eisen aan en het toezicht houden op de veiligheid/veilig gedrag van het luchtvaartpersoneel, het luchtvaartmaterieel en de vluchtuitvoering;
2. de luchtverkeersbeveiliging;
3. het onderzoeken van rampen, ongevallen en incidenten en het nemen van eventuele (tucht)maatregelen.

#### **Toezicht op de veiligheid<sup>1</sup>**

De regelgeving terzake is gebaseerd op drie annexen van het Verdrag van Chicago van 1944. Het toezicht heeft betrekking op a) het luchtvaartpersoneel, b) het luchtvaartmaterieel (de luchtwaardigheid) en c) de combinatie van 1 en 2 tijdens de vluchtuitvoering.

#### a. Toezicht op de vakbewaamheid van het luchtvaartpersoneel

Het is verboden een luchtvaartuig te bedienen zonder lid te zijn van het stuurhutpersoneel en zonder in het bezit te zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid (LVW 1958, art. 8).

Voorwaarden voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen zijn:

- het bereikt hebben van een bepaalde minimum leeftijd;
- het in het bezit zijn van een vliegmedisch keuringsbewijs;
- het met goed gevolg afgelegd hebben van de theoretische en praktische examens;
- het bezitten van de vereiste ervaring.

Men maakt bij het verlenen van bevoegdheidsbewijzen en de daarin vervatte bevoegdheidsverklaringen verschillende onderscheidingen, namelijk tussen:

- stuurhutpersoneel (bestuurder, navigator etc.) en grondpersoneel (grondwerktuigkundige, zweefvliegtechnicus);
- verschillende soorten luchtvaartuigen, namelijk: vliegtuigen, zweefvliegtuigen, vrije ballons, andere soorten;
- verschillende categorieën, klassen en typen vliegtuigen;
- het doel van de vlucht met een vliegtuig (b.v. verkeersvluchten, niet-commerciële vluchten).

Het uitoefenen van de bevoegdheid is afhankelijk gesteld van bepaalde voorwaarden; de belangrijkste hiervan zijn de verschillende soorten bevoegdheidsverklaringen. Zo mag de houder

---

<sup>35</sup> Bron: Van der Tuuk Adriani, RLD vijftig jaar, hoofdstuk 9.



## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

van een vliegbewijs slechts dienst doen als eerste bestuurder van een vliegtuig, indien in zijn vliegbewijs een bevoegdheidsverklaring is opgenomen voor de categorie, de klasse en het type vliegtuig. Voor het uitvoeren van vluchten ten aanzien waarvan tevens instrumentvliegvoorschriften toepasselijk zijn, heeft hij bovendien de bevoegdverklaring 'blindvliegen' nodig. Er zijn sedert 1978 acht examencommissies.

Het toezicht op het luchtvaartpersoneel, waaronder sinds 1 december 1993 (de verzelfstandiging van de LVB) ook de luchtverkeersleiders vallen, brengt de volgende taken met zich:<sup>36</sup>

- het stellen van de eisen aan het verkrijgen en het uitreiken van brevetten met bevoegdverklaringen voor het besturen en onderhouden van luchtvaartuigen, de uitoefening van luchtverkeersleiding (sedert december 1993) en het geven van vlieglessen.

- het stellen van voorwaarden aan de opleidingen voor privé-vliegers, grondwerktuigkundigen en verkeersleiders, het verstrekken van onderwijs aan verkeersvliegers, en het organiseren van rijksexamens.

Tot 1959 was er één (erkende) particuliere opleiding: de NV Nationale Luchtvaartschool (NLS), gevestigd te Beek<sup>37</sup>; in 1980 bestonden er twaalf erkende opleidingen. Een hiervan is de MTS Luchtvaarttechniek Anthony Fokkerschool (AFS) voor grondwerk-  
tuigkundigen.

- het verzorgen van de rijksopleiding tot verkeersvlieger, de omscholing van militair tot burgervlieger etc.

Lange tijd verzorgde de Staat de opleiding tot verkeersvlieger. Naderhand ging de Rijksluchtvaartschool (RLS), opgericht in 1945 en tot voor kort onderdeel van de RLD, ook andere opleidingen verzorgen, zoals de opleiding van vliegers t.b.v. de Koninklijke Marine, en de vlieginstructeursopleiding t.b.v. de Koninklijke Luchtmacht. In 1956 werd de gehele school gevestigd op de luchthaven Eelde (Drenthe). Per 1 juli 1991 werd de RLS geprivatiseerd onder de naam van KLM Luchtvaartschool BV (KLS). Enig aandeelhouder is de KLM.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Bron: Van der Tuuk Adriani, RLD vijftig jaar, pp. 53 e.v. Sinds de verzelfstandiging van de LVB in 1993 behoren hiertoe ook de luchtverkeersleiders en operators van luchtvaartstations.

<sup>37</sup> Een commissie van toezicht zag toe op de nakoming van de veiligheidseisen.

<sup>38</sup> Bron: CA RLD 07.8 blokperiode 1990-1999: wijze van uitoefening van de bestuurs- en beheerstaak; privatisering RLS.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- de vliegmedische keuring van vliegers.

De keuringen worden sedert 1952 uitgevoerd door het Nationaal Lucht (- en Ruimtevaart) Geneeskundig Centrum (NLRGC) te Soesterberg. Voordien gebeurde dit bij de Geneeskundige Dienst van de Legerluchtmacht Nederland.

- het periodiek testen van vliegtuigbestuurders op vliegtechniek en uitvoeren van noodprocedures.

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

### b. Toezicht op de luchtwaardigheid

Het toezicht op de 'initiële en continue' luchtwaardigheid van vliegmaterieel omvat de volgende onderdelen:

- het toezicht op bedrijven erkend voor de produktie van vliegtuigen of vliegtuigcomponenten;
- het verrichten van typekeuring van vliegtuigen of vliegtuigcomponenten;
- het goedkeuren van type- en seriewijzigingen op luchtvaartuigen;
- het toezicht houden op bedrijven erkend voor onderhoud aan luchtvaartuigen en/of componenten;
- het bewaken van de veiligheid van vliegmaterieel tijdens de levensduur.

### Typecertificatie en produktkeuring

Het is, behoudens een enkele uitzondering, verboden om zonder geldig bewijs van luchtwaardigheid de luchtvaart uit te oefenen. Bij de keuringsprocedure van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen wordt onderscheiden naar:

- het type en de serie van het luchtvaartuig;
- de categorie en het gebruik dat daarvan gemaakt wordt;
- (bij import:) het land van herkomst en produktie.

De keuring van een nieuw type vliegtuig, of een grondige wijziging van de 'configuratie',<sup>39</sup> is aanmerkelijk zwaarder dan de keuring van een vliegtuig dat in serie naar een bepaald basisontwerp wordt gebouwd. De typekeuring betreft zowel ontwerp, prototype als produktiemethoden. Een typecertificatie heeft dus

---

<sup>39</sup> Een configuratie is een samenstel van delen (componenten en subsystemen) die tezamen als een totaliteit functioneren. Vgl. RTL 1959, laatstelijk gewijzigd bij Besluit van 13 juli 1987, Stb. 449, art. 89, lid 3: "Indien als gevolg van wijzigingen ... van een op de hoofdpunten gewijzigd ontwerp sprake is, wordt het luchtvaartuig als een nieuw type beschouwd." Men spreekt dan van 'serie-certificatie'.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

geen betrekking op een 'fysiek' toestel. De keuring van een serieluchtvaartuig betreft slechts de uitvoering. De typekeuring is eenmalig, de seriekeuring is periodiek. Bij goedkeuring van een luchtvaartuigtype<sup>40</sup> wordt sinds 1981 een type-certificaat uitgereikt, bij goedkeuring van een serie-luchtvaartuig wordt een bewijs van luchtwaardigheid (BvL) afgegeven.

Bij een typekeuring wordt onder meer nagegaan, of het type voldoet aan de luchtwaardigheidseisen; deze eisen zijn gebaseerd op de FAR's en/of JAR's en eventueel aanvullende Nederlandse eisen. Onder de luchtwaardigheidseisen valt sedert ca. 1970 eveneens de geluidsproductie (geluidscertificatie). Het onderzoek richt zich op de vliegeigenschappen, de bestuurbaarheid, de prestaties en de onderhoudbaarheid van het luchtvaartuig. Een deel daarvan wordt uitbesteed aan het NLR. Bij de afgifte van een BvL wordt de toestand van het toestel getoetst aan de in het type-certificaat gestelde voorwaarden. Bij de typekeuring is de fabrikant of zijn vertegenwoordiger betrokken, bij de seriekeuring is dit de eigenaar of houder van het toestel.

De bouw, groot onderhoud en revisie van de zwaardere categorie luchtvaartuigen (verkeersvliegtuigen, helicopters) moet door erkende bedrijven uitgevoerd worden. Zodoende kan het toezicht van de RLD zich beperken tot de organisatie van de produktie, de produktiemiddelen en de controlemethoden van het bedrijf.

Bij import moeten de luchtvaartuigen voldoen aan de luchtwaardigheidseisen van het exporterende/producerende land, aan internationale normen en aan de bijzondere Nederlandse eisen.

### Bewaking van de vliegveiligheid

In art. 76 van de RTL wordt aangegeven wat onder luchtwaardige toestand verstaan wordt. Ten einde de luchtwaardigheid te behouden dan wel te herstellen, zijn de eigenaar of houder van een luchtvaartuig enkele verplichtingen opgelegd (RTL, art. 77), zoals:

- het onderhouden, reviseren en herstellen van het luchtvaartuig of onderdelen hiervan i.o.m. de voorschriften;
- het voeren van een technische administratie;
- het rapporteren van defecten en gebreken;
- het opgave doen van het jaarlijkse aantal vlieguren (sinds 1978).

Het niet nakomen van de verplichtingen kan tot schorsing dan wel intrekking van het BvL leiden.

Standaardisatie, kwaliteitszorg, werkuitvoering door erkende

---

<sup>40</sup> Alle luchtvaartuigen van hetzelfde basisontwerp, met inbegrip van alle wijzigingen daarop, doch met uitzondering van de wijzigingen die een verandering ten gevolge hebben in de bedienings- of vliegeigenschappen; RTL, art. 17 en 74.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

---

bedrijven en bevoegde werktuigkundigen volgens geaccepteerde onderhoudsschema's,<sup>41</sup> plus samenwerking tussen Europese luchtvaartautoriteiten moeten het toezicht van de RLD op afstand houden. In uiterste geval kan de RLD door Bijzondere Luchtwaardigheids Aanwijzingen (BLA's) inspecties of wijzigingen verplicht stellen.

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

### c. Toezicht op de vluchtvoorbereiding en -uitvoering

'Veilig verkeer' in de lucht is niet alleen afhankelijk van deugdelijk vliegmaterieel en bevoegde vliegers. Een vlieger met slaaptekort en een kajuitbemanning die onvoldoende getraind is, brengen de vliegveiligheid in gevaar. Vandaar dat de overheid nog allerlei regels en voorwaarden stelt aan de beoefening van de luchtvaart. Aan deze voorwaarden moet voldoen worden, voordat een vergunning tot vluchtuitvoering verleend wordt. Regels worden voor tal van aspecten van het 'operationeel' gebruik van de luchtvaartuigen ontwikkeld, b.v. ten aanzien van de rust- en werktijden van het boordpersoneel, de informatieverstrekking vóór de aanvang van de vlucht, de technische vereisten waaraan de boordapparatuur moet voldoen, de hoeveelheid brandstof, de berging van de handbagage, en zo meer.

Naast veiligheidsaspecten heeft het gebruik van luchtvaartuigen ook een milieuaspect. De geluidsemissie wordt bestreden door grenzen te stellen aan het proefdraaien en door het aanwijzen van optimale vliegpaden. De bestrijding aan de bron kwam hierboven al ter sprake. De luchtverontreiniging wordt eveneens door maatregelen aan de bron en in het gebruik (slepen in plaats van taxiën) bestreden.

Drie aspecten verdienen nog enige nadere aandacht:

\* het verlenen e.d. van vergunningen tot vluchtuitvoering

De vluchtuitvoeringsvergunning is een zuiver technische vergunning aan luchtvaartbedrijven tot het uitvoeren van vluchten, te beschouwen als complement op de exploitatie/luchtvervoersvergunning (zie pp. 112 e.v.). De vergunning wordt voor een periode van ten hoogste vijf jaar verleend, als de luchtvaartmaatschappij aangetoond heeft, dat 'het luchtvervoer op veilige wijze zal worden verricht'.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Tot 1980 werden onderhoudsprogramma's van luchtvaartuigen door de RLD/LI goedgekeurd. Nadien worden zij alleen nog aangemerkt als acceptabel of niet; OAL 87-30.

<sup>42</sup> RLT, art. 104; zie ook Van der Tuuk Adriani, RLD vijftig jaar, 47, 63-64.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- \* het verlenen van ontheffing op verboden luchtruimgebruik

Behoudens nakoming van de gestelde regels of ontheffing is het verboden met toestellen die krachtens LVW 1958, art. 1 onder b geen luchtvaartuig zijn, gebruik te maken van het luchtruim. Dit zijn ballons, modelvliegtuigen, kabelvliegers, (sedert 1969) luchtkussen voertuigen, en (sedert 1981) doelvliegtuigen, kleine luchtschepen, valschermzweefvliegtuigen en zeilvliegtuigen (zie ook RTL, art. 118, in 1981 vervangen door LVR-1980, art. 65, lid 2). Hiervan moeten onderscheiden worden de luchtvaartuigen die wel als zodanig in de LVW zijn aangemerkt, maar die door hun aard en gebruik in het luchtruim van de toepassing van de wet moeten worden uitgezonderd.

- \* het controleren van Nederlands vliegmaterieel tijdens de vluchtuitvoering

Vluchtinspecteurs van de RLD controleren tijdens de vlucht de prestaties van het luchtvaartuig, de communicatie- en navigatieapparatuur en de bemanning in onderlinge relatie en in relatie tot de omgeving, en toetsen de uitkomsten aan de normen.

- \* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

### **De luchtverkeersbeveiliging<sup>43</sup>**

#### Beleidskader

De regelgeving berustte tot voor kort op enkele artikels van de LVW. Sedert 1993 biedt de Wet Luchtverkeer (WLV) de grondslag. Voornaamste uitvoeringsbesluit is het Luchtvaartreglement (LVR), dat sinds 1929 verschillende malen herzien is. Het laatste LVR is tegelijk met de WLV in werking getreden (1993). Het LVR bevat voor het grootste deel luchtverkeersregels.

Met de 'bevordering van de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer' (titel LVR-1980) is onder meer de RLD-directie Luchtverkeersbeveiliging, per 1 januari 1993 de verzelfstandigde LVB-organisatie (zie hoofdstuk 2), belast. Behalve de LVB zijn er nog twee andere autoriteiten bij de luchtverkeersbeveiliging betrokken: het ministerie van Defensie (de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marine), en de Europese Organisatie voor Luchtverkeersbeveiliging Eurocontrol. De LVB vervult, in samenwerking met de twee andere luchtverkeersbeveiligingsorganisaties, drie hoofdtaken: a) het beheer en de indeling van het luchtruim, b) het opstellen van verkeersregels,

---

<sup>43</sup> Bron: LVR-1980 en 1992 + nota van toelichting; De Roode, Luchtverkeersbeveiliging; Bijsterveld & Vorhauer, Luchtverkeersleiding; Van der Tuuk Adriani, RLD vijftig jaar, hoofdstuk 10; SBL, dl. a, pp. 49-70.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

---

en c) de luchtverkeersdienstverlening.

### a. Indeling en beheer van het luchtruim

Het Nederlandse luchtverkeersgebied, het 'vluchtinformatiegebied Amsterdam', strekt zich over het Nederlandse grondgebied en een deel van de Noordzee uit. Het grootste deel van het luchtruim is (horizontaal en verticaal) opgebouwd uit verkeersgebieden. In deze gebieden worden verkeersleiding gegeven. Daarom spreekt men van gecontroleerde gebieden. Er zijn drie soorten verkeersgebieden: a) plaatselijke verkeersgebieden (tot 3000 voet), b) naderingsverkeersgebieden (ca. 15.000 tot 20.000 voet), c) 'algemene verkeersgebieden. De laatste worden onderscheiden in vier 'algemene verkeersgebieden in de lagere luchtruimte' (5.000 tot 20.000 voet) en het 'algemeen verkeersgebied in de hogere luchtruimte', van 20.000 tot 66.000 voet.

Plaatselijke verkeersgebieden vindt men rondom alle militaire vliegvelden en om vier burgervliegvelden (Schiphol, Eelde, Rotterdam en Maastricht). Daarnaast en daarboven liggen de naderingsverkeersgebieden. Omvang, laagte en hoogte van deze gebieden verschillen plaatselijk. In de luchtlaag daarboven liggen de vier algemene verkeersgebieden in de lagere luchtruimte. Drie hiervan zijn burgerverkeersgebieden. In het Noorden ligt het militaire algemene verkeersgebied.

Buiten de plaatselijke verkeersgebieden ligt het ongecontroleerde luchtruim. Het gebied strekt zich uit van de grond of het water tot de ondergrenzen van de naderingsverkeersgebieden en van de algemene verkeersgebied. In het ongecontroleerde luchtruim wordt geen verkeersleiding verleend.

Zowel in de militaire als de burgerlijke luchtverkeersgebieden zijn delen van het luchtruim aangewezen als (tijdelijk) verboden, gevaarlijke of tijdelijk gereserveerde gebieden.

In de algemene verkeersgebieden is in 1952 het vrije routesysteem opgegeven voor een vast routesysteem. Er bestaan internationale en nationale routes, militaire en civiele routes. Over het gebruik van het luchtruim is veel overleg met de militaire autoriteiten.

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

### b. Vaststellen van verkeersregels en -tekens

De verkeersregels en verkeerstekens zijn vastgesteld in de opeenvolgende Reglementen Verkeersveiligheid en uitvoeringsregelingen. Er bestaan verschillende categorieën luchtverkeersregels e.d.:

- algemene luchtverkeersregels, die onder alle weersomstandigheden en voor alle vluchten gelden;

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

---

- de voorschriften die gelden in de gebieden waar verkeersleiding wordt gegeven (de gecontroleerde verkeersgebieden). In deze gebieden gelden de algemene vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten;
- de zichtvliegvoorschriften (VFR) en de instrumentvliegvoorschriften (IFR);
- sinds 1980 speciale regels voor bijzondere verkeersgebieden, zoals schietgebieden, zweefvlieg- of parachutespringgebieden;
- de voorschriften voor luchtvaartuigen op water, waarop de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (Stb. 1953, 531) en het Binnenaanvaringsreglement (Stb. 1926, 317) deels van toepassing zijn.

Elementair is het onderscheid tussen VFR-vluchten en IFR-vluchten: tussen vluchten die volgens zichtvliegvoorschriften worden uitgevoerd, en vluchten die volgens instrumentvliegvoorschriften plaats vinden.

Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht is een goed vliegzicht de belangrijkste voorwaarde. Hierbij navigeert de vlieger met behulp van herkenningspunten op de grond. VFR-vluchten worden vooral in de kleine luchtvaart uitgevoerd. Voor dergelijke vluchten heeft een vlieger een minder uitgebreide opleiding nodig dan een vlieger die tot 'blindvliegen' bevoegd is. Het toestel hoeft minder instrumentarium aan boord te hebben. In de regel zijn de algemene voorschriften voor gecontroleerde vluchten niet van toepassing. Wanneer dit wel het geval is binnen bepaalde verkeersleidingsgebieden, spreekt men van gecontroleerde VFR-vluchten.

Bij IFR-vluchten die binnen een verkeersleidingsgebied worden uitgevoerd, moeten de regels voor gecontroleerde vluchten nagevolgd worden. Alvorens deze te mogen uitvoeren, moet aan twee voorwaarden voldaan zijn: 1) de luchtvaartmaatschappij of vlieger moet bij de betrokken verkeersleidingsdienst een vliegplan met alle relevante vluchtgegevens ingediend hebben, en 2) de verkeersleiding moet voor het uitvoeren van de vlucht een verkeersklaring gegeven hebben.

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

### c. Luchtverkeersdienstverlening

De luchtverkeersdienstverlening heeft als doel: 'het voorkomen van botsingen en het bewerkstelligen en onderhouden van een geregelde verkeersstroom.' (NvT op LVR-1980, par. 3). De dienstverlening omvat drie taken:

- het geven van verkeersleiding;
- het verstrekken van vluchtinformatie;
- het verzorgen van alarmering.

Voor de uitvoering van deze taken hebben de ministers van V&W en van Defensie voor de hierboven onderscheiden verkeersgebieden luchtverkeersdiensten ingesteld. Plaatselijke verkeersdiensten

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

---

voor het burger luchtverkeer zijn aanwezig op de luchthavens Schiphol, Rotterdam (1956), Eelde (1956) en Maastricht. Deze werden na de oorlog door de LVB van de gemeenten overgenomen, Schiphol als eerste in 1947. (Het LVB-station in Gilze-Rijen werd in 1956 opgeheven.) Aan het verkeer in de algemene verkeersgebieden in de lagere luchtruimte geeft het algemeen verkeersleidingscentrum te Schiphol (sedert 1937) luchtverkeersdienstverlening. Sedert 1986 is de dienstverlening in het hogere luchtruim (boven 30.000 voet of 9,5 kil., m.i.v. 1993 boven 24.500 voet of 7,5 kil.) opgedragen aan het verkeersleidingscentrum van Eurocontrol te Maastricht. Schakel tussen de plaatselijke en de algemene verkeersleiding vormen de naderingsverkeersdiensten.

Door de geringe omvang van het Nederlandse luchtruim en de grote verkeersdruk in de lucht, coördineren de civiele en militaire autoriteiten al jaren lang de luchtverkeersdiensten. Militaire en civiele verkeersleidingsdiensten nemen op bepaalde uren elkaars taken over, of dragen tijdelijk een deel van hun verkeersgebied over. Boven 20.000 voet (ca. 6 km.) zijn de verantwoordelijkheden van het civiel en het militair verkeersleidingscentrum volledig geïntegreerd.

Verkeersleiding is in de loop der jaren belangrijker geworden. Hoewel de eindverantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de vlucht bij de gezagvoerder berust, heeft de verkeersleiding de zorg voor de separatie van het aan-, over- en weggaande luchtverkeer, althans in de verkeersgebieden. Verkeersleiding wordt gegeven aan:

- IFR-vluchten in de algemene en naderingsverkeersgebieden;
- IFR- en VFR-vluchten op en nabij de plaatselijke verkeersgebieden;
- VFR-vluchten, mits het verkeersgebied of delen daarvan voor dat doel is aangewezen.

Hulpmiddelen bij het geven van verkeersleiding zijn het vliegplan en de verkeersklaring. Zonder vliegplan en klaring kan een gecontroleerde vlucht niet uitgevoerd worden. Bij niet-gecontroleerde vluchten kan een vliegplan ook ingediend worden voor opsporings- en reddingsdoeleinden. In de verkeersklaringen stelt de verkeersleidingsdienst de voorwaarden voor de (onderdelen van de) vlucht vast en geeft zij machtiging tot het uitvoeren van de vlucht onder die voorwaarden. Andere verplichtingen bij het uitvoeren van een gecontroleerde vlucht zijn onder meer: het nakomen van het vliegplan, het melden van de tijd en hoogte waarop een verplicht meldingspunt wordt gepasseerd, het onderhouden van radiotelegrafisch contact met de verkeersleiding.

Ten behoeve van een 'veilige en doelmatige vluchttuitvoering' (LVR-1980, art. 4, lid 2 onder d) worden voor en tijdens de vlucht inlichtingen verstrekt over de weersomstandigheden en de staat van luchtvaartterreinen. De plaatselijke afdelingen van het Luchtvaartinlichtingendienst van de LVB geven op de grond,



## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

ten behoeve van de vluchtbereiding, actuele informatie over communicatie- en navigatiehulpmiddelen en over de operationele staat van de vliegvelden en hulpmiddelen daarop.

De Luchtvaart Meteorologische Dienst (LMD), een specialistische dienst van de KNMI, verzorgt de meteorologische berichtgeving voor het Nederlandse luchtruim. De LMD heeft op alle burger gecontroleerde luchthavens een weerstation. Tijdens de vlucht worden de relevante inlichtingen door de verkeersleiders aan de vlieger doorgegeven.

Bij de vergaring, distributie en presentatie van weersgegevens speelt internationale samenwerking allang een voorname rol. Standaardisatie is hierbij uitgangspunt. De samenwerking is wereldwijd (ICAO, WMO) of op Europees niveau georganiseerd. Een vroeg voorbeeld van internationale samenwerking was de Weerschepenorganisatie van de ICAO. Deze organisatie onderhield ten behoeve van het transatlantische vliegverkeer meer dan tien 'drijvende' radiostations, die naast meteorologische berichtgeving ook navigatie en noodhulp verleenden. In dit kader beheerde Nederland van 1947 tot 1975 twee weerschepen. Toezicht op de activiteiten van de weerschepen oefende de interdepartementale Weerschepencommissie uit.<sup>44</sup>

In schriftelijke vorm worden luchtvaartinlichtingen en kaarten verspreid via gidsen en telex. In de AIP's en de NOTAM's worden de inlichtingen verstrekt die door de ICAO voorgeschreven zijn. In de MAL's en de AIC's worden de daarbuiten vallende inlichtingen verstrekt.

Voor de verkeersleiding en het verstrekken van vluchtinformatie is een geavanceerd technisch apparaat nodig: er is een verbindingsnet tussen de (inter)nationale luchthavens; langs de luchtroutes en nabij de luchthavens is er een uitgebreide radiobebakening voor navigatiedoeleinden en het uitvoeren van landingsoperaties; radarinstallaties bieden de verkeersleider een overzicht van de vliegtuigbewegingen, enz. In het kader van EATCHIP<sup>45</sup> voert Eurocontrol (onderzoeks)projecten uit ter bevordering van de harmonisatie en integratie van de nationale LVB-systemen.

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

### Onderzoek van ongevallen en incidenten<sup>46</sup>

<sup>44</sup> Op het beleidsterrein 'meteorologisch onderzoek en berichtgeving' wordt een apart institutioneel onderzoek verricht.

<sup>45</sup> D.w.z.: European Air Traffical Control Harmonisation Integration Programme.

<sup>46</sup> Bron: Munneke e.a., Organen en rechtspersonen, pp. 302-313; Luchtvaartrampenwet van 10 september 1936, Stb. 522, Luchtvaartongevallenwet van 18 juni 1992, Stb. 705.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

---

Het onderzoek naar ongevallen<sup>47</sup> en incidenten wordt sedert de inwerkingtreding van de Luchtvaartrampenwet in 1937 door drie instanties verricht:

1. de Vooronderzoeker, tot voor kort de directeur(-generaal) van de RLD;
2. medewerkers van de RLD die het vooronderzoek uitvoeren, sedert 1951 ondergebracht in het bureau Vooronderzoek Ongevallen (en Incidenten);
3. de Raad voor de Luchtvaart.

Het onderzoek bestaat uit een vooronderzoek door de Vooronderzoeker en eventueel een nader onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart.

Doel van het vooronderzoek is het 'verzamelen en ordenen van de nodige gegevens en het analyseren daarvan ten behoeve van het onderzoek van de Raad.' (Luchtvaartongevallenwet, art. 15, lid 1) Doel van het onderzoek van de Raad is 'het vaststellen van de oorzaak ... van een ongeval of van een incident.' (idem, art. 10)

De Raad voor de Luchtvaart is gevestigd te Den Haag. Hij bestaat uit een voorzitter en vier gewone leden, bij voorkeur deskundigen, en (tot voor kort) tien buitengewone leden, die op uitnodiging van de voorzitter de vergadering bijwonen. De voorzitter is extern en lid van de Hoge Raad. De secretaris wordt niet door de RLD geleverd. De Raad is te kenmerken als een extern onderzoeks- en adviesorgaan. Daarnaast heeft de Raad (tot 1993) een tuchtrechtelijke functie: hij kan disciplinaire straffen opleggen, variërend van een berisping tot een ontzegging (vlieg)bevoegdheden uit te oefenen, ook zonder dat sprake is van schuld.

Voor zijn taakvervulling heeft de Raad uitgebreide onderzoeksbevoegdheden. De secretaris van de Raad en de Vooronderzoeker hebben opsporingsbevoegdheid.

Er zijn ten minste drie belangrijke verschillen tussen de Luchtvaartrampenwet en de (nieuwe) Luchtvaartongevallenwet:

In de nieuwe wet wordt allereerst meer afstand geschapen tussen de Vooronderzoeker en de Raad. De Vooronderzoeker wordt nu op voordracht van de Raad benoemd, terwijl zowel de Vooronderzoeker als het Bureau Vooronderzoek tijdens het verrichten van het vooronderzoek onder de directe verantwoordelijkheid van de Raad vallen.

Een tweede verschil met de oude wet is, dat de bevoegdheid van de Raad tot het onderzoeken van de (on)geschiktheid en (on)schuldigheid van bemanningsleden, en tot het nemen van dis-

---

<sup>47</sup> Te weten: ernstig letsel, ernstige schade, ernstige inbreuk op de veiligheid.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

ciplinaire maatregelen niet meer expliciet wordt genoemd. Een derde verschil is, dat de Raad nu ook bevoegd is incidenten te onderzoeken.

De dienst Luchtvaartonderzoeken van de Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie doet strafrechtelijk onderzoek naar het ongeluk en verleent desgevraagd bijstand aan de vooronderzoeker.<sup>48</sup>

Voor het onderzoek naar bijna-botsingen tussen burger- en militaire toestellen bestaat de Burger-Militaire Airmismissie.

\* Voor de handelingen, zie nr. 0 e.v.

### 4.2 Handelingen

#### **Aanwijzing van luchtvaartuigen**

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron: LVW 1958, art. 76, lid 1 onder a

- 21 Het aanwijzen van toestellen die als luchtvaartuig in de zin van art. 1 onder b van de LVW 1958 aan te merken zijn; 1959-NB. Produkt: KB van 2 maart 1959, Stb. 79, vervangen door KB van 15 januari 1969, Stb. 41, en KB van 22 mei 1981, Stb. 344.

#### **Toezicht op de veiligheid**

##### Algemeen

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron: -

- 22 Het voorbereiden van nadere regels bij AMvB m.b.t de algemene technische en vliegveiligheid; 1928-NB. Produkten: RTL 1928 en wijzigingen; RTL 1959 en wijzigingen.
- 23 Het leveren van bijdragen in de technische comités en werkgroepen van de JAR/JAA ter ontwikkeling van Europese Joint Aviation Requirements (JAR's) en bijbehorende procedures; 1970-
- 24 Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de bestuursorganen van de JAR/JAA-organisatie,

---

<sup>48</sup> Beschikking van de minister van Justitie van 8 januari 1968, art. 6 en 7.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

alsmede het implementeren van de JAR's; 1970-

\* Voor de JAA- certificatie- en validatieprojecten, zie handeling nr. 0; zie ook nr. 0; voor de toelichting op de organisatie etc. van de JAA, zie par. 0.

Actor: Overlegorgaan voor de Industrie

Bron:Inl. J.K.M. van Gorkom (LI)

NB. Onder voorzitterschap van de directeur LI vergadert het Overlegorgaan 3 tot 4 maal per jaar. Van de zijde van het bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd: Fokker, luchtvaartmaatschappijen, groepen erkende bedrijven (VNLO, NAG).

- 25 Het voeren van overleg met de luchtvaartindustrie over veiligheid en luchtvaarttechniek; ca. 1990-

### Toezicht op de vakbekwaamheid van het luchtvaartpersoneel

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron:LVW 1926, art. 15-17, 47, lid 2; Wijzigingswet 1935, art. 15; LVW 1958, art. 8-9, gewijzigd bij Wijzigingswet van 10 november 1988, Stb. 595, 64, lid 2; RTL 1928, art. 19-66; RTL 1959, art. 12-31; Regeling van de V&W van 29 december 1987, nr. LV/L 26626, Stcrt. 1988, 7, houdende gelijkstelling van buitenlandse bewijzen van bevoegdheid, vervangende de Regeling van de DG RLD van 15 februari 1982, nr. LI/10465; Beschikking van de minister van Defensie van 27 augustus 1985, nr. CWW 85/101/afd. Wetgeving en Publiekrecht

### Regelgeving

- 26 Het stellen van nadere regels krachtens AMvB; 1929-  
NB. Produkten:
- Beschikking van de DG RLD van 29 mei 1990, nr. 4095 RLD, directie LVI, Stcrt. 1990, 118;
  - Regeling van de V&W van 22 juni 1988, nr. LI/848 RLD, Stcrt. 137, inzake eisen lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor luchtvaartbevoegdheid, vervangende de Regeling van de DG RLD van 30 mrt. 1983, nr. LI/L10898;
  - zie verder Luchtvaartvoorschriften deel 2022 e.v. en bronopgaven.

### De afgifte, verlenging e.d. van de bevoegdheidsbewijzen

- 27 Het afgeven, verlengen, intrekken e.d. van bewijzen van bevoegdheid (tot de LVW 1953: bewijzen van geschiktheid) en/of bevoegdverklaringen tot het bedienen/in luchtwaardige toestand houden van Nederlandse luchtvaartuigen, of van bewijzen van gelijkstelling van buitenlandse bevoegdheidsbewijzen; 1929-

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- 28 Het bijhouden van openbare registers van in Nederland afgegeven bevoegdheidsbewijzen; 1929-
- 29 Het machtigen van besturen van landelijke, rechtspersoonlijkheid bezittende verenigingen die de bevordering van de luchtvaart ten doel hebben, tot afgifte van bewijzen van geschiktheid; 1929-1958.
- 30 Het verlenen van ontheffing van het verbod om zonder bewijs van geschiktheid/bevoegdheid een luchtvaartuig te bedienen; 1929-NB. De ontheffing wordt b.v. verleend aan NAVO-militairen om zonder een Nederlands bewijs van bevoegdheid een Nederlands militair vliegtuig te bedienen, of voor het uitvoeren van oefenvluchten.

### Keuren van aanvragers

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron:RTL 1959, art. 32 e.v.; Beschikking van de DG van 21 februari 1980, nr. LI/10495, Stcrt. 43, houdende vaststelling van een reglement inzake een medische herkeuringscommissie voor de burgerluchtvaart (Herkeuringsregeling Burgerluchtvaart), gewijzigd bij Regeling van 25 april 1986, Stcrt. 110, nr. LI 2455 Rijksluchtvaartdienst

- 31 Het doen keuren van aanvragers en houders van bevoegdheidsbewijzen door daartoe aangewezen keuringsartsen of geneeskundige instanties; 1929-NB. De keuring wordt sedert 1951 uitgevoerd door het NLRGC.
- 32 Het verlenen van vrijstelling van het ondergaan van vliegmedische keuringen; 1929-
- 33 Het benoemen van de voorzitter en (adviserende) leden van de medische herkeuringscommissie; 1929-
- 34 Het goedkeuren van de keuringstarieven; 1929-

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron:Wet van 12 maart 1953, Stb. 149, met bijlagen

- 35 Het deelnemen aan de oprichting, het bestuur en de exploitatie van de Stichting Nationaal Luchtvaartgeneeskundig Centrum (NLC), later Nationaal Luchtvaart en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum (NLRGC); 1951-NB. Het NLRGC wordt in 1993 op afstand geplaatst; de exploitatiebijdrage van het Rijk wordt afgebouwd.

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- 36 Het verstrekken van onderzoekopdrachten aan het NLC/NLRGC op het terrein van de luchtvaartgeneeskunde, -psychologie en ergonomie; 1951-
- Actor: Herkeuringscommissies voor de Burgerluchtvaart  
Bron: RTL 1928, art. 21, RTL 1959, art. 32 e.v.; Instellingsbesluit van 28 april 1931, La.I.I.I. RLD, ingetrokken op 24 april 1947, nr. La.A. RLD; Instellingsbesluit van 24 april 1947, nr. La.A. RLD; ingetrokken op 23 januari 1951, nr. LI/15271 RLD; Herkeuringsregeling burgerluchtvaart van 21 februari 1980, nr. LI/10459, Stcrt. 43, zoals gewijzigd Stcrt. 1986, 110; ingetrokken Stcrt. 1988, 171 (nr. LI-846 RLD)
- NB. Samenstelling sinds 1986: een externe voorzitter en zes leden, merendeels bestaande uit medici en voor een klein deel uit vliegers.
- 37 Het verrichten van herkeuringen van leden van de bemanning, c.q. het stuurhutpersoneel van burgerluchtvaartuigen die in beroep zijn gegaan tegen de beslissing van de eerste keuring; 1931-
- Erkennen van opleidingsinstellingen
- Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron: RTL 1928, art. 72-73; RTL 1959, art. 39-71; Beschikking van de DG RLD van 4 oktober 1976, nr. LI/L 24741, houdende regels voor de erkenning van opleidingen voor bewijzen van bevoegdheid en/of bevoegdheidsverklaringen, Stcrt. 200, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van 3 maart 1977, nr. LI-5642, vervangen door de Regeling van 18 mei 1990, nr. LI/3816, Stcrt. 107
- 38 Het vergunning verlenen of erkennen van scholen tot opleiding voor de verkrijging van bevoegdheidsbewijzen e.d.; 1929-
- 39 Het stellen van regels aan de opleidingen voor de verkrijging van bevoegdheidsbewijzen e.d.; 1929-
- 40 Het eventueel machtigen van de instelling tot het afnemen van interne examens; 1959-
- 41 Het toezicht houden op de organisatie, programma's, de studieresultaten en de nakoming van de voorschriften van/door het opleidingsinstituut; 1929-
- Examinering
- 42 Het verlenen van vrijstelling van het afleggen van een examen en het voldoen aan de eisen voor de ervaring; 1929-

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- 43 Het organiseren van theoretische en praktische (her-)examens voor de verkrijging van bevoegdheidsbewijzen en verklaringen, af te leggen voor door de minister in te stellen examencommissies of (van 1959 tot 1978) aan te wijzen examinatoren; 1929-NB. Dit betreft:
- het benoemen van de leden, voorzitter en secretaris van de examencommissies;
  - het bekend maken van de datum en plaats van de zitting van de examencommissie voor het theoretisch examen;
  - het vaststellen van de examenreglementen;
  - het uitoefenen van overheidstoezicht.
- 44 Het doen afleggen van proeven van bekwaamheid door aangewezen instanties of personen, t.b.v. de verlenging van bevoegdheidsbewijzen.

Actor: Examencommissies/(van 1959 tot 1978:) examinatoren voor de burgerluchtvaart

Bron: LVW 1958, art. 8-10; RTL 1959, art. 44-72 (art. 57-71 vervallen); Regeling van de V&W van 4 maart 1988, nr. LI 1523, Stcrt. 54, vervangende de Beschikking van de Stas van V&W van 10 maart 1978, nr. LI/10805, houdende vaststelling wijze van examineren voor de bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen, Stcrt. 63, vervangende de Beschikking van de V&W van 6 januari 1960, nr. LI/10040, zoals laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van de V&W van 8 september 1970, nr. LI/20151

NB. Sinds 1984 zijn er examencommissies voor: privé-vlieger, verkeersvlieger, ballonvoerder, boordwerktuigkundige, verkeersleider (sedert 1993), vliegtuigonderhoudstechnicus (= grondwerktuigkundige en zweefvliegtechnicus), boordtelefonist (opgeheven bij de Regeling van 1988), zweefvlieger, zweefvlieg-instructeur en wolkenvliegen. De examencommissies zijn te kenmerken als externe uitvoerende commissies. De secretaris is een ambtenaar van V&W/RLD/LI.

- 45 Het afnemen van examens ter verkrijging van bewijzen van bevoegdheid en/of bevoegdheidverklaringen voor het bedienen of luchtwaardig houden van luchtvaartuigen; 1956-NB. De commissies/examinatoren rapporteren aan de minister over het examen.

Rijksopleiding luchtvaartpersoneel

Actor: V&W/DG RLD/RLS<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Voor bevoegdheden van de hoofd van de afdeling/directeur van de RLS, zie Luchtvaartvoorschriften deel 1076.c.12.

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Bron: KB van 29 juli 1959, Stb. 303 (Besluit opleiding verkeersvliegers), gewijzigd bij Besluit van 18 maart 1972, Stb. 160, en bij Besluit van 11 augustus 1973, Stb. 426, vervangen door KB van 5 augustus 1978, Stb. 439 (Opleidingsbesluit Rijksluchtvaartschool), gewijzigd bij KB van 24 augustus 1988, Stb. 445

- 46 Het verzorgen van opleidingen op luchtvaartgebied aan de Rijksluchtvaartschool (RLS), in de eerste plaats tot verkeersvlieger t.b.v. de Nederlandse burgerluchtvaart; 1945-1991.
- 47 Het stellen van nadere regelen; 1959-1991.  
NB. Produkt: o.m. Beschikking van de Stas van V&W van 12 april 1979, nr RLS/L 21725 houdende examenregeling ingevolge Opleidingsbesluit RLS, art. 10, lid 6, en art. 21.
- 48 Het toelaten, schorsen en ontheffen van leerlingen; 1945-1991.
- 49 Het vaststellen, i.o.m. de minister van Financiën, en innen van de bijdragen e.a. financiële verplichtingen der leerlingen; 1978-1991.  
NB. Produkt: Overeenkomsten tussen de Staat en leerlingen over de financile verplichtingen.
- 50 Het in- en samenstellen van een selectiecommissie, de Commissie van Aanneming; 1959-1991.
- 51 Het in- en samenstellen van een (permanente) Commissie Onderwijs Rijksluchtvaartschool, belast met de voorbereiding van de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de aanpassing van het onderwijs aan de ontwikkelingen in de burgerluchtvaart; 1978-1991.
- 52 Het vaststellen van het leerplan voor de volledige opleiding; 1959-1991.
- 53 Het organiseren en toezicht houden op examens, alsmede het afgeven van diploma's; 1973-1991.
- 54 Het verstrekken van voeding, huisvesting, zakggeld, medische verzorging en kleding aan de leerlingen; 1959-1991.
- 55 Het aanschaffen en vervangen van lestoestellen en vluchtsimulators; 1946-1991.
- 56 Het adviseren van de ministers van Defensie en V&W over de mogelijkheden tot combinatie van de vliegeropleidingen van de RLS, de Koninklijke Marine en de Koninklijke Luchtmacht, en in geval van combinatie, de gevolgen hiervan voor materieel en personeel; 1966.  
NB. Het overleg vindt plaats in een bij gemeenschappelijke beschikking van 3 december 1965/11 januari 1966 (nr. RLS/10109)



#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

ingestelde Adviescommissie Nationale Vliegeropleiding.  
Voorzitterschap en secretariaat berusten bij Defensie.

Actor: Commissie tot Aanpassing Opleiding en Examens Verkeersvliegers aan toekomstige Ontwikkeling Luchtvaart  
Bron: Instellingsbesluit van 21 oktober 1957, nr. DG/15869 RLD; ingetrokken 12 juli 1960, nr. AZ/13302 G RLD;

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD (2), van Financiën (2) en van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) (2); voorzitterschap en secretariaat: extern.

- 57 Het adviseren van de RLS over de meest doelmatige organisatie, naar aanleiding van de resultaten van een beschouwing over:
- aan welke eisen de stuurhutbemanning op de in de naaste toekomst in Nederland te gebruiken verkeersvliegtuigen zal moeten voldoen; 1957-1960;
  - hoe de opleiding tot verkeersvlieger en het materieel van de RLS zich aan die eisen zal dienen aan te passen en welke wijzigingen in de Regeling Toezicht Luchtvaart (Stb. 1928, 454, zoals laatstelijk gewijzigd) zullen moeten worden aangebracht; 1957-1960.

Actor: Commissie Leerplan RLS (Commissie-Gerlach)  
Bron: Instellingsbesluit van 9 september 1966, nr. RLS/14913 RLD, ingetrokken bij Beschikking van de Stas V&W van 21 november 1972, nr. RLS/L 26200

NB. De commissie van deskundigen bestaat uit: de voorzitter, tevens lid, prof. O.H. Gerlach (Technische Hogeschool Delft (THD), het ministerie van V&W/RLD/RLS (2) en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (1). De secretaris (RLS) is geen lid. De commissie wordt na opheffing in 1972 voortgezet als Commissie (van Deskundigen inzake het) Onderwijs aan de Rijksluchtvaartschool (zie verderop).

- 58 Het adviseren van de DG RLD over de inhoud van het leerplan voor de opleiding tot verkeersvlieger; 1966-1972.  
NB. Produkt: Rapport met bijlagen, 28 februari 1968.

- 59 Het daartoe bestuderen van de vraagstukken die zijn verbonden met de doeltreffende coördinatie tussen het theoretische onderwijs en de synthetische respectievelijk praktische vlieg-instructie, in het kader van een voortdurende aanpassing van de opleiding tot verkeersvlieger aan de ontwikkeling van de burgerluchtvaart; 1966-1972.

Actor: Commissie van Aanneming Leerlingen Verkeersvlieger (COVA)

Bron: Instellingsbesluit van 13 april 1961, Jur/11949 RLD, Stb.

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

78, ingetrokken bij Beschikking van 3 juli 1973, nr. RLS/L 23636; Besluit opleiding verkeersvliegers (KB van 29 juli 1959, Stb. 303; ingetrokken Stb. 1978, 439);

NB. Ter uitvoering van art. 6 van het Besluit Opleiding Verkeersvliegers (Stb. 1959, 303) werd de Commissie ingesteld bij Beschikking van de V&W van 7 maart 1949. Zij was samengesteld uit vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD/RLS (3), en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM) (2). Voorzitter-lid was de directeur RLS. Het secretariaat berustte eveneens bij de RLS. De secretaris was geen lid. Tot 1961 waren vertegenwoordigers van Nationaal Luchtvaartgeneeskundig Centrum (NLGC) en de Stichting voor Psychotechniek lid van de Commissie. Na 1961 bleven deze instanties én de Geneeskundige Dienst van de KLM medische en psychotechnische adviezen aan de Commissie geven.

- 60 Het selecteren van kandidaten voor de opleiding tot verkeersvlieger, en het adviseren van de DG RLD over de toelating van deze kandidaten; 1949-1992.
- 61 Het volgen van de vorderingen van de toegelaten leerlingen gedurende hun gehele opleidingstijd en gedurende de eerste vier jaren van hun werkzaamheid als vlieger; 1949-1992.
- 62 Het adviseren van de DG RLD over de ontheffing van een leerling van de opleiding; 1961-1992.

Actor: Commissie Onderwijs Rijksluchtvaartschool  
Bron: Instellingsbeschikking van de Stas V&W van 21 november 1972, nr. RLS/L 26205; Opleidingsbesluit Rijksluchtvaartschool (KB van 5 augustus 1978, Stb. 439, gewijzigd Stb. 1988, 445, en ingetrokken Stb. 1992, 76), vervangende het Besluit opleiding verkeersvliegers (KB van 29 juli 1959, Stb. 303)

NB. De commissie van deskundigen komt voort uit de Commissie-Gerlach (zie hierboven) en bestaat uit O.H. Gerlach, lid-voorzitter, en vertegenwoordigers van de RLD/RLS (3) en KLM (1). De secretaris was in dienst van de RLS. Er is een commissie van bijstand, ingesteld bij besluit van de DG RLD van 4 januari 1973, nr. RLS/L 20037, die bestaat uit 'praktijk' mensen.

- 63 Het adviseren van de DG RLD en voorbereiden van maatregelen die nodig zijn voor de aanpassing van het onderwijs bij de RLS aan de ontwikkelingen in de burgerluchtvaart; 1972-1992.

Actor: Commissie van Advies ter Bestudering van de Vraag welke de meest geschikte Vliegtuig- en Simulatortypes zijn ter Vervanging van de thans bij de RLS in gebruik zijnde Cessna Citations 500

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Bron: Besluit van de DG RLD van 27 oktober 1983, RLS/L 25480  
NB. De commissie werd in- en samengesteld door de DG RLD. Zij is samengesteld uit vertegenwoordigers van het ministerie van V&W (3), van Defensie (1), en de KLM (1). Voorzitter en secretaris vertegenwoordigen beiden het ministerie van V&W/RLS. De secretaris is geen lid.

- 64 Het bestuderen van de vraag welke de meest geschikte vliegtuigen en simulator types zijn ter vervanging van de thans bij de RLS in gebruik zijnde Cessna Citations 500 met de bijbehorende simulator; 1983-?.

Actor: V&W/DG RLD/VI

Bron: CA RLD 07.8 blokperiode 1990-1999: wijze van uitoefening van de bestuurs- en beheerstaak; privatisering RLS/KLS

- 65 Het privatiseren van de Rijksluchtvaartschool per 1 juli 1991 onder de naam van KLM Luchtvaartschool BV (KLS); 1989-1996.  
NB. Voor de RLD zijn de voornaamste activiteiten:
- het sluiten van een overeenkomst met de KLM over de privatisering;
  - het compenseren van de voorgecalculerde exploitatieverliezen tot 1996;
  - het bijdragen in de Stichting Garantiefonds KLM Luchtvaartschool ter compensatie van schade uit niet-opeisbare leningen aan leerlingen;
  - het doen erkennen van de KLM Luchtvaartschool door het ministerie van O&W.

Actor: Minister van Onderwijs en Wetenschappen

Bron: -

- 66 Het erkennen van de KLM-Luchtvaartschool (KLS); 1989-1996.

### Het beheer van het luchtvaartuigenregister

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron: LVW 1926, art. 12, LVW 1958, art. 4-6; RTL 1928, art. 3-18; RTL 1959, art. 3-11; KB van 16 maart 1959 houdende vaststelling van de Maatregel teboekgestelde luchtvaartuigen, Stb. 119; Beschikking van de DG RLD van 4 december 1981, nr. LI/13684 RLD, Stcrt. 1981

- 67 Het stellen van nadere regels omtrent de inschrijving in het Nederlandse Luchtvaartregister; 1929-
- NB. Producten:
- Besluit van de DG RLD van 6 augustus 1981, nr. LI/12357, Stcrt. 153, houdende aanwijzing beheerder van het luchtvaartregister;

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- Besluit van de directeur Luchtvaartinspectie van 9 november 1981, nr. LI/13245, Stcrt. 223, houdende regels voor in te dienen gegevens bij aanvraag voor in- of overschrijven luchtvaartuig in luchtvaartregister;
- Besluit van de DG van 6 augustus 1981, nr. LI/12359, Stcrt. 153, houdende vaststelling van het voorlopige bewijs van inschrijving.

- 68 Het in- en overschrijven, dan wel doorhalen van inschrijvingen van Nederlands geregistreeerde luchtvaartuigen in het Nederlandse Luchtvaartuigregister; 1929-
- 69 Het uitreiken of vernieuwen van inschrijvingsbewijzen en/of verklaringen van doorhaling; 1929-
- 70 Het verlenen van ontheffing van het verbod zonder geldige inschrijvingsbewijzen de luchtvaart uit te oefenen; 1929-
- 71 Het afgeven van verklaringen die de aanvrager van een teboekstelling t.b.v. Nederlands geregistreeerde luchtvaartuigen in het openbaar register te 's-Gravenhage moet overleggen aan de Bewaarder van de hypotheeken, het kadaster en de scheepsbewijzen te (tot 1971) 's-Gravenhage; 1959-
- 72 Het kennis nemen van door de Bewaarder doorgegeven inschrijvingen en doorhalingen van zakelijke rechten op de teboekgestelde luchtvaartuigen; 1959-
- 73 Het vaststellen krachtens AMvB van de plaats en wijze van aanbrenging van nationaliteits- en inschrijvingskenmerken op burgerluchtvaartuigen, alsmede het aanwijzen van de te gebruiken Nederlandse registratie; 1929-  
NB. Produkten: o.a. Beschikking van de V&W van 24 maart 1966, nr. LI/11430, laatstelijk gewijzigd bij de Beschikking van de Stas van V&W van 23 juli 1980, nr. LI/12022, vervangende de Beschikking van de V&W van 24 november 1958, nr. LI/15890; Beschikkingen van de minister van Defensie van 8 juni 1959, nr. 202620/3 S/MvM 532780/528071, en van 9 juni 1959, nr. 202620/3 D, M.v.M. 532778/528071; Stcrt. 109.
- 74 Het verlenen van ontheffing van de verplichting nationaliteits- en inschrijvingskenmerken te voeren; 1929-

Actor: Minister van Financiën  
Bron: RTL 1928, ART. 5; RTL 1959, art. 3

- 75 Het verlenen van een bewijs, dan wel het verlenen van ontheffing van de eis, dat de bij de invoer van luchtvaartuigen (sedert 1993: uit niet- EG-landen) vereiste douaneformaliteiten vervuld zijn; 1929-

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Actor: Minister van Financiën/Bewaarder van de Hypotheken, het kadaster en de scheepsbewijzen te 's-Gravenhage

Bron:Wet teboekgestelde luchtvaartuigen, 6 maart 1957, Stb. 72, in werking getreden per 1 augustus 1959; KB van 16 maart 1959 houdende vaststelling van de Maatregel teboekgestelde luchtvaartuigen, Stb. 119

NB. De wet op de teboekstelling van Nederlandse luchtvaartuigen, die een deel vormt van het Wetboek van Koophandel, is een nadere regeling van het op 19 juni 1948 gesloten Verdrag van Genève betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen. In het register kunnen de wettelijke zakelijke rechten op de luchtvaartuigen worden aangetekend. Andere rijksoverheidsorganen dan de minister van Financiën zijn: de arondissementsrechtbank te Amsterdam, de rechter-commissaris, de curator, in mindere mate de V&W

76 Het bijhouden van het openbare register voor de teboekstelling van Nederlandse luchtvaartuigen en de in- en overschrijving, dan wel doorhaling van rechten op deze luchtvaartuigen; 1959-Aktiviteiten:

- het stellen van nadere regels;
- het geven van inzage en verstrekken van afschriften aan derden;
- het kennis geven aan de RLD van alle inschrijvingen en doorhalingen van zakelijke rechten op de teboekgestelde luchtvaartuigen.

### Toezicht op de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen

Type- en seriecertificatie

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron:RTL 1928, art. 74 e.v.; RTL 1959, art. 72 en 117; Directieplan LI 1994-1998

77 Het vaststellen van of meewerken aan nadere nationale regelgeving m.b.t. certificaties en (sinds 1981) de afgifte van typecertificaten; 1929-

NB. Produkten:

- Besluit van de DG RLD van 21 december 1981, nr. LI/L 13850, houdende Regeling afgifte type-certificaten luchtvaartuigen 1982;
- Besluit van de DG RLD van 6 augustus 1981, nr. LI/12358, Stcrt. 153, houdende regels voor het slepen van luchtvaartuigen, sleepnetten of andere voorwerpen, gewijzigd bij Regeling van de V&W van 18 mei 1990, nr. LI 3932 RLD, Stcrt. 107

78 Het uitvoeren van nationale certificatieprojecten en deelnemen aan certificatieprojecten in JAR/JAA-verband; 1929-

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

NB. Essentiële werkzaamheden zijn:

- het beoordelen van door de fabrikant ingediende gegevens, rapporten, berekeningen en vlieg- en onderhoudshandboeken;
- het (doen) uitvoeren van vliegproeven e.a. proeven;
- het overleggen over en uitvaardigen van Bijzondere Luchtwaardigheids Aanwijzingen (BLA's), op basis van service bulletins (SB's) van fabrikanten (Fokker) of aanwijzingen van buitenlandse luchtvaartautoriteiten; meestal brengen de BLA's typewijzigingen met zich.<sup>50</sup>

79 Het erkennen van en toezicht houden op ontwerpinspecteurs of ontwerpbedrijven; ca. 1959-

NB. Tot nog toe zijn er geen ontwerporganisaties erkend. Wel is in het begin van de jaren tachtig - via de Regeling Erkenning Bedrijven - de KLM erkend voor het zelfstandig goedkeuren van wijzigingen op vliegtuigen. De Fokker-inspecteurs keuren 'namens' de RLD.

Actor: Commissie voor Burgerluchtvaartuigen

Bron: Instellingsbesluit van 10 januari 1955, nr. LI/10101 RLD; interne nota aan de V&W, jan. 1955, LI/10101

NB. De externe commissie, ingesteld door de Minister van V&W, bestond uit twee hoogleraren van de Technische Hogeschool Delft, deskundigen van Fokker, de NLL en de KLM, en uit RLD-medewerkers. De secretaris was extern. De Commissie werd - bij Beschikking van de V&W van 21 juli 1960, LI/13470 - met een andere taakomschrijving en samenstelling opnieuw ingesteld als Commissie voor Sterktevoorschriften voor Burgerluchtvaartuigen.

80 Het beoordelen van ontwerp-voorschriften van de RLD voor de sterkte van burgervliegtuigen; 1955-1960.

81 Het doen van voorstellen en beoordelen van de resultaten van door of in opdracht van de RLD uit te voeren onderzoeken op het gebied van de sterktevoorschriften voor burgervliegtuigen; 1955-1960.

82 Het adviseren over het internationaal (ICAO-)overleg inzake de sterktevoorschriften voor burgervliegtuigen; 1955-1960.

Actor: Commissie voor Sterktevoorschriften voor Burgerluchtvaartuigen

Bron: Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL), Stb. 1928, 454; Instellingsbesluit van 21 juli 1960, nr. LI/13470 RLD; SSAD-FAZ nr. L 07.353.767.1, 1960-1968; SA 1976: J 17

NB. De Commissie voor Sterktevoorschriften voor Burgerlucht-

---

<sup>50</sup> De BLA's worden gepubliceerd in de MAL; zie handeling nr. 0.

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

vaartuigen, een extern adviesorgaan van de V&W, is de opvolgster van de Commissie voor Burgerluchtvaartuigen (zie nr. 0. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD (2), de NLL (1), de KLM (1), Fokker (1), de Koninklijke Luchtmacht (1). De Commissie had een externe voorzitter, een hoogleraar van de Technische Hogeschool Delft. De secretaris, tevens lid, was afkomstig van de RLD/LI.

83 Het adviseren van de RLD over de regelen voor de beoordeling van sterkte en flutter van burgervliegtuigen; 1955-1976.

84 Het adviseren van de RLD over het internationaal overleg inzake voorschriften over sterkte en flutter van burgervliegtuigen; 1955-1976.

85 Het doen van voorstellen en het beoordelen van de resultaten van door of in opdracht van de RLD uit te voeren onderzoeken op het gebied van de voorschriften over de sterkte en flutter van burgervliegtuigen; 1955-1976.

Actor: Technische Commissie voor Hefschroefvliegtuigen

Bron: Gezamenlijk instellingsbesluit van de ministers van V&W, Oorlog en Marine en van Visserij en Voedselvoorziening van 12 en 15 februari 1954, nr. LI/G 1012 RLD, ingetrokken 7 juni 1961, nr. Jur/12991 RLD

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W (2), van Defensie (3), van Landbouw en Visserij (1). De voorzitter vertegenwoordigde het ministerie van V&W/RLD.

86 Het ???; 1954-1961.

NB. Produkt: Eerste rapport, 15 juli 1957; Tweede rapport, 18 april 1961.

Afgifte, verlenging e.d. van bewijzen van luchtwaardigheid

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron: LVW 1926, art. 15-17; LVW 1958, art. 4 en 7; RTL 1959, art. 73 e.v.; Beschikking van de DG RLD van 6 september 1978, nr. LI/L 24129, houdende regelen m.b.t. de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 22 juli 1981, nr. LI/L 23766, vervangen door de Regeling van de V&W van 30 mei 1990, nr. 4279, Stcrt. 113; Regeling van de V&W van 7 maart 1988, nr. LI 1517 RLD, tot vaststelling verplichtingen eigenaar/houder luchtvaartuig bij onderzoek naar luchtwaardigheid, vervangende het Besluit van de DG RLD van 10 augustus 1981, nr. LI/12388, en de Beschikkingen van 29 november 1960, nr. LI/15606, en van 16 november 1965, nr. LI/2962; Besluit van de DG RLD van 25 maart 1981, nr. LI/21377,

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Stcrt. 64, houdende vaststelling van maatstaven voor goedkeuring van wijziging van luchtvaartuigen, vervangende de Beschikking van de DG RLD van 29 september 1959, nr. LI/14909

- 87 Het stellen van nadere regels omtrent de beoordeling van de luchtwaardigheid en de afgifte van BvL's; 1929-  
NB. Produkten:
- Beschikking van 14 juli 1978, nr. LI/12111, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van 20 maart 1985, nr. LI/2228, houdende aanwijzingen m.b.t. de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen;
  - Beschikking van de DG RLD van 23 augustus 1963, nr. LI/14215, houdende regelen m.b.t. de voor de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid in de dienen noodzakelijke gegevens, Stcrt. 168, zoals gewijzigd;
  - Beschikking van de DG RLD van 24 juli 1959, nr. LI/13719, houdende regelen m.b.t. de bij de aanvraag van een bewijs van gelijkstelling van een elders afgegeven bewijs van luchtwaardigheid in te dienen gegevens, Stcrt. 144, zoals laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 2 december 1976, nr. LI/L 25723, Stcrt. 1977, 4;
  - Beschikking van de DG RLD van 4 december 1981, nr. LI/13684 RLD, Stcrt. 1981;
  - Beschikking van de minister van Defensie van 30 augustus 1963, nr. 224.111/N Directoraat Juridische Zaken, Afd. Wetgeving en Publiekrecht;
  - zie verder onder de bronopgave.
- 88 Het beoordelen van de luchtwaardigheid en het afgeven, wijzigen, intrekken e.d. van BvL's en bewijzen van gelijkstelling; 1929-
- 89 Het verlenen van ontheffing van het verbod de luchtvaart zonder geldige bewijzen van luchtwaardigheid uit te oefenen; 1929-  
NB. Dit gebeurt bij voorbeeld t.b.v. reparatiedoeleinden; zie Beschikking van de DG RLD van 22 maart 1973, nr. LI/L 21646.
- Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron: RTL 1928, zoals gewijzigd bij Besluit van 25 november 1935, art. 96 e.v.; Overeenkomst met de Verenigde Staten over de afgifte van BvL's, 16 januari 1974, Trb. 60, vervangende de Overeenkomst van 19 september en 4 november 1955; Overeenkomst met Canada inzake luchtwaardigheid, 21 april 1987.
- 90 Het voeren van overleg over het opstellen, de uitvoering en de wijziging van bilaterale overeenkomsten over de geldigheid van bewijzen van luchtwaardigheid voor geïmporteerde burgerluchtvaartprodukten; 1955-  
NB. Onderdeel van de uitvoering van de verdragen is:
- het uitwisselen en becommentariëren van ter zake dienende



## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- (ontwerp-)wetten, voorschriften en eisen, zoals de NPRM's of 'notice proposed rulemakings' op de FAR's;
- het goedkeuren van wijzigingen aangebracht in het land van de andere partij, aan produkten die onder de luchtwaardigheidsregelingen van de andere partij vallen.

Toezicht op de vliegtuigproductie en -onderhoud

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron: Directieplan LI 1994-1998; RTL 1959, art. 87 e.v.; Beschikking van de DG RLD van 15 november 1963, nr. LI/15735, houdende regels voor het melden van gebreken, defecten en beschadigingen van vliegtuigen, waarmee verkeersvluchten, niet zijnde rondvluchten, worden uitgevoerd, Stcrt. 228; RTL, art. 87-93; Beschikking van de DG van 9 januari 1973, nr. LI/L 20120, houdende regelen voor de erkenning van bedrijven welke werkzaamheden verrichten verband houdende met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, Stcrt. 15, vervangende de Beschikking van de DG RLD van 29 mei 1964, nr. LI/1120, gewijzigd bij Regeling van 18 juli 1988, nr. LI-5160 RLD, Stcrt. 152

91 Het uitvaardigen van ministeriële voorschriften en aanwijzingen m.b.t. de bouw, onderhoud, revisie en herstel van luchtvaartuigen; 1929-

NB. Produkten:

- Beschikking van de DG RLD van 26 maart 1979, nr. LI/10898, houdende gevallen waarin onderhoud, revisie en herstelling van luchtvaartuigen niet door of onder toezicht van grondwerktuigkundigen, zweefvliegtechnici of erkende bedrijven behoeft te geschieden, Stcrt. 67, gewijzigd bij Beschikking van 9 november 1983, nr. LI/13221, vervangende de Beschikking van 10 juni 1960, nr. LI/12737 en de Beschikking van 27 maart 1973, nr. LI/21721;
- Regeling van de V&W van 4 september 1990, nr. LI/6968 RLD, vervangende de regeling van de DG RLD van 26 juni 1978, nr. LI/11861;
- Beschikking van de DG van 3 april 1980, houdende aanwijzingen m.b.t. onderhoud en revisie van luchtvaartuigen, onderdelen en uitrustingen, vervangende de Beschikking van 19 augustus 1963, nr. LI/14222 en 27 november 1964, nr. LI/16720;
- Regeling van de V&W van 30 mei 1990, nr. 4102, Stcrt. 111, houdende regelen voor het voeren van de technische administratie, vervangende de Regeling van de DG RLD van 29 juli 1959, nr. LI/13847;
- voor technische eisen aan sleepnetten en -kabels, zie RTL, art. 93A; Besluit van de DG RLD van 6 augustus 1981, nr. LI/12358, Stcrt. 153, houdende regels voor het slepen van luchtvaartuigen, sleepnetten of andere voorwerpen,

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

---

gewijzigd bij Regeling van de V&W van 18 mei 1990, nr. LI 3932 RLD, Stcrt. 107;

- zie verder onder bronopgave.

92 Het registreren van door luchtvaartmaatschappijen aangemelde defecten en gebreken aan luchtvaartuigen; 1959-

93 Het (doen) toezicht houden op (de werkwijze en organisatie bij) de bouw, het onderhoud, de revisie en herstelling van vliegmaterieel; 1929-

NB. Het toezicht omvat onder meer:

- de behandeling van in te dienen gegevens m.b.t. gebreken, wijzigingen en aanvullingen op eerder ingediende gegevens, informatie over wijzigingen m.b.t. het onderhoud en herstel van luchtvaartuigen;
- het (doen) uitvoeren van proeven, inspecties, organisatieonderzoeken e.d.;
- het afgeven, schorsen en intrekken van bewijzen van deugdelijkheid voor in luchtvaartuigen te gebruiken onderdelen, materialen e.d., alsmede voor de uitvoering van bouw- en onderhoudswerkzaamheden;
- het onderhouden van contacten met de VNLO (tegenwoordig via overleg in het Overlegorgaan voor de Industrie; zie aldaar) over de uitvoering van de regelgeving en inspectie 'in eigen beheer';
- het 'uitbesteden' van toezicht aan buitenlandse luchtvaartautoriteiten.

94 Het stellen van regels aan het uitvoeren van proefvluchten met luchtvaartuigen; 1959-1989.

95 Het erkennen van bedrijven en personen voor werkzaamheden betreffende de productie, het onderhoud en de inspectie van luchtvaartmaterieel; 1959-

NB. De bedrijven kunnen tegenwoordig ook een internationale JAR-erkenning krijgen. Onderdeel van de erkenning vormt de goedkeuring van het Handboek Technische Bedrijven.

96 Het stellen van eisen en toezicht houden op de vakbekwaamheid van onderhouds- en produktiepersoneel (grondwerktuigkundigen en zweefvliegtechnici); 1959-

NB. Zie verder handelingen nr. 0 e.v.

97 Het goedkeuren van verzoeken om het onderhoud etc. buiten Nederland te laten plaats vinden; 1959-

### Toezicht op de vluchtvoorbereiding en -uitvoering

Sportvluchten

Actor: V&W/DG RLD/VI

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Bron:Dossiers SSAD-FAZ

- 98 Het subsidiëren van, overleggen met en vervullen van lidmaatschap en bestuursfuncties in de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), opgericht in 1907; 1929-
- Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron:LVW 1958, art. 4, lid 2 onder b; RTL 1959, art. 100; RTL 1959, zoals gewijzigd bij Besluit van 2 december 1971, art. 118 (vervallen 1981); LVR 1958, art. 1 onder b; LVR-1980, art. 65, lid 2  
NB. Voor de regeling van het sportvliegen met niet-luchtvaartuigen en het verlenen van ontheffing aan sportclubs, zie handeling nr. 0 en 0.
- 99 Het erkennen van verenigingen tot opleiding en beoefening van valschermspringen e.a. vliegsporten met niet-luchtvaartuigen; ca. 1965-
- 100 Het erkennen van de koepelorganisaties van verenigingen die de vliegsport met niet-luchtvaartuigen beoefenen; ca. 1965-
- 101 Het goedkeuren van de Basisveiligheidsreglementen (BVR's) van koepelorganisaties van sportvliegclubs; ca. 1965-
- 102 Het goedkeuren van burgerluchtvaartuigen bestemd voor valschermspringen; ca. 1965-
- 103 Het registreren van ongevallen en schadegevallen ten gevolge van valschermspringen in verenigingsverband; ca. 1965-
- 104 Het controleren en keuren van de radiozend- en ontvangapparatuur voor radiocommunicatie in de luchtvaartmobiele banden t.b.v. de zweefvliegsport, ballonnen en ULV's, het geven van nadere aanwijzingen of voorschriften en/of het doen treffen van nadere voorzieningen; 1959-
- 105 Het verlenen van vrijstelling aan de recreatieve luchtvaart van het verbod om zonder bewijs van bevoegdheid van boordtelefonist aan boord een radiozender te gebruiken; 1983-

Commerciële vluchten

Regelgeving algemeen

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron:RTL 1959, art. 94 e.v.

- 106 Het stellen van nadere regels t.a.v. de vluchtvoorbereiding en -uitvoering; 1959-

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

NB. Produkten:

- Beschikkingen van de DG RLD van 5 december 1975, nr. LI 25936, en van 22 januari 1976, nr. LI/L 20281, houdende vaststelling van regelen inzake de voorbereiding en uitvoering van rondvluchten, resp. verkeersvluchten, Stcrt. 1975, 243, resp. 1976, 22, laatstelijk gewijzigd bij Beschikkingen van resp. 2 januari 1979, LI/L 20003 en 20005, met intrekking van de Beschikkingen van de DG RLD van resp. 23 februari 1972, nr. LI/21057, en van 8 december 1967, nr. LI/16794, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van 28 mei 1974, nr. LI/23254, vervangen door de Regeling van 29 mei 1990, nr. 4092, Stcrt. 110;
- Beschikking van de DG RLD van 10 oktober 1983/LI 12656, Stcrt. 201, houdende regelen t.a.v. de vluchtuitvoering, niet zijnde verkeersvluchten, met vleugelvliegtuigen, met intrekking van de Beschikking van de DG RLD van 5 december 1975, nr. LI/L25938, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van 2 januari 1979, nr. LI/L20001, vervangen door Regeling van de V&W van 4 september 1990, nr. RLD/LI 6928, Stcrt. 179 (gebaseerd op Annex 6, part II van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart)

107 Het afwijken in bijzondere gevallen van bij of krachtens de RTL gestelde regels t.a.v de vluchtuitvoering; 1929-

Vergunningverlening tot vluchtuitvoering

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron: RTL 1959, art. 94 e.v.; Beschikking van de DG RLD van 21 mei 1968, nr. LI/18022, houdende vaststelling regels t.a.v. vergunningen tot vluchtuitvoering, Stcrt. 102, vervangen door de Regeling van de V&W van 29 mei 1990, nr. 4094, RLD/directie LI, Stcrt. 111

108 Vervallen.

109 Het goedkeuren van de luchtroutes van verkeersvluchten; 1959-1968.

NB. Tegenwoordig onderdeel van de exploitatievergunning.

110 Het verlenen, verlengen, schorsen en intrekken van vergunningen tot vluchtuitvoering van verkeersvluchten, onder eventueel nader te stellen regels; 1968-

Kennisgeving

111 Het behandelen van kennisgevingen en eventuele rapportage door de gezagvoerder van a) omstandigheden die de luchtvaart in gevaar (kunnen) brengen, b) door de noodtoestand gedicteerde afwijkingen van de plaatselijke voorschriften, c) gevallen van wederrechtelijke inmenging in de vluchtuitvoering; 1959-

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

---

### Inspecties

- 112 Het houden van inspecties tijdens de vluchtuitvoering; 1959-

### Prestaties

- 113 Het stellen van eisen aan de prestaties van het vliegtuig i.v.m. de veiligheid van de vlucht; 1959-  
NB. Produkt: Beschikking van de directeur Luchtvaartinspectie van 8 september 1976, nr. LI/4552, houdende eisen m.b.t. de prestaties van vleugel- en hefschroefvliegtuigen bij verkeersvluchten, Stcrt. 193, met intrekking van de beschikking van het hoofd afdeling Luchtvaartinspectie van 4 april 1968, nr. LI/2992.

### Instrumenten e.a. uitrusting

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron:RTL 1959, art. 98 e.v.

- 114 Het stellen van regels aan de vorm van de bescheiden en boeken die aan boord ingevuld, dan wel meegevoerd moeten worden; 1959-  
NB. Regeling van 6 juni 1988, nr. LI 4056, Stcrt. 121, houdende regelen voor het houden van een journaal, vervangende de Regeling van de DG RLD van 24 juli 1959, LI/13717.
- 115 Het verlenen van toestemming voor het gebruik van bepaalde typen navigatie-installaties; 1959-
- 116 Het goedkeuren van typen handbrandblusapparaten; 1959-
- 117 Het stellen van eisen aan de waarschuwingsinstallatie ter voorkoming van botsingen met het terrein; 1976-
- 118 Het goedkeuren van de methode voor het vaststellen van de weerminima bij vluchten in het ongeregelde luchtvervoer; 1959-

### Luchtvaartpersoneel

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron:LWV 1958, art. 8A-B; RTL 1928, zoals gewijzigd bij Besluit van 2 augustus 1953, art. 54 e.v.; RTL 1959, art. 105A, laatstelijk gewijzigd bij KB van 13 juli 1987, Stb. 449; RTL, art. 108-110

- 119 Het verlenen van ontheffing van de bepalingen t.a.v. de samenstelling der vliegtuigbemanning; 1929-1958.
- 120 Het goedkeuren, dan wel stellen van nadere regels t.a.v.

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----  
samenstelling en bevoegdheden van het stuurhutpersoneel; 1953-  
NB. Produkt: Regeling van de V&W van 6 juli 1988, nr. LI 753  
RLD, Stcrt. 155 (ingevolge DOC ECAC/12, para 42).

- 121 Het stellen van nadere regelen t.a.v. de aanwijzing van gezagvoerders; 1959-  
NB. Produkt: Beschikking van de DG van 9 februari 1968, nr. LI/15816, houdende regelen t.a.v. de aanwijzing als gezagvoerder voor verkeersvluchten, niet zijnde rondvluchten, Stcrt. 34, vervangende de Beschikking van de DG RLD van 28 juli 1959, nr. LI/13805, vervangen door Regeling van 30 mei 1990, nr. 4181, Stcrt. 111.
- 122 Het controleren van de bekwaamheid van bestuurders inzake het uitvoeren van IFR-vluchten; 1959-
- 123 Het goedkeuren van het trainingsprogramma voor de bemanning in noodtoestand; 1959-
- 124 Het afgeven van kwalificatiecertificaten 'flight safety training'; 1959-
- 125 Het afgeven van 'crew member certificates' aan cabinepersoneel van Nederlandse luchtvaartuigen; 1945?-
- 126 Het goedkeuren van de regeling van de ondernemer van de werk- en rusttijden van de bemanning; 1959-1978.
- 127 Het stellen van nadere regels t.a.v. de werk- en rusttijden van het boordpersoneel; 1978-  
NB. Produkten:  
- Besluit van de DG RLD van 30 januari 1984, LI/L 20468, houdende regeling werk- en rusttijden van de leden van het stuurhutpersoneel van Nederlandse vleugelvliegtuigen welke verkeersvluchten uitvoeren, zoals gewijzigd bij besluit van 18 oktober 1984, Stcrt. 210, met intrekking van de Beschikking van de DG RLD van 28 juli 1959, nr. LI/13805;  
- Regeling van de DG RLD van 30 september 1986, Stcrt. 214, LV/L 25665 (Regeling rusttijden kajuitpersoneel Nederlandse burgerluchtvaartuigen), vervangen door Regeling van de V&W van 15 november 1988, nr. 6464 RLD/directie LI, Stcrt. 237;  
- Regeling van 28 april 1988, nr. LI 3155 RLD, inzake werk- en rusttijden stuurhutpersoneel hefschroefvliegtuigen, Stcrt. 86;  
- Regeling van 30 september 1986, Stcrt. 1987, 102, houdende wijziging van de Regeling werk- en rusttijden kajuitpersoneel.
- 128 Het toezicht houden op de uitvoering van de regeling werk- en rusttijden; 1978-  
NB. Dit omvat de volgende werkzaamheden:  
- het goedkeuren van de ruimte voor stuurhutpersoneel aan

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- boord van verkeersvliegtuigen;
- het goedkeuren van de wijze waarop de verplichte aantekeningen betreffende werk- en rusttijden gemaakt moeten worden, alsmede het controleren van deze aantekeningen;
- het kennis nemen van afwijkingen van de planningsmarges t.o.v. de vliegwerktijd van kajuitpersoneel, of van de maximum vliegtijd voor hefschroefvliegtuigen;
- het toestaan van afwijkingen van de regels, de Commissie van Advies gehoord, dan wel ingelicht.

129 Het stellen van nadere regels t.a.v. de oefening van het kajuitpersoneel; 1968-  
NB. Produkt: Beschikking van de DG RLD van 10 april 1974, nr. LI/L 22248, houdende vaststelling van regelen t.a.v. de oefening van kajuitpersoneel, Stcrt. 78, vervangende de Beschikking van de DG RLD van 21 mei 1968, nr. LI/18028, vervangen door de Regeling van de V&W van 21 juni 1990, LI 487 5 RLD, Stcrt. 137

130 Het benoemen van de voorzitter en leden van de Commissie van Advies inzake Werk- en Rusttijden van de Leden van het Stuurhutpersoneel van Nederlandse Burgerluchtvaartuigen; 1959-1978.  
NB. Zie verder nr. 0.

Actor: Commissie van Advies inzake de Werk- en Rusttijden van Vliegtuigbemanningen (Commissie-Van Kan)  
Bron: Instellingsbesluit van 10 februari 1967, nr. Jur/10630, Stcrt. 37

NB. Het advies van de Commissie, die onder voorzitterschap van J.M. van Kan (Raad van State) stond, leidde tot een wijziging van art. 8 van de LVW 1958 (zie Wet van 17 mei 1978, Stb. 293). Hierbij kende de Wet aan de overheid de bevoegdheid toe zèlf regels over dit onderwerp vast te stellen, terwijl de overheid tot nog toe slechts de verplicht door de luchtvaartmaatschappij vast te stellen regels goedkeurde. De Commissie-Van Kan was samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van Sociale Zaken en Volksgezondheid (1), V&W/RLD (2), het Nationaal Luchtvaartgeneeskundig Centrum (1), de KLM (1), en telde verder een hoogleraar van de Vrije Universiteit. De secretaris was afkomstig van de RLD.

131 Het adviseren van de minister over de vraag op welke wijze het beste kan worden voldaan aan de verplichting van het Verdrag van Chicago, Annex 6, t.a.v. werk- en rusttijden van de bemanning werkzaam in de internationale verkeersluchtvaart, en op welke wijze aan een vertegenwoordiging van het personeel inspraak bij de te treffen regelingen gegeven zal worden; 1967-1974.

Actor: Commissie van Advies inzake Werk- en Rusttijden van de Leden van de Bemanning van Nederlandse Luchtvaartuigen welke Verkeersvluchten uitvoeren (Commissie van Advies

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

WRR/Commissie Werk- en Rusttijden)

Bron:LVW 1958, art. 8B; NvT op de ontwerp-Regeling werk- en rusttijden, sept. 1977; Instellingsbeschikking van 31 januari 1977, nr. LI/L 20544; Overzicht adviesorganen 1981, p. J 8; Staatsalmanakken 1984-1990

NB. De Commissie werd op aanbeveling van de Commissie-Van Kan ingesteld. De Commissie WRR, een extern adviesorgaan, bestaat uit ten minste 11 en ten hoogste 14 leden. De V&W benoemt 4 leden op voordracht van representatieve organisaties voor leden van het stuurhutpersoneel, 4 leden op voordracht van de betrokken luchtvaartmaatschappijen en 3 onafhankelijke deskundigen. Het secretariaat berust bij de RLD. SoZa heeft een waarnemer in de Commissie.

- 132 Het overleggen en (on)gevraagd adviseren van de minister van V&W over alle aangelegenheden m.b.t. de regels voor werk- en rusttijden inzake verkeersvluchten; 1974-

Toezicht op luchtvaartvertoningen

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron:LVW 1926, art. 9; LVW 1958, art. 17 (met bijlage); RTL 1928, art. 197 e.v.; RTL 1959, art. 158

- 133 Het geven van toestemming (met ontheffing van enkele verboden ingevolge de LVW) voor het houden en deelnemen van/aan een luchtvaartvertoning of luchtvaartwedstrijd; 1929-

Vervoer van bijzondere lading

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron:RTL 1928, art. 106; RTL 1959, art. 97; Regeling van de DG RLD van 23 december 1983, nr. LV/L 26452, houdende regelen m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht (Regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht), vervangende het Besluit van de DG van 21 februari 1967, nr. Jur/11007, gewijzigd bij de Regeling van 8 juni 1988, nr. LI 3751, Stcrt. 131

NB. De regeling voert mede de op grond van art. 37, 54 en 90 van het Verdrag inzake de internationale luchtvaart (Stb. 1947, H. 165) in bijlage 18 bij dit verdrag vastgestelde normen en methoden uit. Voor wat het vervoer van radio-actieve stoffen betreft, is de Kernenergiewet (Stb. 1963, 82) van toepassing. De aangehaalde besluiten van de DG RLD van 14 maart 1986, nr. LI/1469 en van 12 november 1987, nr. LI/7284 zijn niet geraadpleegd.

- 134 Het verlenen van ontheffing van de bepalingen betreffende het vervoer van gevaarlijke e.a. bijzondere lading, niet zijnde radio-actieve stoffen; 1929-



#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- 135 Het opstellen van nadere regelen omtrent het rapporteren van voorvallen en ongevallen met gevaarlijke stoffen voor, tijdens of na de vlucht; 1967-
- 136 Het erkennen van natuurlijke of rechtspersonen die werkzaamheden verrichten verband houdende met het aanbieden ten vervoer of het (doen) vervoeren van gevaarlijke stoffen; 1967-
- 137 Het toezicht houden op natuurlijke of rechtspersonen die werkzaamheden verrichten verband houdende met het aanbieden ten vervoer of het (doen) vervoeren van gevaarlijke stoffen; 1967-
- 138 Het kennis nemen van meldingen door de luchtvaartmaatschappij van voorvallen en ongevallen met gevaarlijke stoffen; 1988-
- 139 Het deelnemen aan het nationale vooroverleg voor de United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (UNCOE), een expertcomité van de VN, gevestigd te Geneve; 1953-NB. Voortrekker is DGV; Samenstelling: vanwege het Rijk: RVI, DGV, RLD en DGSM; vanwege het bedrijfsleven VNCI, CTGG, EVO en TLN.
- 140 Het instellen van een Commissie van Advies inzake Opleidingen en Examens betreffende het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen door de Lucht; 1988-

Actor: Commissie Vervoer Gevaarlijke Lading  
Bron:RTL (Stb. 1928, 454) art. 196; Instellingsbesluit van 11 september 1950, nr. LI/C5C-17 RLD  
NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD/LI (3), het Centraal Instituut voor Materiaalonderzoek (1), de KLM (2), de Arbeidsinspectie (1), het Brandweerwezen (2), T.N.O. (1), en, vanaf oktober 1951, het Korps Geleiders Ontploffbare Stoffen. Voorzitterschap en secretariaat berustten bij het ministerie van V&W/RLD/LI.

- 141 Het adviseren over het formuleren van voorschriften voor het vervoer door de lucht van explosieve en brandgevaarlijke stoffen; 1950-vóór 1959.  
NB. Produkt: Verslag van de Commissie inzake het vervoer van gevaarlijke lading door de lucht, 19 juli 1957.

Actor: Commissie van Advies inzake Opleidingen en Examens betreffende Vervoer van gevaarlijke Stoffen door de Lucht  
Bron:Regeling vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht 1988, nr. LI 3751, Stcrt. 131; Instellingsbesluit van 2 mei 1988, nr. LI/3461 RLD, Stcrt. 131, laatstelijk gewijzigd op 20 maart 1989, vervangende de Besluiten

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

van 15 november 1984 enz.

NB. Samenstelling: ten hoogste 8 leden-deskundigen, waaronder de voorzitter en secretaris.

142 Het (on)gevraagd adviseren van de DG RLD omtrent vraagstukken verband houdende met opleidingen en examens betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht; 1984-

143 Het vaststellen van examens; 1984-

144 Het bevorderen van de onderlinge afstemming van de verschillende opleidingen; 1984-

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron: Inl. LI

145 Het voeren van overleg met het bedrijfsleven over de instelling van een vast overlegorgaan m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen en bijzondere lading met luchtvaartuigen; ca. 1990-  
NB. Het overlegorgaan wordt in 1994 geïnstitutionaliseerd. Voorlopige samenstelling: RLD (secretariaat en voorzitterschap) en RVI; brancheorganisaties: ATAN, ACAN, NVVL; KLM en Martinair.

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron: RTL, art. 97; Beschikking van de DG RLD van 20 maart 1978, nr. Jur/L 21323, houdende regels inzake het vervoer van dieren in luchtvaartuigen, Stcrt. 63, gewijzigd bij Beschikking van 22 november 1978, nr. LI/L 25401  
NB. De in art. 3 vermelde Beschikking van de directeur Luchtvaartinspectie van 14 juli 1978, nr. LI/12111 is niet geraadpleegd. Voor het vervoer van andere dan in art. 1 genoemde dieren geldt het handboek van de IATA Live Animals Regulations. Voor verschillende voorschriften wordt verwezen naar de FAR's.

146 Het geven van aanwijzingen omtrent de bepaling van de verdeling van de belading bij meerdeksuitrusting; 1978-

147 Het (samen met de directeur Veeartsenijkundige Dienst) goedkeuren van het leerplan van de opleiding diergeleider; 1978-

148 Vervallen.

Actor: Minister van Landbouw en Visserij  
Bron: zie handeling  
NB. Naast deze regeling moeten de beladings- en verpakkingsvoorschriften van de IATA nageleefd worden.

149 Het stellen van nadere regels ingevolge of krachtens de Wet dierenvervoer (Stb. 1977, 338), in overeenstemming met de Stas

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

van V&W, met betrekking tot het dierenvervoer; 1989-  
NB. Regeling van de minister van Landbouw en Visserij van 15 december 1989, nr. J 891006, Directie Juridische en Bedrijfsorganisatorisch Zaken, houdende regels voor het luchtvervoer van dieren, Stcrt. 1989, 249, en 1990, 10.

### Geweldpleging aan boord

Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron: o.a. Verdrag inzake strafbare feiten ... aan boord van luchtvaartuigen, Trb. 1964, 115 en 186, voor Nederland in werking getreden op 12 februari 1970.

- 150 Het (doen) uitvoeren van internationale verdragen tot bestrijding van de geweldpleging tegen de burgerluchtvaart; 1964-

### De luchtverkeersbeveiliging

NB. Vanaf 1993 voert de LVB-organisatie de luchtverkeersbeveiligingstaken in zelfstandigheid uit. Deze taken zijn niet wezenlijk veranderd. Wel zijn de bevoegdheden, in verband met de politieke verantwoordelijkheid van de V&W, duidelijk omschreven. De exclusieve bevoegdheid van de V&W op het gebied van de regelgeving is aangeduid met een 'M' achter het nummer van de handeling. Ten aanzien van deze taak heeft de LVB-organisatie een adviserende bevoegdheid. De handelingen van de V&W m.b.t. de toetsing van de taakuitvoering van de LVB-organisatie zijn in de paragraaf 'Verhouding tussen V&W en LVB-organisatie' opgenomen. Als uitvoerende instanties van de minister treden nu op: VI/LVB-interface en LI/LVB-interface.

### Algemeen

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie  
Bron: RTL 1928, art. 178 e.v.; NAVO, Cijfers en feiten, pp. 335-338; zie ook handeling nr. 0.

- 151M Het stellen van regels bij wet en AMvB betreffende de veiligheid en efficiënte afhandeling van het luchtverkeer.  
NB. Produkten: de Wet Luchtverkeer van 1992 en de achtereenvolgende Luchtverkeersreglementen van 1929, 1956, 1959, 1980 en 1992. Voor de verkeersregels, zie de desbetreffende paragraaf.
- 152 Het deelnemen aan de werkzaamheden van het NAVO-Comité voor de Coördinatie van het Europese Luchtruim (CEAC); 1955-
- 153 Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over de vergaderingen van de bestuurs- en overlegorganen van Eurocontrol; 1960-

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

154 Het bijdragen in de algemene investeringen en bedrijfskosten van het Agentschap van Eurocontrol; 1960-  
NB. Zie ook handeling nr. 0 e.v.

Actor: Commissie Vliegveiligheidsvoorschriften; vanaf 1954:  
Commissie Vliegverkeersvoorschriften (CVV)

Bron: Instellingsbesluit van 13 november 1950, nr. Kabinet/855,  
gewijzigd op 12 november 1954, nr. LVB/16812 RLD

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van Marine (1), van Oorlog (1), en van V&W (1). De voorzitter, tevens lid, was aanvankelijk afkomstig van het ministerie van Marine, later van de LVB. De secretaris was geen lid. Alle partijen wezen adviseurs of toehoorders aan. De commissie werd opgeheven per Beschikking van 10 maart 1964, nr. JUR/11317, en voortgezet als Luchtverkeerscommissie. Boven deze commissie kwam te staan het College voor Advies in Luchtvaartangelegenheden. Er waren drie werkgroepen actief.

155 Het onderzoeken en evt. herzien, respectievelijk unificeren, van de bestaande vliegveiligheidsvoorschriften, en het in overeenstemming brengen ervan met de LVW; 1950-1964.

156 Het samenstellen van een Vliegverkeersvoorschrift dat bindend is voor alle gebruikers van het luchtruim boven Nederlands grondgebied; 1950-1964.

NB. Produkt: concept-Luchtverkeersreglement, 19 juni 1953.

157 Het vaststellen van een definitieve instructie voor de Centrale Militaire Verkeersleiding; 1950-1964.

158 Het voorstellen van instructies betreffende de in de voorgaande drie handelingen voorkomende onderwerpen in tijd van oorlog; 1950-1964.

159 Het adviseren over vraagstukken die voortvloeien uit het gemeenschappelijk gebruik van de luchtruimte in het Nederlandse vluchtelingengebied door burger- en militaire luchtvaartuigen; 1954-1964.

Actor: College van Advies in Luchtvaartangelegenheden (CAL);  
vanaf 1986: Luchtverkeerscommissie (LVC)

Bron: Instellingsbesluit van de ministers van V&W en Defensie van 10 maart 1964, nr. Jur/11317 RLD; gewijzigd Jur/13447 RLD van 19 juni 1964; 2e wijziging Jur/18868 RLD van 9 augustus 1971; ingetrokken bij Beschikking van 10 mei 1984, nr. LV/L 22295

NB. Het college werd ingesteld om gemeenschappelijk beleid te formuleren inzake de regeling van het luchtverkeer, onder goedkeuring van de betrokken ministers. Leden van het college

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

waren: de DG RLD (voorzitter), de Vlagofficier Marine Luchtvaartdienst en de plaatsvervangend Chef van de Luchtmachtstaf. De secretaris vertegenwoordigde tot 1 september 1971 het ministerie van Defensie, en daarna het ministerie van V&W (LVB), en was geen lid. Als commissie van bijstand in technische aangelegenheden treedt de Luchtverkeerscommissie (LVC) op. In 1984 werd het College per abuis opgeheven, waarna wederinstelling in 1985/86 onder de naam van Luchtverkeerscommissie volgde. De taak veranderde niet. Voorzitterschap en secretariaat werden opgedragen aan de RLD/LVB, nu LVB-organisatie. Door de verzelfstandiging neemt de LVB-organisatie taken en bevoegdheden van de RLD over. Als commissie van bijstand fungeert de Luchtverkeerscommissie stafoverleg.

- 160 Het adviseren en doen van voorstellen aan de ministers van V&W en Defensie over beleidsaangelegenheden betreffende de algemene veiligheid in de lucht, vooral waar deze voortvloeien uit het gemeenschappelijke gebruik van de luchtruimte door burger- en militaire vliegtuigen; 1964-1984, 1986-
- 161 Het adviseren over vraagstukken die hiermee verband houden en die aan de orde zijn gesteld in de ICAO, Eurocontrol, NAVO (Committee European Air Space Coordination) of in andere internationale burger- en militaire organisaties; 1964-1984, 1986-
- 162 Het adviseren over problemen die zowel de burger- als militaire luchtvaart raken, voor zover een goede advisering over bovengenoemde zaken niet in gevaar komt; 1964-1984.

### Indeling en beheer van het luchtruim

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LI en VI/LVB-interface  
Bron:WLV, art. 7, 13 en 14-15; LVR-1956, art. 2; LVR-1959, art. 3; LVR-1980, art. 8, 13; LVR-1992, art. 7-8

- 163M Het (in overeenstemming met de minister van Defensie) aanwijzen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam en van algemene en plaatselijke luchtverkeersgebieden, dan wel gecontroleerde luchtvaartterreinen; 1956-  
NB. Produkt: Besluit van 28 oktober 1981 van de DG RLD, nr. LV/L 25656, Stcrt. 223, vervangen door Regeling van de DG RLD en de chefs van de Marine- en Luchtmachtstaf van 5 november 1985, nr. LVB/L 25690, Stcrt. 226, zoals gewijzigd met nr. LVB/L 91001242 van 5 februari 1991, Stcrt. 56, met intrekking van Besluit van 28 juli 1981 van de DG RLD, nr. LVB/L 23870, Stcrt. 164.
- 164M Het aanwijzen van bijzondere luchtverkeersgebieden t.b.v. bepaalde soorten luchtverkeer of bijzondere luchtvaartactiviteiten; 1981-
- 165M Het aanwijzen van (delen van) verkeersleidingsgebieden

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

waarbinnen eveneens verkeersleiding wordt gegeven aan VFR-vluchten; 1981-

- 166M Het vaststellen van luchtverkeersroutes, bebakening en verlichting, en luchtverkeersprocedures, waaronder naderings-, vertrek- en wachtprocedures; 1929-  
NB. Produkt: Beschikking van 20 december 1985, Stcrt. 1986, 13, nr. LVB/L 26615 Rijksluchtvaartdienst inzake formalisering naderings- en vertekroutes, procedures en verkeerspatronen voor luchtvaartterreinverkeer.

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LI  
Bron:WLV, art. 12; LVW 1926, art. 7-8; LVW 1958, art. 11-12  
(gewijzigd bij Wet van 10 november 1988, Stb. 595)

- 167M Het beperken of verbieden van de (sedert 1959: burger)luchtvaart boven bepaalde delen van Nederland om redenen van openbare veiligheid; 1929-  
NB. Produkten: regelingen van(wege) de minister van V&W.

- 168M Het meewerken aan beperkingen of verboden door de minister van Defensie en de bevoegde militaire autoriteiten van de (sedert 1959: burger)luchtvaart boven bepaalde delen van Nederland om redenen van militaire noodzaak; 1929-  
NB. Produkten:  
- regelingen van(wege) de minister van Defensie, in overeenstemming met de minister van V&W of de DG RLD;  
- bekendmakingen in de Staatscourant en per NOTAM.

- 169M Het (samen met de minister van Defensie) voorbereiden van besluiten door de Kroon tot beperking of verbod van de burgerluchtvaart in buitengewone omstandigheden of in het belang van de openbare veiligheid; 1929-

Actor: Minister van Defensie  
Bron:WLV, art. 12, lid 2; LVW 1929, art. 7-8; LVW 1958, art. 11-12

- 170 Het geven en intrekken van verboden of beperkingen van de (sedert 1959: burger)luchtvaart boven bepaalde delen van Nederland om redenen van militaire noodzaak; 1929-

- 171 Het (samen met de minister van V&W) voorbereiden van besluiten door de Kroon tot beperking of verbod van de burgerluchtvaart in buitengewone omstandigheden of in het belang van de openbare veiligheid; 1929-

### Luchtverkeersdienstverlening

Organisatie en middelen

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie  
Bron:WVL, art. 16-18; LVR-1980; LVR-1992

- 172 Het aanwijzen en (doen) inrichten van luchtverkeersdiensten voor de onderscheiden luchtverkeersgebieden; 1929-
- 173 Het (doen) verwerven, installeren en vervangen van technische installaties en systemen voor de telecommunicatie en radionavigatie; 1945-  
NB. In werkgroepen wordt overlegd over de ontwikkeling/invoering van nieuwe systemen; voorbeelden: Werkgroep Future Air Navigation Systems (overlegt over CNS-systeem met gebruikmaking van satellieten), IDW/MLS (rapporteert over ontwikkelingen betr. de invoering van MLS).
- 173a Het onderhouden van technische installaties en systemen voor de telecommunicatie en radionavigatie; 1945-
- 174M Het geven van voorschriften m.b.t. de uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaarttelecommunicatie; 1981-  
NB. De LVB(-organisatie) werkt met de uitgave 'Voorschriften Dienst Verkeersleiding'.
- 175M Het classificeren van de luchtverkeersdienstverlening in de onderscheiden gebieden; 1993-
- 176 Het sluiten van overeenkomsten ('letters of agreement') met de bevoegde luchtvaartautoriteiten in aangrenzende staten over de uitoefening van taken m.b.t. de luchtverkeersdienstverlening in elkanders luchtruim; 1959-
- 177 Het sluiten van overeenkomsten ('letters of agreement') over de uitoefening door Eurocontrol van luchtverkeersdienstverlening in het hogere luchtruim; 1986-  
NB. Activiteiten:  
- het deelnemen aan de vergaderingen van de Coördinatiegroep voor Maastricht;  
- het bijdragen in de investeringen en bedrijfskosten van het Luchtverkeerscentrum Maastricht;  
- het ter beschikking stellen van LVB-diensten en installaties aan Eurocontrol.
- 178 Het (doen) treffen van coördinatieregelingen met de burgerlijke en militaire luchtvaartautoriteiten over de uitvoering van taken m.b.t. de luchtverkeersdienstverlening; ca. 1970-
- 179 Het treffen van coördinatieregelingen met de exploitant of gebruiker(s) van een niet-gecontroleerd luchtvaartterrein over de begeleiding van VFR-vluchten; ?

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

- 
- 180 Het voeren van geïnstitutionaliseerd overleg met vertegenwoordigers van gebruikers van door de LVB-organisatie geleverde diensten over LVB-aangelegenheden; 1993-
- 181 Het bijhouden van openbare registers van de bewijzen van bevoegdheid tot het geven van luchtverkeersdienstverlening; 1985 o.e. -
- 182 Het (doen) verzorgen van opleidingen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging; 1985 o.e. -

Actor: V&W/DG RLD/LVB

Bron: Beschikking van de V&W van 10 december 1951, nr. Pol/20532 RLD

- 183 Het namens de Staat der Nederlanden beheren en exploiteren van de twee weerschepen, de 'Cirrus' en de 'Cumulus', als onderdeel van de ICAO-weerschepenorganisatie in de Atlantische Oceaan; 1947-1975.

Actor: Weerschepencommissie

Bron: Besluit van de V&W van 10 december 1951, nr. Pol/20532 RLD NB. In de Weerschepencommissie, die in 1951 i.v.m. de reorganisatie van de Weerschependienst opnieuw werd ingesteld, waren de ministeries van V&W (V&W, KNMI en DGS) en Financiën vertegenwoordigd. De Commissie fungeerde vooral als coördinatieorgaan voor de betrokken diensten binnen V&W.

- 184 Het adviseren van de DG RLD bij de uitoefening van zijn taak als beheerder en exploitant van de twee weerschepen; 1947-1975.

Tarieven

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie

Bron: Wet van 8 december 1971, Stb. 719, houdende inning van vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim, zoals gewijzigd bij de Wet van 23 maart 1974, Stb. 221, en bij de Wet van 13 november 1985, ingetrokken bij de WLV, art. 56, lid 3; WLV, art. 45-46

NB. De Wet en het KB implementeren de Multilaterale Overeenkomst betr. de inning van de 'en route' heffingen (Trb. 1971, 39) en de Bilaterale Overeenkomst met Eurocontrol betr. de inning van de 'en route' heffingen (Trb. 1971, 40) in de nationale wetgeving.

- 185M Het uitvoering geven aan de internationale en bilaterale overeenkomst inzake/met Eurocontrol over de inning door Eurocontrol van 'en route' heffingen; 1971-
- NB. Produkt: Besluit van 29 december 1971, Stb. 809 (Maatregel



#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

inzake de inning van vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim), laatstelijk gewijzigd bij Besluit van 16 februari 1989, Stb. 97, met bijlage.

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie  
Bron:WLV, art. 16; KB van 27 april 1972 (Besluit vergoeding plaatselijke luchtverkeersleiding), Stb. 1973, 223, gewijzigd bij KB van 29 mei 1987, Stb. 330; Beschikking van de Stas van V&W van 12 september 1972, nr. LVB/24924

- 186 Het vaststellen van de tarieven, onder goedkeuring van de V&W, en het heffen van een vergoeding voor de plaatselijke LVB-dienstverlening; 1972-

Verkeersleiding

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie  
Bron:Rijksluchtvaartdienst 50 jaar, p. 81

- 187 Het geven van verkeersleiding aan de bestuurders van luchtvaartuigen; 1937-

Toezicht op zendingrichtingen

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie  
Bron : Machtigingsregeling van de Stas van V&W van 16 september 1981; Besluit van de DG RLD van 30 juli 1981, nr. LVB/L 23972 betreffende het verstrekken van havendienstberichten per radio (Regeling Havendienstradio); Besluit van de DG RLD van 10 maart 1983, nr. LVB/L 21194; Machtigingsregeling radio-elektrische zendingrichtingen werkende in de luchtvaartmobiele banden, 4 augustus 1982, nr. 820728/5452 RCD Centrale Directie der PTT, Stcrt. 1982, 159, en 19 december 1988, TP 10.411, Stcrt. 1988, 254

- 188 Het geven van nadere voorschriften en aanwijzingen aan de houders van zendingrichtingen werkende in de luchtvaartmobiele banden t.a.v. de inrichting en het gebruik van de stations; 1929-

- 189 Het voeren van overleg met de PTT/HDTP over toewijzing van frequenties; 1929-

Actor: V&W/DG PTT/Radiocontroledienst - HDTP/directie Operationele Zaken  
Bron : Wet Telecommunicatievoorzieningen, art. 20, lid 2;

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Besluit radio-electrische inrichtingen, art. D.4.2; Machtigingsregeling van de Stas van V&W van 16 september 1981; Machtigingsregeling radio-elektrische zendinginrichtingen werkende in de luchtvaartmobiele banden, 19 december 1988, TP 10.411, Stcrt. 1988, 254

- 190 Het verlenen en intrekken van machtigingen tot de aanleg en het gebruik van radiozend- en ontvangapparatuur voor radiocommunicatie in de luchtvaartmobiele en luchtvaartnavigatiebanden, alsmede het verstrekken van bewijzen aanwijzing radiostations; 1981-  
NB. Zie verder PIVOT-rapport nr. 4.
- 191 Het verlenen van vrijstelling aan de RLD en de HDTP van de machtiging tot aanleg, bezit en gebruik van zendinginrichtingen; 1985-  
NB. Produkt: Beschikking van de V&W van 19 december 1988, Stcrt. 254, vervangende de Beschikking van 22 augustus 1985.
- 192 Het goedkeuren van grondstations van luchtvaartterreinen zonder verkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen e.d.; 1989-
- 193 Het toewijzen van radio-frequenties aan de onderscheiden vormen van luchtvaart; 1956-
- 194 Het eventueel stellen van regels voor het gebruik van radio-electrische zendinginrichtingen aan boord van andere dan Nederlandse luchtvaartuigen; 1989-

#### Informatieverstrekking

Actor: V&W/DG RLD/LI en LVB - LVB-organisatie  
Bron:WLV, art. 23; RTL, art. 145-153; LVR-1992, art. 5, 9, 60-62

- 195M Het stellen van regels t.a.v. de verstrekking van luchtvaartinlichtingen; 1981 o.e. -
- 196 Het vervaardigen en verspreiden van luchtvaartpublicaties en -kaarten; 1951-  
NB. Produkten:
- a) Luchtvaartgids (Aeronautical Information Publication (AIP)):
    - I. Luchtvaartgids Nederland (Aeronautical Information Publication Netherlands; AIP Netherlands);
    - II. Gids voor het vliegen onder zichtvliegvoorschriften (VFR Flight Guide Netherlands);
  - b) Berichten aan luchtvaardenden (NOTAM: Notices to Airmen);
  - c) Mededelingen aan Nederlandse luchtvaardenden en eigenaren van luchtvaartuigen (MAL); Engelse deel: Aeronautical Information Circular of AIC.

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- 197 Het verstrekken van vluchtinformatie, waaronder luchtvaartmeteorologische inlichtingen, aan luchtvaardenden; 1929-
- 198 Het verstrekken van luchtvaartinlichtingen vóór de vlucht; 1929-
- 199 Het mogelijk opdragen van de uitvoering van taken op het gebied van de vluchtinformatieverstrekking en alarmering aan de exploitant van een luchtvaartterrein; 1959-

Actor: KNMI, Luchtvaartmeteorologische Dienst (LMD)  
Bron: Bijsterveld en Vorhauer, Luchtverkeersleiding, pp. 72-81  
NB. Op de vliegvelden van Schiphol, Rotterdam, Maastricht en Eelde zijn meteorologische stations gevestigd.

- 200 Het verstrekken van meteorologische voorlichting aan de luchtvaart; 1929-

Alarmering en hulpverlening

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie  
Bron: WLV, art. 56; Regeling opsporings- en reddingsdienst in Nederland, vastgesteld bij de Beschikking van de minister van Defensie van 29 april 1970, nr. 791380/771131, gewijzigd bij gemeenschappelijk Besluit van de V&W en van de minister van Defensie van 21 april 1983, nr. PJ/S 22619; Besluit van de minister van Defensie 7 februari 1984, nr. C83/507/005/Defensie

- 201 Het verzorgen van alarmering; 1959-
- 202 Het nemen van maatregelen bij wederrechtelijke inmenging en onderschepping van luchtvaartuigen; 1959-
- 203 Het coördineren met de minister van Defensie van het beleid en de uitvoering inzake de opsporing en redding van op zee in nood verkerende bemanningen en passagiers van luchtvaartuigen en schepen; 1947-

Actor: Minister van Defensie/Commandant der Zeemacht in Nederland/Opsporings- en Reddingsdienst, de RCC (a), de reddingseenheid (b)

Bron: Regeling opsporings- en reddingsdienst in Nederland, vastgesteld bij de Beschikking van de minister van Defensie van 29 april 1970, nr. 791380/771131, gewijzigd bij gemeenschappelijk Besluit van de V&W en van de minister van Defensie van 21 april 1983, nr. PJ/S 22619; Besluit van de minister van Defensie 7 februari 1984, nr. C83/507/005/Defensie

NB. Ter uitvoering van art. 25 van het Verdrag van Chicago,

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

juncto Annex 12, en van het Verdrag van 30 januari 1958 met Duitsland (Trb. 1958, nr. 23), gewijzigd bij het Verdrag inzake Maritieme Opsporing en Redding op Zee (Trb. 1980), is een opsporings- en reddingsdienst ingesteld.

Tot 1986/1987 voerde de commandant van de Zeemacht in Nederland het bevel over de Opsporings- en Reddingsdienst. De dienst bestond toen uit:

- een Reddingscoördinatiecentrum (RCC) in het marinevliegkamp te Valkenburg;
- een of meer reddingseenheden, vallende onder de Koninklijke Marine, eveneens gestationeerd in Valkenburg.

De afstemming tussen V&W en Defensie vond plaats in de Overlegcommissie Maritieme SAR-zaken.

Bij overeenkomst van 26 februari 1987 werd de Kustwacht Samenwerkingsorganisatie opgericht. Met de uitvoering van de kustwachttaken van de aangesloten ministeries is het Kustwachtcentrum belast. Dit is gevestigd in het gebouw van Scheveningen-Radio te IJmuiden. De belangrijkste taak van het Centrum is de coördinatie van opsporings- en reddingsacties te land en ter zee. Hierbij doet het RCC beroep op de diensten - zoals de RLD/LVB (LVB-organisatie) - van de samenwerkende ministeries.

- 204 Het opsporen en redden van op zee in nood verkerende bemanningen en passagiers van luchtvaartuigen en schepen; 1947-  
NB. Bij rampen die op het land plaats vinden, treden de gemeentelijke rampenplannen in werking.

### Vaststellen van verkeersvoorschriften

NB. In deze paragraaf zijn slechts de verkeersregels krachtens het Luchtverkeersreglement opgenomen; zie verder nr. 0.

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-interface en LVB-organisatie  
Bron: LVR-1929, art. 9 e.v., gewijzigd 1932, 1934 en 1936; LVR-1959, art. 8 e.v., gewijzigd 1972; LVR-1980, art. 16 e.v.; LVR-1992, art. 11 e.v.; Directieplan LI

- 205M Het (voorbereiden van het) stellen van nadere luchtverkeersvoorschriften; 1929-  
NB. In de LVR's tot 1980 worden de nadere regels veelal als bijlage opgenomen. De voorschriften hebben betrekking op:
- het gebruik van de hoogtemeter en het bepalen van kruishoogten;
  - het verwijderen van voorwerpen of stoffen;
  - het slepen van luchtvaartuigen of andere voorwerpen;
  - valschermspringen;
  - het verkeer op of nabij een of meer luchtvaartterreinen;
  - het voeren van lichten;
  - de betekenis van seinen;
  - de indiening van vliegplannen;
  - het vaststellen van positiemeldingen en omschakelpunten;

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- het onderhouden van radioverbindingen;
  - het onderscheppen van burgerluchtvaartuigen door militaire luchtvaartuigen;
  - het uitvoeren van VFR-vluchten;
  - het uitvoeren van IFR-vluchten;
  - bijzondere vluchten of verkeer in bijzondere verkeersgebieden;
  - het vaststellen van de dagkenmerken van ankerkabels;
  - het gebruik van niet-luchtvaartuigen in het luchtruim;
- NB. Produkten: onder meer de Besluiten van de DG RLD van:
- 2 november 1983, nr. LVB/L 25567, Stcrt. 36, tot vaststelling afwijkende minimumwaarden voor zichtomstandigheden;
  - 28 juli 1981, nr. LVB/L23881, Stcrt. 164, tot vaststelling van de periode tussen zonsondergang en zonsopgang waarin een VFR-vlucht niet mag worden uitgevoerd;
  - 28 juli 1981, nr. LVB/L 23880, Stcrt. 164, houdende vaststelling gebieden waarin een VFR-vlucht niet mag worden uitgevoerd;
  - 5 november 1985, nr. LVB/L 25963, Stcrt. 226, vervangende het Besluit van 28 juli 1981, nr. LVB/L 23876, Stcrt. 164 (Regeling vliegplannen);
  - Regeling van 1 juni 1988, nr. LT/L 22819 RLD, Stcrt. 138, houdende vaststelling systeem van lichten om ongeoorloofd oprijden van startbanen te voorkomen (stopbar) (Stopbarregeling);
  - Beschikking van de minister van Defensie van 18 februari 1966, nr. 202620/10 Q betreffende regeling valschermspringen uit militaire luchtvaartuigen, Stcrt. 38, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van 14 februari 1977, nr. 391110/W, art. 3;
  - Beschikking van de DG RLD van 2 juni 1982, Stcrt. 110 (Regeling valschermszweven 1982), vervangende het Besluit van de DG RLD van 22 april 1981, nr. LI/L 11328;
  - Besluit van de DG RLD van 11 mei 1984, nr. LVB/L 22333, Stcrt. 103;
  - Besluit van 28 november 1980, nr. LI/L13533, Stcrt. 240, vervangen door Beschikking van de DG RLD van 2 juni 1982, Stcrt. 110 (Regeling zeilvliegtuigen 1982);
  - Besluit van de DG RLD van 2 december 1982, nr. LVB/L 26057, Stcrt. 245, houdende regeling kabelvliegers en kleine ballonnen.
  - Besluit van de DG RLD van 11 mei 1984, nr. LVB/L 22332 RLD, Stcrt. 103;
  - Regeling Modelvliegtuigen van de DG RLD van 11 mei 1981, nr. LI/11479 RLD, vervangende de regeling van 23 maart 1977.

Actor: V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie  
Bron: LVR-1929 e.v.

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

206 Het verlenen van vrijstellingen en ontheffingen van bij het LVR gestelde verboden of verplichtingen; 1929-  
NB. De ontheffingen, die sedert 1993 in de meeste gevallen door de LVB-organisatie worden verleend, betreffen:

- de verwijdering van stoffen en voorwerpen tijdens de vlucht; 1929-
- het slepen van luchtvaartuigen en andere voorwerpen; 1929-
- valschermspringen; 1956(?) -
- het verkeer op en nabij luchtvaartterreinen; 1981-
- het indienen van een vliegplan; 1981-
- het vaststellen van meldingspunten; 1981-1992;
- het onderhouden van radioverbindingen; 1929-
- het uitvoeren van kunstvluchten; 1956-1981;
- het op de luchthaven of tijdens de vluchtuitvoering produceren van meer dan nodige geluidshinder; 1956-ca. 1980;
- te voeren seinen, lichten en dagkenmerken;
- laagvliegen; 1929-1981;
- de uitvoering van VFR-vluchten; 1956-
- de uitvoering van IFR-vluchten; 1956-
- het gebruik van bepaalde niet-luchtvaartuigen (modelvliegtuigen, zeilvliegtuigen, kabelvliegers, kleine ballons, valscherms zweeftoestellen, doelvliegtuigen) ten behoeve van sportvliegen;<sup>51</sup> ca. 1965-1992;
- het gebruik van onbepaalde niet-luchtvaartuigen; 1992-

Produkten: vrijstellingsbesluiten, tevens regelingen, van de DG RLD; zie Luchtvaartvoorschriften, nr. 3018-3021.

207 Het meewerken aan ontheffingen door de minister van Defensie van verboden of verplichtingen i.v.m. militaire oefeningen of andere militaire luchtvaart; 1929-1981.  
NB. Voor volgende jaren, zie nr. 0 (bijzondere vluchten).

Actor: Minister van Landbouw en Visserij  
Bron:KB van 29 mei 1984, Stb. 233

208 Het, in overleg met de betrokken ministers (waaronder de V&W), opstellen, wijzigen en uitvoeren van de regeling inzake luchtvaartuigtoepassing van bestrijdingsmiddelen; 1983-  
NB. Produkten: KB van 29 mei 1984, Stb. 233.

Actor: Minister van Defensie/Chefs van de Luchtmachtstaf en de Marinestaf  
Bron:KB van 16 juli 1965 tot regeling van het valschermspringen uit militaire luchtvaartuigen, Stb. 390; Beschikking van de minister van Defensie van 18 februari 1966, nr.

---

<sup>51</sup> Voor de erkenning van sportvliegclubs en veiligheidseisen, zie handeling nr. 0 e.v.

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

202620/10 Q betreffende regeling valschermspringen uit militaire luchtvaartuigen, Stcrt. 38, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van 14 februari 1977, nr. 391110/W; overige uitvoeringsregelingen; zie Luchtvaartvoorschriften deel 1076.b.1

NB. De minister van Defensie handelt bij de uitvaardiging van ministeriële verordeningen 'in overeenstemming met de V&W'. Het valschermspringen geschiedt in militair verband, dan wel in het verband van een vereniging die door de DG RLD erkend is om de opleiding tot en het valschermspringen in verenigingsverband te organiseren.

- 209 Het verlenen van vergunning aan verenigingen die door de DG RLD erkend zijn om het valschermspringen in verenigingsverband te beoefenen; 1965-

##### Verzelfstandiging van de LVB

Actor: V&W/DG RLD  
Bron:WLV, art. 25, 38; Rapport Stuurgroep Verzelfstandiging Luchtverkeersbeveiliging (1986)

- 210 Het voorbereiden, door de Stuurgroep Verzelfstandiging Luchtverkeersbeveiliging, en uitvoeren van de verzelfstandiging van de Directie Luchtverkeersbeveiliging tot een zelfstandig bestuursorgaan; 1985-1993.  
NB. De Stuurgroep is op advies van de Advies- en arbitragecommissie (Commissie-Albeda) in 1985 ingesteld.

Actor: Minister van Financiën  
Bron:WLV 1992, art. 58

- 211 Het meewerken aan de overdracht door de V&W van bepaalde vermogensbestanddelen aan de LVB-organisatie; 1989-1993.

Actor: Voorlopige Raad van Toezicht Luchtverkeersbeveiliging  
Bron:Stcrt. 1989, 243  
NB. In de Raad zijn vertegenwoordigd de in Nederland werkzame luchtvaartmaatsschappijen (1), de Nederlandse luchthavens (1) en de ministeries van Defensie (1) en V&W (1). Secretaris is een RLD-functionaris.

- 212 Het adviseren van de V&W over de inrichting van de LVB-organisatie, het financieel beheer, de verhouding met de overheid en met derden, etc.; 1989-1992.

##### Verhouding tussen V&W en LVB-organisatie

Actor: V&W/DG RLD/VI/LVB-interface

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Bron:WLV, art. 23, 25, 31, 38, 43

- 213 Het, op voordracht van de Raad van Toezicht, benoemen en ontslaan van de leden van het bestuur van de LVB-organisatie; 1993-
- 214 Het benoemen en ontslaan van de leden van de Raad van Toezicht; 1993-
- 215 Het compenseren van tekorten wegens vrijstelling van heffingsbetaling en van exploitatietekorten op de regionale velden; 1993-
- 216 Het toetsen van het algemene, niet-financiële beleid van de LVB-organisatie; 1993-
- 217 Het goedkeuren van de financiële (meerjaren-)begroting en tarieven; 1993-

Actor: V&W/DG RLD/VI/CIOC

Bron:LVW 1958, art. 57-61; WLV, art. 49-53

- 218 Het geven van aanwijzingen aan de LVB-organisatie, in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken en van Defensie, m.b.t. het verzorgen van de luchtverkeersbeveiliging in bijzondere omstandigheden; 1993-
- 219 Het geven van aanwijzingen aan de LVB-organisatie, in overleg met de minister van Defensie, m.b.t. het verzorgen van de luchtverkeersbeveiliging in buitengewone omstandigheden; 1993-

Actor: Minister van Defensie

Bron:LVW 1958, art. 57-61; WLV, art. 49-53

- 220 Het, in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken en van V&W, geven van aanwijzingen aan de LVB-organisatie m.b.t. het verzorgen van de luchtverkeersbeveiliging in bijzondere omstandigheden; 1993-
- 221 Het, in overleg met de minister van V&W, geven van aanwijzingen aan de LVB-organisatie, m.b.t. het verzorgen van de luchtverkeersbeveiliging in buitengewone omstandigheden; 1993-

Actor: Minister-president

Bron:WLV 1992, art. 52

- 222 Het voordragen van een KB (eventueel een wet) om in buitengewone omstandigheden de minister van V&W en van Defensie (blijvend) te machtigen tot het geven van aanwijzingen aan de LVB-organisatie;



## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

1993-

### Onderzoek van ongevallen en incidenten

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron: RTL 1928, art. 149-154; RTL 1959, art. 100; Wet van 10 september 1936, Stb. 522, tot regeling van het onderzoek van ongevallen met burgerluchtvaartuigen (Luchtvaartrampenwet), gewijzigd bij de wet van 14 november 1984, Stb. 573, vervangen door Wet van 18 juni 1992 (Luchtvaartongevallenwet), Stb. 705; Besluiten van 22 september 1936, Stb. 579 en 579A, tot invoering van de Luchtvaartrampenwet

- 223 Het stellen van nadere regels tot uitvoering van de Luchtvaartrampen/-ongevallenwet; 1937-
- 224 Het voordragen aan de Kroon van de voorzitter, secretaris en (buiten-)gewone leden van de Raad voor de Luchtvaart te 's-Gravenhage; 1937-  
De secretaris wordt sedert 1993 benoemd door de V&W.
- 225 Het aanwijzen van de vooronderzoeker(s) en bijstanders; 1937-  
NB. Per 1 januari 1993 geschiedt de benoeming op voordracht van de Raad voor de Luchtvaart.
- 226 Het meewerken aan het binnen- en buitenlands (voor)onderzoek naar ongevallen in de zin van de Luchtvaartrampen/-ongevallenwet; 1937-  
NB. Activiteiten:
- Het melden van ongevallen met buitenlandse luchtvaartuigen aan de staat van inschrijving, produktie etc;
  - het bijwonen door de directeur van de RLD van de zittingen van de Raad voor de Luchtvaart;
  - het openbaar maken van de uitspraken van de Raad voor de Luchtvaart; 1937-1992; het publiceren van een jaaroverzicht van de ongevallen, onderzochte incidenten en de conclusies van de Raad daaromtrent; 1993-

Actor: Raad voor de Luchtvaart

Bron: Idem alsboven

- 227 Het vaststellen van nadere regels omtrent zijn werkwijze; 1993-
- 228 Het geven van aanwijzingen aan de Vooronderzoeker; 1993-
- 229 Het (nader) onderzoeken van en rapporteren over de (vermoedelijke) oorzaken van ongevallen of incidenten met Nederlandse burgerluchtvaartuigen of met buitenlandse luchtvaartuigen boven Nederlands grondgebied; 1937-

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----  
NB. Activiteiten:

- het behandelen van de resultaten van het vooronderzoek en besluiten of nader onderzoek door de Raad moet plaats vinden;
- het horen van getuigen, deskundigen, of verdachte bemanningsleden;
- het meewerken aan eventueel strafrechterlijk onderzoek door de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie;
- het doen van (sedert 1971 openbare) uitspraak of sedert rapporteren over het onderzoek; 1971-

230 Het doen van aanbevelingen in het belang van de vliegveiligheid; 1937-

231 Het onderzoeken van de ongeschiktheid of schuldigheid van een bemanningslid; het nemen van eventuele disciplinaire straffen; 1937-1992.

Actor: Vooronderzoeker Raad voor de Luchtvaart  
Bron: Idem alsboven

232 Het doen van vooronderzoek naar en rapporteren aan de Raad voor de Luchtvaart over de (vermoedelijke) oorzaken van ongevallen of incidenten met Nederlandse burgerluchtvaartuigen of met buitenlandse luchtvaartuigen boven Nederlands grondgebied; 1937-

NB. Activiteiten:

- het toetsen van het interne onderzoeksrapport van de betrokken luchtvaartmaatschappij;
- het horen van getuigen, deskundigen, of verdachte bemanningsleden;
- het doen van een voorstel aan de Raad voor de Luchtvaart tot afsluiting of voortzetting van het onderzoek;
- het meewerken aan eventueel strafrechterlijk onderzoek door de Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie; 1953-

233 Het meewerken aan onderzoek naar ongevallen en incidenten in het buitenland; 1937-

Actor: Minister van Justitie/Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie  
Bron: Luchtvaartongevallenwet, art. 33

234 Het instellen van onderzoeken bij luchtvaartongevallen, 1953-

Actor: Airmis-Commissie (AMC), ofwel: Commissie voor het Onderzoeken van Bijna-botsingen tussen Burger- en militair Luchtverkeer, ook wel Burger-Militaire Airmiscommissie

Bron: Instellingsbesluit van 2 mei 1960, nr. LVB/14811 RLD;

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Interimrapport SIC, II/2, p. 92

NB. De commissie wordt in- en samengesteld door de DG RLD, de Chef van de Marinestaf en de Chef van de Luchtmachtstaf. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD (5), van Defensie (4 à 5), en de KLM (2). Voorzitterschap en (ingevolge het instellingsbesluit van 23 februari 1971: secretariaat) berusten bij V&W/RLD/LVB. De secretaris is geen lid. De commissie bestaat uit deskundigen op het terrein van de luchtverkeersveiligheid. Sedert 1993: Air Traffic Incident Commission (ATIC); voorzitter en secretaris: RLD/LI.

- 235 Het onderzoeken van bijna-botsingen tussen burger- en militair luchtverkeer en het eventueel doen van aanbevelingen, ter verhoging van de verkeersveiligheid in de lucht, aan de DG RLD, de Chef van de Marinestaf en de Chef van de Luchtmachtstaf, in afschrift aan de Commissie Vliegverkeersvoorschriften (zie p. 91); 1960-  
NB. Produkten: adviezen, aanbevelingen, jaaroverzichten.

### Handhaving

Actor: V&W/DG RLD

Bron:LVW 1958, art. 71-75; Beschikkingen van de V&W; zie Luchtvaartvoorschriften deel 1071

NB. Bij diverse beschikkingen zijn aangewezen ambtenaren van de RLD, personen in dienst van de exploitant van het luchtvaartterrein en ambtenaren van de Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie.

- 236 Het aanwijzen van ambtenaren en (sedert 1958:) personen belast met de opsporing van - bij of krachtens de LVW - strafbaar gestelde feiten, alsmede met het nemen van administratiefrechtelijke maatregelen tegen overtredingen; 1929-  
NB. De aanwijzing van ambtenaren belast met het nemen van administratiefrechtelijke maatregelen geschiedt tot 1959 door de Kroon.

- 237 Het informeren van justitiële instanties over de opsporing en vervolging van delicten; 1929-

Actor: Door de V&W aangewezen ambtenaren in dienst van de RLD en van de Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie, alsmede personen in dienst van de exploitant van een luchtvaartterrein

Bron:LVW 1958, art. 71-74; Besluit van de V&W van 4 maart 1988, nr. AZ/L 20974 RLD, Stcrt. 54, e.a. beschikkingen; zie Luchtvaartvoorschriften, deel 1071

- 238 Het (mede) opsporen van bij of krachtens de LVW strafbaar gestelde feiten, alsmede het nemen van administratiefrechtelijke

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

maatregelen tegen overtredingen; 1929-

Actor: DGV/Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen; Rijksverkeersinspectie  
Bron: Jaarverslag RVI 1992, pp. 31-34

239 Het toezicht houden op transporten van gevaarlijke stoffen; 1960 o.e. -

Actor: Minister van Justitie/Dienst Luchtvaart Rijkspolitie/Uniform - en Justitiële Dienst  
Bron: Beschikking van de minister van Justitie van 8 januari 1968, Politie nr. 1288 S 567  
NB. Voor de organisatie, zie hoofdstuk 2.

240 Het voorkomen en opsporen van strafbare feiten gepleegd op burgerluchtvaartterreinen gelegen in gemeenten met Rijkspolitie of op aangewezen burgerluchtvaartterreinen in gemeenten met gemeentepolitie, of op/met burgerluchtvaartuigen binnen het Rijk; 1968-

241 Het aanwijzen, op grond van het bepaalde in art. 33, lid 2 onder h van de Politiewet, van de burgerluchtvaartterreinen gelegen in gemeenten met gemeentepolitie, waarop de rijkspolitie de politietaak verricht; 1968-  
NB. Produkt: Besluit van de minister van Justitie en van Binnenlandse Zaken van 11 februari 1974, Stafafd. Wetgeving Publiekrecht, nr. 54/674, houdende aanwijzing van het grondgebied van de luchthaven Schiphol als bedoeld luchtvaartterrein.

\* Zie ook handeling nr. 0 e.v.

### Vaststelling van tarieven

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron: LVW 1958, art. 76, lid 2; RTL 1928, art. 201 e.v.; RLT 1959, art. 159-160

242 Het vaststellen van de vergoedingen van de kosten voor verrichte diensten van de rijksoverheid en het invorderen daarvan; 1929-  
NB. Voor de tarieven voor kosten verband houdende met de luchtverkeersbeveiliging, zie aldaar; zie ook handeling nr. 0.

243 Het verlenen van ontheffing van de verplichting tot betaling van vergoedingen; 1929-1974.

### Medewerking aan de landsverdediging

## Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

Actor: Minister van Defensie

Bron:LVW 1926, art. 52, lid 1; LVW 1958, art. 76, lid 1; KB van 26 april 1940, Stb. 540, vervangen door KB van 9 juni 1953, Stb. 309; KB van 9 juni 1953, Stb. 309, vervangen door het KB van 1 september 1959, Stb. 329 (Besluit luchtfotografie), zoals gewijzigd bij KB van 18 januari 1963, Stb. 33

NB. De ministers van Defensie en V&W zijn belast met de uitvoering. Tussen 1953 en 1959 (?) adviseerde een Rijkscommissie voor de Luchtfotografie over de vergunningverlening.

- 244 Het verlenen van een vergunning tot het fotograferen vanuit burgerluchtvaartuigen, dan wel het meevoeren/inbouwen van een fototoestel in burgerluchtvaartuigen boven Nederlands rechtsgebied in de aangegeven gevallen; 1940-

Actor: Rijkscommissie voor de Luchtfotografie

Bron:Besluit luchtfotografie 1953, hoofdst. III

- 245 Het adviseren en voorlichten van de ministers van Defensie, V&W, Buitenlandse Zaken en Overzeese Rijksdelen omtrent (het verlenen en intrekken van vergunningen voor) luchtfotografie en luchtkartering; 1953-1959.

- 246 Het doen samenstellen van een centraal archief van luchtfoto's, beheerd door de Topografische Dienst; 1953-1959.

- 247 Vervallen.

### Ondersteuning van toegepast onderzoek

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron:Wet van 31 mei 1937, Stb. 523, met bijlagen, en Wijzigingswet van 24 februari 1955, Stb. 105; Statuten; Concept-rapport Geïntegreerd Subsidiebeleid Spoor-1, werkgroep Subsidiebeheer-spoor 1, 1991, pp. 67-72

NB. Sedert ca. 1990 vertegenwoordigt de directeur LI V&W in het bestuur; voorheen was dit de (plv.) DG RLD.

- 248 Het subsidiëren van en het deelnemen aan de oprichting en het (toezicht op het) bestuur van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), tot 1960 Nationaal Luchtvaart Laboratorium (NLL); 1937-

NB. Activiteiten:

- samen met de minister van Financiën: het aangaan en wijzigen van overeenkomsten met de Stichting;
- het verlenen en interdepartementaal coördineren van exploitatie- en investeringssubsidies;
- het deelnemen aan het bestuur; het (mede) benoemen van de voorzitter;

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- het goedkeuren van huishoudelijke reglementen;
- het uitoefenen van toezicht op bepaalde beleids- en beheer-shandelingen van het bestuur.

249 Het geven van opdrachten aan het NLR (voorheen NLL) tot het doen van onderzoeken of het nemen van proeven, of tot het geven van beleidsondersteunende adviezen; 1937-  
NB. De opdrachten zijn omschreven in het 'Rolling Budget'.

250 Het geven van opdrachten aan medewerkers van het NLR tot het deelnemen aan werkgroepen van intergouvernementele organisaties; 1945-

251 Het (samen met het NLR) deelnemen aan de oprichting en ondersteuning van internationale organisaties voor de bouw, het beheer en de exploitatie van windtunnels: de Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW) in de Noordoost Polder en de Europese Transsone Windtunnel (ETW) in Keulen; 1973-  
NB. De grondslag van de subsidie aan het ETW-vennootschap wordt gevormd door een memorandum van overeenstemming tussen de ministers van Buitenlandse Zaken van vier landen en door een overeenkomst tussen het NLR en V&W. De bouwfase van de ETW te Keulen loopt van 1988 tot 1994. De investeringssubsidie van V&W wordt via het NLR aan het vennootschap betaald. De RLD en het NLR hebben zitting in de Raad van Toezicht van het ETW-vennootschap.

Actor: V&W/DG RLD/VI

Bron:Wet van 31 mei 1937, Stb. 523; Wet van 24 februari 1955, Stb. 107, met bijlagen; GB, p. 42.

NB. De Stichting Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling (NIV), gevestigd te Den Haag, is in 1946 opgericht. Hiertoe had de Industrie-commissie (zie nr. 0) geadviseerd. De formele oprichting in 1947 werd bij Wet van 24 februari 1955, Stb. 107, bekrachtigd.

De vertegenwoordigers van het Rijk vormen in het stichtingsbestuur een kleine meerderheid. Tot 1975 trad de V&W als eerst verantwoordelijke minister op: deze keurde de begroting e.a. financiële jaarstukken goed, gaf toestemming aan investeringen e.a. belangrijke verplichtingen, enz. In 1975 werd Economische Zaken het 'moederdepartement' van het NIVR, zoals de Stichting inmiddels heette: het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart.

De Stichting stelt zich ten doel: de bevordering van de vliegtuigindustrie (later ook de ruimtevaart) in Nederland, in het bijzonder het ontwikkelen en de bouw van vliegtuigen naar eigen ontwerp, daaronder begrepen onderdelen, instrumenten e.d. (Statuten, art. 2).

Taken van de Stichting:

- het verstrekken van ontwikkelings- en onderzoeksopdrachten;
- het verlenen van subsidies;

#### Hoofdstuk 4: Taakgebied veiligheid

-----

- het exploiteren van de uit deze opdrachten voortkomende rechten (octrooien).

Voornaamste subsidieontvangers: de Vliegtuigenfabriek Fokker, het NLR (voorheen NLL) en TNO.

De geldelijke aansprakelijkheid van het Rijk voor het beheer van de stichtingen berust op art. 89a van de Comptabiliteitswet 1927 (Stb. 259).

252 Het bevorderen van de lucht- en ruimtevaarttechnologie door subsidiëring en deelneming in de oprichting en het (toezicht op het) bestuur van het NIV(R); 1946-

NB. Activiteiten:

- het, samen met de ministers van Financiën en Economische Zaken, aangaan en wijzigen van overeenkomsten met de Stichting;
- het verlenen van subsidies (de coördinatie hiervan tot ca. 1970);
- het deelnemen aan het bestuur;
- het uitoefenen van toezicht op bepaalde handelingen van het bestuur (tot ca. 1970).

Actor: Interdepartementale Adviescommissie inzake de Vliegtuigindustrie (zg. Industriecommissie)

Bron: Van der Tuuk Adriani, RLD vijftig jaar, p. 42

NB. Voorzitter was ir. Th.P. Tromp; de secretaris was een RLD-functionaris.

252a Het adviseren van de regering ...; 1945-1946.

### 5 TAAKGEBIED VERVOER<sup>1</sup>

#### 5.1 Toelichting

Op het taakgebied vervoer opereren voor de rijksoverheid de ministeries van V&W, Buitenlandse Zaken en Financiën, aan de zijde van het bedrijfsleven de luchtvaartmaatschappijen (de nationale luchtvaartmaatschappij KLM, chartermaatschappijen en kleine, regionale vervoerders) en de luchthavens. Kerntaak van de RLD op dit gebied is het scheppen van 'optimale concurrentievoorwaarden ... voor de Nederlandse luchtvervoerssector'.<sup>53</sup> Voor de RLD voert de directie Luchtvervoersbeleid, sedert 1989 de directie Vervoer en Infrastructuur (hoofdafdeling Vervoer) het luchtvaartpolitieke beleid uit. Het luchtvaarteconomische beleid is hiervan een onderdeel. VI/V coördineert voor het DG RLD de internationale zaken en is uit dien hoofde lid van departementale commissies als DOE, EGO en COIB.

Het luchtvervoersrecht berust op internationale overeenkomsten en op het vergunningenstelsel ex. art. 16 van de Luchtvaartwet. Van de internationale overeenkomsten zijn vooral de bilaterale luchtvaartovereenkomsten van belang. In 1980 waren er alleen al voor Nederland ongeveer tachtig overeenkomsten van kracht. Op basis van art. 16 LVW zijn verschillende regelingen bij of krachtens AMvB getroffen, zoals het Besluit van 29 januari 1970, Stb. 35, houdende richtlijnen voor de verlening van vergunningen, en het Besluit ongeregeld luchtvervoer van 2 mei 1975, Stb. 227.

In de luchtvaartpolitiek worden enkele essentiële begrippen gehanteerd. Het onderscheid van de vervoersmarkt in commercieel en eigen vervoer kwam reeds in hoofdstuk 1, par. 1 ter sprake. Het commerciële vervoer wordt weer onderscheiden naar 'geregeld' en 'ongeregeld' vervoer. Het geregelde of lijnvervoer wordt verzorgd door de nationale luchtvaartmaatschappijen. Deze onderhouden lijndiensten van de nationale luchthaven naar binnenlandse en buitenlandse bestemmingen. De laatste zijn in bilaterale verdragen overeengekomen. Het lijnvervoer geschiedt volgens een gepubliceerde dienstregeling en tegen officieel gepubliceerde tarieven.

Het ongeregelde of chartervervoer is veel minder gereguleerd. Kern van dit type vervoer is dat capaciteit voor eigen gebruik of voor derden (toeristen) gehuurd wordt. Martinair en Transavia, dochters van de KLM, en Air Holland zijn de voor-

---

<sup>52</sup> Bron: Van der Tuuk Adriani, RLD vijftig jaar, hoofdstuk 3 en 4; V&W/RLD, Vliegen zonder grenzen; BBP 1993-1997; Maaten, EG-luchtvervoerbeleid.

<sup>53</sup> BBP 1993-1997.



naamste Nederlandse chartermaatschappijen.

Vanaf de Tweede Wereldoorlog is de luchtvaartmarkt voor geregeld vervoer strak gereguleerd. Een poging aan het einde van de oorlog om bij internationaal verdrag het vervoer in de lucht te regelen, mislukte, toen de VS zich in 1946 uit de kleine kring van ondertekenaars terugtrok. Voortaan maakten de staten in bilaterale overeenkomsten afspraken over zulke zaken als de capaciteit, tarieven, landingsrechten, routes, frequenties en de veiligheid van het vervoer. De zg. vijfde vrijheid, die het vervoer tussen het land van de tegenpartij en een derde land toestond, werd slechts bij uitzondering toegekend. Een ander belangrijk aspect van de luchtvaartpolitiek vormt de deelname van luchtvaartmaatschappijen in buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Dergelijke deelnames geven luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid hun activiteiten fors uit te breiden en beschermde markten binnen te dringen. De (voorgenomen) deelname van British Airways in USAir en de deelname van 20% van de KLM in Northwest zijn voorbeelden van het streven global airlines met wereldomspannende netwerken te vormen.<sup>54</sup>

Voor de (doen) uitoefenen van een luchtvervoersbedrijf in, naar, uit of via Nederland is, tenzij bij internationale overeenkomst anders geregeld is, een exploitatievergunning nodig (LVW, art. 16). Voor het eigen vervoer verleent de minister vrijstelling. Tot voor kort werd de exploitatievergunning slechts aan Nederlandse bedrijven verleend. Per 1 januari 1993 kunnen ook bedrijven uit andere EG-staten zich in Nederland vestigen en een exploitatievergunning verkrijgen.<sup>55</sup>

Een Nederlands of EG-bedrijf dat een luchtvervoersbedrijf in Nederland exploiteert, dient verder nog over een technische vergunning tot vluchtuitvoering ex art. 104 van de RTL te beschikken.

Daarnaast moeten de vervoersbedrijven die in, naar, uit of via Nederland commerciële vluchten uitvoeren, in de regel toestemming voor iedere vlucht (of serie vluchten) vragen, dan wel tweemaal per jaar goedkeuring voor de zomer- en winterschema's vragen. Dit laatste geldt voor de geregelde vluchten.

Al bij al heeft een Nederlands luchtvervoersbedrijf dus drie soorten vergunningen nodig.

Een klein land als Nederland verkeert t.o.v. grotere landen in het nadeel, omdat het geen binnenlandse markt kan bieden. Com-

---

<sup>54</sup> NRC 8 oktober 1992.

<sup>55</sup> Ter uitvoering van de EEG-verordening nr. 2407/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PbEG L 240) is art. 16 LVW uitgebreid met de artikels 16a-d (zie ook verderop).

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

---

pensatie hiervoor moet het Europese achterland bieden. De Nederlandse politiek was en is er daarom op gericht Schiphol als een van de vijf grote Europese luchthavens te ontwikkelen. De liberale luchtvaartpolitiek in EG-verband is hierbij voor Nederland van essentieel belang.

Tot in de jaren tachtig heeft de EG geen gemeenschappelijk luchtvaartbeleid gevoerd. Tot 1987 had het verplichte gemeenschappelijk vervoerbeleid (art. 74-84 van het EEG-verdrag) namelijk alleen betrekking op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.<sup>56</sup> Door de wijziging van de Europese Akte (1986) van art. 84, lid 2 kwam echter ook het luchtvaartbeleid onder het gemeenschappelijke vervoerbeleid te vallen. Ongetwijfeld had dit veel te maken met de onzekerheid over de internationale concurrentiekracht van de Europese luchtvervoersmaatschappijen (70 tot 75% van het Europese luchtvervoer is intercontinentaal).

Sedert begin 1988 is de Europese luchtvaartmarkt geliberaliseerd. In drie fasen maakte de strak gereguleerde luchtvervoersmarkt plaats voor een vrije luchtvaartmarkt. Met Europa 1993 - de derde fase - kregen de luchtvaartmaatschappijen elementaire vrijheden m.b.t. de capaciteit en bestemming, vestiging en tarieven. Elke luchtvaartmaatschappij die in een lidstaat zijn hoofdvestiging heeft, mag zich b.v. in een andere EG-staat vestigen. Uiteraard gelden enige - gemeenschappelijke - beperkingen en voorwaarden. Zo moet een luchtvaartmaatschappij bij vestiging in een andere EG-staat zijn financiële levensvatbaarheid aantonen. Vanaf april 1997 zal ook het recht om binnen een ander land (binnenlands) vervoer te verrichten vrijgegeven worden.

Tevens zijn stappen ondernomen de operationele en technische normen die van invloed zijn op concurrentieverhoudingen in het luchtvervoer, te harmoniseren. Het gaat hier om normen t.a.v. slots,<sup>57</sup> geluidshinder en luchtverontreiniging of luchtverkeerscontrole. Hierbij doen andere internationale luchtvaartfora (de ICAO, ECAC, JAA) het voorbereidende werk.

Ten aanzien van het vervoer op niet-EG-landen is nog geen communautair beleid ontwikkeld; de Europese Commissie is - op grond van art. 113 EEG-verdrag - nog niet bevoegd met derde landen over luchtvaartovereenkomsten te onderhandelen.<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> Het eerste voorstel van de Europese Commissie is van 1972.

<sup>57</sup> Een 'slot' is een gegarandeerde opstelplaats op een luchthaven, noodzakelijk om passagiers en vracht te kunnen inladen en lossen.

<sup>58</sup> De Commissie heeft in oktober 1992 voorgesteld, dat alle onderhandelingen met derde landen aangemeld worden in Brussel.

In de meeste landen heeft de overheid een nauwe band met de nationale luchtvaartmaatschappij. Deze luchtvaartmaatschappijen zijn of eigendom van de staat, of voor een deel in handen van de staat.

De financiële verhouding met de KLM wordt telkenmale in een bij wet bekrachtigde overeenkomst vastgelegd. De eerste naoorlogse overeenkomst is die van 31 december 1946, goedgekeurd bij wet van 4 augustus 1947, Stb. H 294. Het aandeel van het Rijk in het aandelenkapitaal groeide van 51 % vlak na de oorlog tot bijna 80 % omtrent 1980. De Nederlandse overheid heeft momenteel een aandeel van ca. 38 % in het aandelenkapitaal van de KLM. Daarnaast verschaft het Rijk leningen en garanties aan de luchtvaartmaatschappij.

Om luchtvaartpolitieke redenen behoort de meerderheid van het aandelenkapitaal in Nederlandse (per 1993: in communautaire) handen te zijn. Daarom kan de Staat te allen tijde het staatsbelang tot meer dan 50 % verhogen. Als bezitter van prioriteitsaandelen A heeft het Rijk vele bevoegdheden die bezitters van andere aandelen niet hebben.<sup>59</sup>

De SG V&W is q.q. lid van de Raad van Commissarissen. Tussen VI en de KLM vindt algemeen periodiek overleg plaats in de Overleggroep NVLS. Ook is er regelmatig overleg op bestuurlijk niveau, tussen de KLM-directie en de DG RLD of de minister. Het landelijk overleg over de facilitatie vindt plaats in de Facilitatiecommissie.

### 5.2 Handelingen

#### **Bovensectoraal beleid**

Actor: V&W/DG RLD/alle directies

Bron: -

NB. Om praktische redenen is een groot deel van het bovensectorale beleid hier geplaatst (zie hoofdstuk 1).

253 Het meewerken aan V&W-breed beleid, voor zover het de burgerluchtvaart betreft; 1929-

NB. Bij voorbeeld de Structuurschema's Verkeer en Vervoer.

---

De Raad besluit daarna of de EG de onderhandelingen voert of dat de lidstaat individueel mag onderhandelen; NRC 22 oktober 1992.

<sup>59</sup> CA RLD V4.07.55/07.352.621 blokperiode 1990-1999: takken van dienst ... deelneming Staat in de KLM, 1990-.

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

- 254 Het departementaal voorbereiden van wijzigingen of herzieningen van de Luchtvaartwet; 1910-  
NB. Voorbeelden:  
- Wet van 19 december 1935, Stb. 700, tot wijziging van de LVW 1926;  
- Wet van 17 juni 1978, Stb.354, tot wijziging van de LVW 1958;  
- Wijzigingsvoorstellen LVW 1958, in behandeling bij de Tweede Kamer sedert 1986, resp. 1992; zie bijlagen handelingen nr. 19631 en 22570, alsmede notitie Herziening Luchtvaartwet; contouren van het project, 1993.
- 255 Het informeren en adviseren van de V&W t.b.v. de standpuntbepaling in de ministerraad, voor zover het de burgerluchtvaart betreft; 1929-
- 256 Het voorbereiden van het overleg met en informeren van de Staten-Generaal, voor zover het de burgerluchtvaart betreft; 1929-
- 257 Het geven van inlichtingen op verzoeken van burgers aan de Commissie van de Verzoekschriften van de beide Kamers en aan de Ombudsman; 1929-
- 258 Het in- en voorlichten van belanghebbenden/-stellenden over de burgerluchtvaart; 1945-  
NB. Voorbeelden: de verspreiding door het documentatiecentrum van CIOC van o.m. publikaties van de ICAO en de ECAC; het geven van lezingen door RLD-medewerkers.
- 259 Het leveren van een bijdrage aan de Rijksbegroting, hoofdstuk Verkeer en Waterstaat; 1929-  
NB. Produkt: Beleids- en begrotingsplan RLD, samengesteld uit directie-, dan wel afdelingsplannen.
- 260 Het behandelen van bezwaarschriften en voeren van verweer in beroepschriftenprocedures voor de Raad van State, afdeling Rechtspraak; 1936-

### Luchtvaarteconomie

Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron: BBP RLD 1989 t/m 1993, pp. 11-12, 21-22

- 261 Het bevorderen van de doorvoer- en exportfunctie van de Nederlandse luchtvaart door deelneming in samenwerkingsverbanden van overheid en bedrijfsleven; 1945-  
NB. Voorbeelden: Stichting Nederland-Distributieland, Holland Aviation Platform.
- 262 Het verrichten van beleidsondersteunend vervoerseconomisch

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

onderzoek (financiële gang van zaken bij de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen; algemene vervoers- en verkeersontwikkelingen in de luchtvaart); 1945-

- 262a Het voeren van overleg met Economische Zaken en het bedrijfsleven over brandstof distributieaangelegenheden; ca. 1950-

Actor: (Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat  
Bron: VRVW, Sky openers

- 263 Het adviseren van de V&W over de hoofdlijnen en onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat, waaronder luchtvaart-aangelegenheden; 1986-  
NB. Voorbeeld: Commissie Luchtvaartbeleid (Commissie-Biesheuvel), Sky Openers. Aanbevelingen voor een winnend Nederlands Luchtvaartbeleid, 1991.

Actor: Sociaal Economische Raad/Commissie Vervoersvraagstukken

- 263a Het adviseren over de tweede liberalisatie fase EG-burgerluchtvaart; 1990.  
NB. Produkt: Liberalisatie EG-luchtvaart. SER-publikaties, 1990.

### Luchtvaartpolitiek

Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron: Luchtvaartovereenkomst met de regering van de Verenigde Staten van 1957, Trb. 1957, 53, 197, laatstelijk gewijzigd in 1988, Trb. 1988, 12, 117; Overeenkomst met Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada, 2 juni 1988, Trb. 1989, 104; afdelingsplan Vervoer 1993-1998

NB. Andere actoren zijn: het ministerie van Buitenlandse Zaken, het ministerie van Overzeese Gebiedsdelen en opvolgers (tot 1959), naderhand de regering van Suriname en van de Nederlandse Antillen, de regering en de Vaste Kamercommissies voor Verkeer en Waterstaat. Buitenlandse Zaken draagt zorg voor de redactie, ondertekening, publikatie en het doen uitvoeren van de verdragtekst.

- 264 Het onderhandelen over het afsluiten, wijzigen en uitvoeren van bilaterale luchtvaartovereenkomsten; 1944-  
NB. Zie ook handeling nr. 0.

Actor: Minister van Buitenlandse Zaken  
Bron: Als hierboven

NB. Bij het doen uitvoeren van de overeenkomst moet men vooral

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

denken aan de uitvoering door ministers die minder nauw bij de onderhandelingen betrokken zijn, zoals de minister van Financiën. Verschillende bepalingen handelen over de vrijstelling van invoerbepalingen, douanerechten, accijnzen e.d.

265 Het mede tot stand brengen en uitvoeren van luchtvaartovereenkomsten; 1944-

Actor: Luchtvaartattaché  
Bron: Staatsalmanak 1945-1960

266 Het namens de V&W behartigen van de Nederlandse luchtvaartbelangen in Londen e.a. hoofdsteden; 1945-1960.  
NB. De burgerluchtvaartattaché's waren verbonden aan de Nederlandse ambassade in Londen en aan de vaste diplomatieke zendingen te Parijs, Madrid en Lissabon. De taak wordt nu - als onderdeel van een ruimer pakket - vervuld door de Verkeersraden, die verbonden zijn aan de ambassades in Washington, Brussel, Bonn, Jakarta, Madrid en Boedapest.

### Verlenen van vervoersvergunningen

#### Exploitatievergunningen

Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron: LVW 1926, art. 11; LVW 1958, art. 16, zoals gewijzigd bij Wet van 10 april 1974, Stb. 259; KB van 29 januari 1970, Stb. 35, houdende richtlijnen voor de verlening van vergunningen ex art. 16 van de LVW 1958 aan ondernemingen die hun bedrijf of een onderdeel daarvan uitoefenen in of vanuit Nederland; RTL 1958, art. 116B; Besluit van de V&W van 18 augustus 1988, Stcrt. 165, nr. LV/L 24248 RLD, houdende verlening vrijstelling luchtvervoersvergunning vrije ballons

267 Het ontwikkelen van een nationaal vergunningenbeleid; ca. 1990-  
NB. Produkt: (interim-)beleidsnota vergunningenbeleid (1993);  
Wijzigingswetten van art. 16 LVW.

268 Het geven, verlengen, overdragen en intrekken van concessies (tot 1958) en exploitatievergunningen aan Nederlandse, sinds 1993 ook aan in EG-staten gevestigde luchtvaartmaatschappijen voor het - commerciële - vervoer met luchtvaartuigen in, naar of uit Nederland, tenzij bij internationale overeenkomst anders is bepaald; 1929-  
NB. Tot 1974 kan de vergunning ook door de Kroon worden verleend. Aan vergunningen kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden; zie ook KB van 29 januari 1970, Stb. 35.

269 Het verlenen van vrijstelling voor bepaalde categorieën niet-

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

commercieel vervoer (vervoer voor eigen gebruik) van de verplichting tot het hebben van een exploitatievergunning; 1959-  
NB. Produkt: o.m. Beschikking van de Stas van V&W van 6 augustus 1981, nr. LV/L 24116, Stcrt. 156, houdende verlening van vrijstelling van een luchtvervoersvergunning aan sportvliegers.

- 270 Het bij AMvB stellen van eisen en voorwaarden aan het vervoer waarvoor geen vergunning is vereist, dan wel (na 1974) vrijstelling verleend is; 1959-
- 271 Het stellen van nadere regels omtrent de samenstelling, taak en werkwijze van de Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen; 1970-  
NB. Produkt: Beschikking van de Stas van V&W van 14 mei 1970, nr. Jur/17472, Rijksluchtvaartdienst, houdende regels omtrent de samenstelling, de taak en de werkwijze van de Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen.
- 272 Het in- en samenstellen van de Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen, alsmede het aanwijzen van een secretaris; 1970-

Actor: Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen  
Bron:KB van 29 januari 1970, Stb. 35; Beschikking van de Stas van V&W van 14 mei 1970, nr. Jur/17472, Rijksluchtvaartdienst, houdende regels omtrent de samenstelling, de taak en de werkwijze van de Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen

- 273 Het gevraagd adviseren van de Stas van V&W over aanvragen voor de verlening, verlenging e.d. van een luchtvervoersvergunning; 1970-

### Vluchtuitvoeringsvergunningen

NB. Hiervan te onderscheiden zijn de 'technische' vluchtuitvoeringsvergunningen.

### Lijndiensten

Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron:KB van 18 december 1985, Stb. 761, houdende regels betreffende de toelating van interregionaal geregeld luchtvervoer ... vanuit EEG-lidstaten naar Nederland (Besluit interregionaal geregeld luchtvervoer), gewijzigd bij KB van 28 juli 1988, Stb. 510<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> NB. Het besluit voert de Richtlijn van de Raad van de EEG van 25 juli 1983, Pb. 83/416/EEG, Pb. L 237 van 26 augustus

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

- 274 Het verlenen van toestemming aan luchtvaartmaatschappijen met hoofdzetel in een der lidstaten voor het interregionaal geregeld luchtvervoer vanuit een EG-staat van vestiging naar Nederland; 1986-1992.  
NB. De aanvraag wordt ingediend door de staat van vestiging; zie verder handeling nr. 0.
- 275 Het goedkeuren van zomer- en winterschema's (en tussentijdse wijzigingen hiervan) van lijndienstvluchten uitgevoerd door niet-EG maatschappijen van, naar en via Nederland; sedert 1993: het kennis nemen van EG-lijndienstvluchten; 1944-
- Chartervervoer
- Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron: LVW 1958, art. 76, lid 1 onder k en l; KB van 2 mei 1975, Stb. 227, houdende regels inzake het ongeregeld luchtvervoer (Besluit ongeregeld luchtvervoer)
- 276 Het stellen van nadere regels (chartervoorschriften); 1975-  
NB. Produkten:
- Besluit van de Stas V&W van 5 februari 1981, nr. LV/L20478, Stcrt. 33, houdende regels inzake het uitvoeren van vluchten t.b.v. alles-inbegrepen reizen (Besluit IT-reizen), vervangende het Besluit van 12 maart 1980, nr. LV/L 21248;
  - Beschikking van de V&W van 29 juli 1975, nr. POL/L 23676 houdende regels inzake het luchtvervoer van besloten groepen, Stcrt. 150, laatstelijk gewijzigd bij Beschikking van 28 september 1977, nr. POL/L 24269, Stcrt. 192 (Beschikking vervoer besloten groepen);
  - Beschikking van de Stas van V&W van 11 juni 1979, nr. LV/L 22952, houdende regels inzake het luchtvervoer van groepen personen die geruime tijd van tevoren hebben geboekt, Stcrt. 131 (Beschikking ABC-vluchten);
  - Besluit van de Stas van V&W van 5 februari 1981, nr. LV/L 20477, Stcrt. 33, houdende algemene regels inzake het luchtvervoer van personen houdende regels inzake het uitvoeren van vluchten voor het vervoer van vracht (Besluit vracht- en overige vluchten), vervangende het Besluit van 29 juli 1975, nr. POL/L 23674.
- 277 Het verlenen van toestemming aan luchtvaartmaatschappijen voor het uitvoeren van vluchten in ongeregeld vervoer in, naar, uit of via Nederland, tenzij ontheffing verleend is; 1975-
- 278 Het kennis nemen van het uitvoeren van bepaalde categorieën
- 
- 1983, uit.



## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

commerciële vluchten door niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die gevestigd zijn in staten aangesloten bij de Multilaterale Overeenkomst inzake commerciële rechten voor niet-geregelde luchtdiensten binnen Europa; 1958-

### Goedkeuring van tarieven

Actor: V&W/DG RLD/VI

Bron:LVW 1958, art. 76, lid 1 onder 1; Internationale Overeenkomst inzake de procedure voor de vaststelling van tarieven voor geregeld luchtdiensten, Trb. 1968, 79; KB van 16 maart 1977, Stb. 163, houdende regels inzake tarieven en andere vervoersvoorwaarden in het geregeld luchtvervoer, vervangen door KB van 23 november 1990, Stb. 563 (Tarievenbesluit geregeld luchtvervoer); afdelingsplan hoofdafd. Vervoer 1993-1998; RTL 1928, art. 187

NB. Relaties: ministerie van EZ, de (luchtvaart)industrie, consumentenorganisaties en touroperators.

- 279 Het goedkeuren, nader vaststellen of (vanaf 1993 voor EG-landen) kennis nemen van de tarieven voor geregeld luchtvervoer, en het uitoefenen van toezicht op de nakoming hiervan; 1977-  
NB. Vanaf 1993 zullen de intra-EG tarieven alleen nog bij extreme verhoging of dumping kunnen worden afgekeurd.
- 280 Het goedkeuren, voorschrijven of (vanaf 1993 voor EG-landen) kennis nemen van de vervoerstarieven en vervoersvoorwaarden voor ongeregeld vervoer, alsmede het controleren van de nakoming hiervan; 1975-  
NB. Vanaf 1993 zullen de intra-EG tarieven alleen nog bij extreme verhoging of dumping kunnen worden afgekeurd.

### Toepassing van hefschroefvliegtuigen

Actor: Commissie Onderzoek Toepassing Hefschroefvliegtuig in Burgerluchtvaart

Bron:Instellingsbesluit van 20 november 1953, nr. DG/17029 RLD, Stcrt. 227

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W (2), van Binnenlandse Zaken (1), van Economische Zaken (1), en van Wederopbouw en Volkshuisvesting (1), de Raad voor de Luchtvaart (1), de Technische Hogeschool Delft (1), het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie (1), de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) (1), de Tweede Kamer der Staten-Generaal (1), de N.V. Nederlandse Spoorwegen (1); andere leden: een oud-lid van de Raad van State, tevens oud-Minister van Waterstaat, de Commissaris der Koningin in de provincie Zeeland, de burgemeesters van de gemeenten Emmen en 's-Hertogenbosch. De voorzitter was oud-lid van de Raad van

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

State, tevens oud-Minister van Waterstaat. De secretaris was geen lid en vertegenwoordigde het ministerie van V&W.

- 281 Het onderzoeken welke plaats het hefschroefvliegtuig kan innemen in het luchtverkeer in en om Nederland thans en in de naaste toekomst; 1953-1956.

### Steunverlening aan luchtvaartmaatschappijen (KLM)

Actor: V&W/DG RLD/VI

Bron:Wet van 21 augustus 1950, houdende nadere regeling van de verhouding tussen het Rijk en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, Stb. K 366, vervangen door Wet van 2 augustus 1962 tot verlening van tijdelijke financiële steun aan de KLM, Stb. 300; Wet van 21 januari 1967 houdende machtiging tot het verlenen van garanties t.b.v. de KLM

- 282 Het deelnemen in het kapitaal, het verstrekken van garanties en leningen, in overleg met de minister van Financiën; 1946-

- 283 Het uitvoeren van de overeenkomst tussen Rijk en KLM; 1946-  
NB. Activiteiten:
- het goedkeuren van statutenwijzigingen;
  - het goedkeuren van de sociale en pensioenregelingen;
  - het beoordelen van de aanschaf van buitenlandse luchtvaartuigen en motoren;
  - het controleren van de exploitatie en administratie.

- 284 Het namens het Rijk verrichten van handelingen e.d. verband houdende met het houderschap van (prioriteits)aandelen en het vervullen van een commissariaat; 1946-  
Activiteiten:

- het voordragen en mede kiezen van kandidaten voor de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen; het goedkeuren van benoeming en ontslag van de directieleden; het aanwijzen van de voorzitter van de Raad van Bestuur;
- het deelnemen aan vergaderingen van aandeelhouders en van de Raad van Commissarissen;
- het goedkeuren van de vaststelling van de max. vrachtprijzen en dienstregelingen;
- het goedkeuren van investeringen, begroting, winstverdeling, samenwerking met andere maatschappijen.

### Vergemakkelijking van het internationale luchtvervoer

Actor: Facilitatie Commissie voor de Luchtvaart (per 1990: Luchtvervoer) (FAL Commissie)

Bron:Instellingsbesluit van 1 juni 1949, nr. La. A RLD, Stcrt. 112, gewijzigd bij (o.m) de Beschikking van 1 april

## Hoofdstuk 5: Taakgebied vervoer

-----

1974, 393/762/B; Besluit van de V&W van 11 december  
1990, nr. VI/L 91.002325

NB. De (interdepartementale) Facilitatie Commissie is ter uitvoering van art. 22 en 23 van de Conventie van Chicago ingesteld. Hierbij verbindt elke verdragsluitende staat zich 'door middel van speciale voorschriften of anderszins alle uitvoerbare maatregelen te treffen om het verkeer met luchtvaartuigen tussen de grondgebieden van de verdragsluitende staten te vergemakkelijken en te bespoedigen en onnodige vertragingen voor luchtvaartuigen, bemanningen, passagiers en lading te voorkomen.' Als richtlijn dient Annex 9. Ter uitvoering van de herziene Annex 9 is de Commissie bij Besluit van de V&W van 18 maart 1991, nr. VI/L 91.002325 opnieuw ingesteld.

Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD, van Financiën, van Buitenlandse Zaken, van Sociale Zaken, en van Justitie, tegenwoordig ook van: Binnenlandse Zaken en van Defensie (Koninklijke Marechaussee). De voorzitter en secretaris vertegenwoordigen het ministerie van V&W/RLD/VI. De secretaris is geen lid. Adviserende leden: KLM, NVLS, Schiphol Airline Operators Committee (SAOC), de Nederlandse Organisatie voor de Internationale Kamer van Koophandel (tegenwoordig: Air Transport Association Netherlands (ATAN)).

- 285 Het coördineren van en adviseren over in Nederland te treffen voorzieningen die moeten bevorderen dat het internationale vliegverkeer zo weinig mogelijke belemmeringen en hinderlijke formaliteiten in de weg worden gelegd; 1949-
- 286 Het adviseren over de Nederlandse standpuntbepaling t.a.v. de nationale bijdrage aan het internationale overleg (ICAO en EG/ECAC) over de vergemakkelijking van het internationale luchtvervoer; 1949-

Actor: Commissie ter Bestudering van de Mogelijkheid van Samenwerking tussen Luchtvaart en Scheepvaart binnen het Kader van één internationaal opererende Luchtvaartmaatschappij

Bron: Instellingsbeschikking van de minister van V&W van 13 november 1947, Stcrt. 1947, 221, ingetrokken bij Beschikking van de V&W van 10 mei 1950, nr. Jur./C5A-8 RLD, Stcrt. 1950, 93

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van de Raad van State (1), de Gemeentelijke Universiteit van Amsterdam (1), de Nederlandse Economische Hogeschool te Rotterdam (1), het ministerie van V&W (3), alsook de Commissaris der Koningin in Overijssel. De voorzitter, tevens lid, was ir. J.W. Albarda. De secretaris was lid en vertegenwoordigde het ministerie van V&W.

- 287 Het onderzoeken van de mogelijkheid van samenwerking tussen luchtvaart en scheepvaart binnen het kader van één internationaal opererende luchtvaartmaatschappij; 1947-1950.

-----  
NB. Produkt: Eindrapport, 9 maart 1950.

**Exploitatie regeringsvliegdiens/-vliegtuig**

Actor: V&W/DG RLD  
Bron: -

288 Het exploiteren van de Regeringsvliegdiens van de binnenlandse luchtverbinding tussen het westen en Groningen, Twente en Limburg; 1945-1946.

NB. In 1946 neemt de KLM deze diens over.

Actor: V&W/DG RLD/RLS = LI  
Bron:BBP RLD 1993-1997; CA RLD 07.8: wijze van uitoefening van de bestuurs- en beheerstaak; privatisering RLS/KLS ... corr. 1992

289 Het onderhouden en exploiteren van het regeringsvliegtuig; 1946-

**Heffingen op in- en uitvoer door de lucht**

Actor: Minister van Financiën, c.q. de bevoegde ambtenaren van de Rijksbelastingdiens

Bron: Douanebesluit voor de luchtvaart van 27 december 1928, Stb. 500, vervangen door het KB van 28 maart 1959, Stb. 100

NB. Tot 1959 is behalve de minister van Financiën ook de V&W belast met de uitvoering. Het Douanebesluit 1928 verklaart, tenzij hierbij bij het Besluit wordt afgeweken, de voor de in- en uitvoer van goederen langs de rivieren van kracht. Voor vele formaliteiten wordt verwezen naar het gewijzigd KB van 26 maart 1872, Stb. 19.

289a Het aanslaan en heffen van in- en uitvoerrechten op per burgerluchtvaartuig in- en uitgevoerde lading; 1928-

NB. Activiteiten:

- het aanwijzen, wijzigen en intrekken van een douaneluchtvaartterrein;
- het controleren van de aangifteformulieren;
- het inspecteren van de lading;
- het toestemming geven voor het lossen van goederen;
- het vergunning geven voor het achterwege laten van tijdelijke opslag van geloste goederen;
- het ontheffing verlenen van de verplichting tot borgstelling;
- het visiteren van reizigers;
- het in bijzondere gevallen vergunnen van landingen op andere tijden en terreinen;
- het toestemming geven voor het verwijderen van onderdelen en lading van verongelukte luchtvaartuigen.

### 6 TAAKGEBIED INFRASTRUCTUUR

#### 6.1 Toelichting

##### Het beleidskader

De regelgeving berust op vijf wetten:

- de Luchtvaartwet;
- de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (WABM) van 13 juni 1979, Stb. 442, laatstelijk gewijzigd bij Wet van 23 april 1986, Stb. 211 en 318;
- de Wet geluidshinder, eveneens uit 1979;
- de Woningwet, en
- de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) van 5 juli 1962, Stb. 286.

Het nationale beleid t.a.v. milieu en ruimtelijke ordening is verder vastgelegd in plannen, te weten: het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en het NMP+, en verder, voor wat het rijksplanologisch beleid betreft, in structuurschetsen, structuurschema's en concrete beleidsbeslissingen. Voor de burgerluchtvaart is tussen 1979 en 1988 het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) ontwikkeld. De beleidsuitspraken van de regering in dit SBL vormen de planologische kernbeslissing (PKB).

Internationale regelgeving is vervat in Annex 14 en 16 van de ICAO.

Het ontwikkelen en beheren van de luchtvaartinfrastructuur is een van de kerntaken van de RLD. Hiermee draagt de dienst tevens bij aan een andere kerntaak van V&W, namelijk het scheppen van optimale voorwaarden voor de transportsector.<sup>61</sup> Binnen de RLD voeren sinds de reorganisatie van 1989 de Directie Vervoer en Infrastructuur, hoofdafdeling Infrastructuur, en de Directie Luchtvaartinspectie, afdelingen Luchtvaartterreinen en Milieuzaken, de bevoegdheden en taken van de minister uit. Voorheen waren de Directies Luchtvaartterreinen en Luchtvaartinspectie de bevoegde instanties (zie hoofdstuk 2). Behalve de V&W en de minister van Defensie is de minister van VROM,<sup>62</sup> als eerst verantwoordelijke minister voor ruimtelijke ordening en milieubeheer, intensief betrokken bij de ontwikkeling en uitvoering van het beleid. De belangrijkste adviesorganen zijn de Raad voor de Ruimtelijke Ordening, de Raad voor de Waterstaat en de Rijksplanologische Commissie.

---

<sup>61</sup> Zie Kerntakennotitie V&W, Bijlagen HdTK 1991-1992, 22300 XII, nr. 5.

<sup>62</sup> Tot 1983: de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1971-1982).

### Het beleid

In de jaren 1945-1948 zette de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen het kader voor het naoorlogse regeringsbeleid t.a.v. luchtvaartterreinen. Het advies van de Commissie opvolgend, besloot de regering rond 1950:

- Schiphol als (inter)nationale luchthaven aan te wijzen en te ontwikkelen;
- regionale en kleine luchthavens, de laatste voor de zaken- en sportluchtvaart, aan te wijzen en te ontwikkelen;
- de militaire luchthavens Twente en Eindhoven voor gemengd militair-burgerlijk gebruik aan te wijzen;
- voor het beheer van luchthavens NV's op te richten, waaraan slechts publiekrechtelijke lichamen konden deelnemen;
- de luchthavenexploitanten financieel te ondersteunen, o.a. door deelneming in het aandelenkapitaal.<sup>63</sup>

Naast de aangewezen luchtvaartterreinen, waarvan er inmiddels een kleine twintig zijn, zijn er zg. ontheffingsterreinen, terreinen waarop krachtens een ontheffing ex art. 14 van de LVW mag worden geland en opgestegen. Dergelijke terreinen zijn in gebruik voor landbouwluchtvaart, ballonluchtvaart en zweefvliegen.

Nadat in de jaren zestig duidelijk was geworden dat de groei van de burgerluchtvaart niet alleen positieve effecten had, is men in het overheidsbeleid steeds meer aandacht gaan besteden aan milieufactoren. Lange tijd gold de geluidsoverlast als de enige milieufactoor. De laatste jaren echter is het beleid ook gericht op de beheersing van de verontreiniging van lucht, water en bodem door de luchtvaart. Vanaf de jaren zeventig kregen de externe veiligheid en de beveiliging van luchthavens de nodige aandacht.

In hoofdlijnen omvat de beleidszorg van de nationale overheid (V&W/RLD, Defensie en VROM) voor het taakgebied infrastructuur de volgende taken:

- a. de ontwikkeling van de infrastructuur;
- b. de ontwikkeling en uitvoering van het milieubeleid terzake;
- c. de inrichting en het gebruik van de infrastructuur, inclusief de zorg voor de veiligheid en beveiliging;
- d. de exploitatie van de infrastructuur.

De taken a, b en d zijn, omdat ze veel sturend, planvormend en coördinerend werk met zich brengen, meer beleidsmatig van aard. Taak c is technisch-operationeel van aard en omvat het toezicht, advisering en regelgeving t.a.v. aanleg, inrichting, uitrusting,

---

<sup>63</sup> Van der Tuuk Adriani, RLD vijftig jaar, p. 100.

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

veiligheid en beveiliging van de luchtvaartterreinen. Taken a en b zijn zozeer met elkaar verbonden, dat een scheiding vaak moeilijk aan te brengen is. Voor de duidelijkheid wordt taak b echter apart behandeld.

### a. De ontwikkeling van de infrastructuur

Hierbij zijn een groot aantal partijen betrokken: verschillende ministeries (V&W, Defensie, VROM, EZ), provinciale en gemeentelijke overheden, de exploitant, particuliere adviesbureaus (Heidemij Advies, de Stichting het Nederlands Economisch Instituut), onderzoeksinstellingen als het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) of TNO, en adviescommissies. Stuurgroepen en projectgroepen zorgen voor de afstemming en coördinatie. Enkele voorbeelden hiervan zijn: de Locale Projectgroep Schiphol (1981-1985), de Locale Projectgroep Zuid-Limburg (1986-1987), de Stuurgroep PMMS (ingesteld 1991).

De ontwikkeling van luchtvaarthavens kent, afhankelijk van de betekenis van de luchthaven, enkele van de volgende fasen:

- planvorming;
- milieu-effectrapportage;
- eventueel project-PKB (voor de eerste maal van toepassing bij PMMS);
- eventuele wijziging van provinciaal streekplan;
- aanwijzingsprocedure LVW en zonering.

Achtereenvolgens worden de planvorming, de aanwijzingsprocedure en de milieu-effectrapportage behandeld.

### Planvorming

Als basis voor verdere beleidsontwikkeling dient sedert het einde van de jaren zeventig het SBL. Op basis - en in afwijking - hiervan worden in een continuproces verdere plannen ontwikkeld. Recente voorbeelden van planvorming zijn: 1) het open vaststellen van een Plan van Aanpak Schiphol en omgeving (PASO) door de Stuurgroep PASO (1989-1991); 2) het herformuleren van het nationale beleid t.a.v. de regionale luchthavens in de nota Regionale Luchthavenstrategie RELUS (te verschijnen in 1993) van de projectorganisatie Regionale Luchthaven Strategie (RELUS); 3) het overleg van RLD, VROM en provincies sedert 1985 over de aanleg van een openbare helihaven.

Indien de partijen het min of meer eens zijn over de opties en maatregelen, is de tijd rijp voor de uitvoering. Hierbij moet in ieder geval de aanwijzingsprocedure van de LVW doorlopen worden, zo nodig ook de procedures die ingevolge/krachtens de WABM en de WRO zijn voorgeschreven.

### De aanwijzingsprocedure

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

De Wet van 7 juni 1978 wijzigde de Luchtvaartwet 1958 op twee fundamentele punten:

- een luchtvaartterrein moest opgenomen worden in de streek- en bestemmingsplannen (sinds 1985 alleen bestemmingsplan);
- rond luchtvaartterreinen moest een geluidszone vastgesteld worden, waarbuiten de geluidsbelasting van vliegtuigen bepaalde grenzen niet teboven mocht gaan; binnen de zone moest de woningbouw beperkt worden.<sup>64</sup>

De aanwijzingsprocedure werd hierdoor belangrijk uitgebreid. De procedure bevat sinds 1978 de volgende stappen:

- overleg van de RLD met VROM/RPD en VROM/DG Milieuhygiëne over de voorontwerp-aanwijzing, met name over de milieuaspecten;
- overleg met Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders van de betrokken gemeenten over het voorontwerp;
- ter inzagelegging bij Gedeputeerde Staten en bezwaarschriftenronde voor de Commissie ex LVW art. 21;
- advies van de bezwarencommissie aan de V&W;
- beschikking van de V&W, in overeenstemming met de minister van VROM.

Sedert de inwerkingtreding in 1987 van de m.e.r. worden naast geluid ook andere milieuaspecten meegenomen in die procedure. Een groot deel van de m.e.r.- en de aanwijzingsprocedure loopt parallel.

\* Voor de handelingen, zie p. 137 e.v.

### b. Het milieubeleid m.b.t. luchthavens

Pas in de jaren zestig werd de geluidsoverlast door vliegtuigen een (politiek) probleem. De vervanging van de propellervliegtuigen door straalvliegtuigen, de groei van het luchtverkeer, de uitbreiding van luchthavens en de groei van het huizenbestand lagen hieraan ten grondslag.

Tot aan het begin van de jaren zeventig had men niet veel meer middelen om de geluidshinder tegen te gaan dan door bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein de luchtvaart te beperken tot bepaalde vormen en/of tot bepaalde typen vliegtuigen. Daarnaast stelde men preferenties voor baangebruik in en snelle klimprocedures. Klachtenregistratie werd in 1968 ingesteld.

De Commissie-Kosten (1961-1967), officieel de Adviescommissie Geluidhinder door Vliegtuigen, deed in 1967 in haar eindadvies

---

<sup>64</sup> Zie verder: MvT op de ontwerp-wet tot wijziging van de LVW 1958; Bijlagen HdTK, vergaderjaar 1974-1975, 13 130, nrs. 1-3.



## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

een drietal aanbevelingen (Kosten-eenheid, zonering en wettelijke maatregelen), die in de jaren zeventig uitgewerkt werden. In de luchtvaartwetgeving zijn twee momenten van belang: de wijziging van de LVW in 1971, waarbij onder het begrip luchtwaardigheid ook de geluidsproduktie opgenomen werd, en de wijziging in 1978, waarbij de zonering e.a. maatregelen tegen de geluidshinder wettelijk werden vastgelegd.

Al bij al beschikt men bij de bestrijding van geluidshinder door vliegtuigen over de volgende instrumenten:

- maatregelen van operationele aard, zoals het beperken of verbieden van nachtvluchten of het stellen van baanpreferenties;
- bestrijding van het geluid bij de bron: door middel van normering en reductie van de geluidsproduktie door vliegtuigen;
- het vaststellen van een geluidszone rondom het luchtvaartterrein, waarbinnen de woonfunctie beperkt (gehouden) wordt, en waarbuiten de geluidsoverlast aan strenge normen wordt onderworpen;
- sanering, d.w.z. isolering, eventueel afbraak van woningen binnen de geluidszone.

De algemene effecten van ruimtelijke orde-activiteiten op het milieu worden beoordeeld in de m.e.r.

De m.e.r.<sup>65</sup>

Bij Besluit milieu-effectrapportage van 20 mei 1987, Stb. 278, werd de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ingevoerd. Deze rapportage heeft tot doel het milieubelang naast andere belangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Het vormt een belangrijk onderdeel van de besluitvorming over een of meer activiteiten die een zwaar beslag op het milieu leggen. Met betrekking tot de luchtvaartterreinen zijn de volgende activiteiten en besluiten m.e.r.-plichtig:

- een PKB m.b.t. de aanleg, inrichting en gebruik van een luchtvaartterrein;
- de wijziging van een aanwijzing van een bestaand luchtvaartterrein, waardoor het de beschikking krijgt over een start- en landingsbaan met een lengte van 1800 m of meer;
- de wijziging van een bestaand luchtvaartterrein, waardoor de geluidszone een wijziging behoeft.

Bij de m.e.r.-procedure zijn als partijen betrokken:

- de initiatiefnemer, in dit geval: de exploitant van de luchthaven;

---

<sup>65</sup> Voor het volgende, zie Handleiding milieu-effectrapportage, i.h. bijzonder pp. 1-17, 201, 221, 286-287.

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

- het bevoegd gezag (BG): de overheidsinstantie die bevoegd is over de activiteit van de initiatiefnemer een besluit te nemen, in dit geval: de V&W/RLD in overeenstemming met de minister van VROM;
- de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.);
- de wettelijke adviseurs: o.a. de regionale inspecteur milieuhygiëne.

De procedure kent zeven fasen:

1. de voorfase: informeel overleg tussen de initiatiefnemer, het bevoegd gezag en het secretariaat van de Commissie m.e.r.;
2. het vooroverleg: het BG maakt de aanmelding van de m.e.r.-activiteit bekend; de adviseurs en de Commissie-m.e.r. adviseren over de gewenste inhoud van het MER; het BG houdt inspraak; op basis van dit advies stelt het BG de richtlijnen voor de inhoud van het MER vast;
3. het opstellen van het MER: dit doet de initiatiefnemer;
4. de beoordeling van de aanvaardbaarheid: het BG toetst het MER aan de wettelijke eisen en richtlijnen; na goedkeuring volgt bekend- en terinzagelegging van het MER en van de ontwerp-aanvraag ingevolge de LVW (zie hierboven);
5. inspraak, advisering en toetsing: de wettelijke adviseurs brengen advies uit; de inspraak wordt gekoppeld aan de inspraak over de ontwerp-aanwijzing; de Commissie m.e.r. toetst op basis van de wettelijke eisen en richtlijnen;
6. besluitvorming: het BG neemt een gemotiveerd besluit over de activiteit, waarbij het de resultaten van fase 5 'meeneemt';
7. evaluatie: het BG toetst de gevolgen van de activiteit (de aanleg van een luchtvaarthaven) aan de in het besluit gestelde voorwaarden.

Zonering:

De zonering vormt een onderdeel van de aanwijzingsprocedure, maar moet ook voor de bestaande luchthavens vastgesteld worden. De normstelling voor de geluidsbelasting binnen de geluidszone is vastgelegd in enkele AMvB's. Voor de normering is de minister van VROM (tot 1983 de minister van VOMIL) de eerst verantwoordelijke minister. De RLD beoordeelt de geluidscouturen, verzorgt de ontwerp-besluiten, heeft zitting in de bezwarencommissies en stelt uiteindelijk de zone vast. Een en ander gebeurt in overeenstemming met de minister van VROM. Ambtelijk overleg vindt plaats in projectgroepen, zoals de Locale Projectgroep Schiphol).

Sanering:

De V&W is eindverantwoordelijk voor de sanering van geluidgevoelige objecten, dat wil zeggen: het verwijderen en isoleren van

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

woningen en het uitschrijven van weigeraars. De kosten komen geheel voor rekening van de luchtvaart. De uitvoeringsverantwoordelijkheid legt de RLD sinds kort bij derden: provincie, gemeenten en de luchtvaartsector. In de Stuurgroep Geluidsisolatie Schiphol werken de RLD, drie gemeenten, SGIS, V&W/FEZ, VROM en Heidemij Advies samen. De luchtvaartsector financiert de sanering van de woningen rondom Schiphol via de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS).

Op basis van het SBL stelt de RLD per woongebied isolatieplannen op, waarin de globale planning van de sanering en de budgetraming tot stand komt. Het ontwerp en toezicht op de uitvoering ligt bij de Heidemij Advies. Alleen voor Schiphol is de RLD (nog) opdrachtgever.

\* Voor de handelingen, zie p. 139 e.v.

### c. De inrichting en het gebruik van de infrastructuur

Zoals eerder is aangegeven, onderscheidt men een nationale luchthaven (Schiphol), regionale luchthavens en kleine, 'groene' luchtvaartterreinen. De laatste dienen de kleine luchtvaart. Momenteel zijn er vijf regionale luchthavens: Rotterdam, Maastricht, Eelde, Twente en Eindhoven. Twente en Eindhoven zijn militaire luchtvaartterreinen met burgermedegebruik.

Naast de ongeveer twintig aangewezen burgerluchtvaartterreinen bestaat er in Nederland een veel groter aantal terreinen die niet volgens de zware aanwijzingsprocedure tot stand zijn gekomen. Dit zijn de zg. ontheffingsterreinen, terreinen waarop krachtens een ontheffing ex art. 14 van de LVW mag worden geland en opgestegen. Zo zijn er ca. tien zweefvliegterreinen, veertig helihavens, en meer dan honderd helidekken op olie- en gasplatforms e.d.

Al deze terreinen moeten aangelegd, uitgebreid, ingericht en uitgerust worden. De platforms en banen moeten veilig gebruikt kunnen worden (bebakening, verlichting, afmeting van de baan), ongelukken moeten adequaat bestreden kunnen worden (brandweer). Binnen de marges van de internationale (ICAO-)regelgeving stelt de RLD-directie LI de voorschriften en specificaties hiervoor vast en houdt zij toezicht op de nakoming.

Een ander belangrijk aspect is de beveiliging ('security') van het luchtverkeer op en nabij het luchtvaartterrein. Voor het laatste aspect is de minister van Justitie in de eerste plaats verantwoordelijk.<sup>66</sup> De Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie is met de uitvoering van deze taak belast.

\* Voor de handelingen, zie p. 149 e.v.

---

<sup>66</sup> De Regels beveiliging luchtvaartterreinen (6 juni 1991, Stb. 310) = LVW, art. 37, afdeling 2 A.

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

### d. De exploitatie van de infrastructuur<sup>1</sup>

Het Rijk participeert in de nationale luchthaven Schiphol, regionale luchthavens en in een enkel klein luchtvaartterrein (Texel). Door garanties van investeringsleningen en bijdragen in de exploitatietekorten heeft het Rijk ook grote financiële belangen in de grotere luchthavens.

De financiële en bestuurlijke betrokkenheid van het Rijk dateert van vlak na de oorlog. De kosten van wederopbouw van de verwoeste luchthavens en de uitbreiding hiervan gingen de krachten van de vooroorlogse beheerders, de gemeente of streek, te boven. Het Rijk schoot financieel te hulp en kreeg zeggenschap in het beleid. In afwachting van een definitieve beheersvorm, werd voor Schiphol een voorlopig bestuurscollege ingesteld: het College van Adviseurs (1950-1957). Het Rijk benoemde drie van de vijf adviseurs.<sup>68</sup>

Na een overgangperiode werd omstreeks 1955 de verhouding tussen de burgerluchthavens (exclusief Rotterdam) en het Rijk formeel geregeld bij oprichtingsakte en Machtigingswet.<sup>69</sup> Voor al deze luchthavens werd de NV als beheersvorm gekozen. Het aandelenkapitaal is voor 100 % in handen van publiekrechtelijke lichamen. De meerderheid hiervan is in handen van het Rijk. Dit wil echter niet zeggen dat de bestuursvorm steeds dezelfde is. Voor de NV Luchthaven Schiphol werd de zeggenschap van de overheid - het Rijk en de gemeenten Amsterdam en Rotterdam - op afstand gezet. Een niet-ambtelijke directie voert het bestuur. In de Raad van Commissarissen bezet het Rijk de meerderheid van de zetels. Bij de regionale luchthavens daarentegen voeren de vertegenwoordigers van het Rijk (V&W en Financiën) en de andere aandeelhouders het bestuur.

Naderhand heeft het Rijk ook met de exploitanten van het burgerareaal op Twente en Eindhoven overeenkomsten gesloten.<sup>70</sup>

---

<sup>67</sup> Zie behalve de bronnen in voetnoot 69 ook Munnike, Organen en rechtspersonen, II, pp. 134 e.v.; De Maar, Schiphol, pp. 35-39, 106-110.

<sup>68</sup> De Maar, Schiphol, p. 35.

<sup>69</sup> Voor Eelde, Maastricht en Texel, zie de oprichtingsakten van resp. 2 juli 1956, 10 april 1956 en 20 maart 1956 en de Machtigingswet van 21 december 1955, Stb. 622; voor Schiphol, zie de oprichtingsakte van 22 januari 1958 door het Rijk, Amsterdam en Rotterdam, en de Machtigingswet van 11 december 1957, Stb. 529.

<sup>70</sup> Het civiel medegebruik van het vliegveld Eindhoven is geregeld in de overeenkomst Staat-Stichting Vliegveld Welschap van 28 augustus 1981; zie BBP RLD 1993-1997.

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

Over het algemeen neemt het Rijk 40 % van de exploitatietekorten van de regionale luchthavens voor zijn rekening. In het verleden schoot het Rijk ook de luchthaven Rotterdam (voorheen gemeente Rotterdam) bij. Door de overname van de exploitatie door de NV Luchthaven Schiphol (1990) hoeft dit niet langer.

\* Voor de handelingen, zie p. 155 e.v.

### 6.2 Handelingen

#### **a. De ontwikkeling van de infrastructuur**

##### Planvorming

Actor: Rijkscommissie Luchtvaartterreinen

Bron: Instellingsbesluit van de ministers van Waterstaat, Wederopbouw en van Oorlog en Marine van 1 juni 1945, ingetrokken per 1 september 1948, op 19 juli 1948, nr. 743 RLD

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Energie/Waterstaat (RLD), van Openbare Werken/Wederopbouw en Volkshuisvesting, van Oorlog en van Marine en van Financiën. De voorzitter H.J. Zwiers, tevens lid, was lid van het College van Commissarissen voor de Wederopbouw. Het secretariaat berustte bij het ministerie van Waterstaat/RLD. De secretaris was in dienst van de RLD.

290 Het adviseren van de betrokken ministers over de meest geschikte plaatsen voor, en over de aanleg, inrichting, onderhoud en beheersvorm van een centraal luchtvaartterrein, terreinen voor burgerluchtverkeer, luchtvaartterreinen uitsluitend of mede voor militair gebruik, en luchtvaartterreinen voor sport- en zweefvliegen; 1945-1948.

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI

Bron: SBL/PKB, 1988; WRO, art. 2a

291 Het samen met de minister van VROM (ingevolge WRO, art. 2a) ontwikkelen en aanpassen van een lange-termijn beleid m.b.t. de burgerluchtvaartterreinen, goed te keuren door de Staten-Generaal; 1978-

NB. Producten:

- Structuurschema burgerluchtvaartterreinen (SBL), delen 1-e, 1978-1988;
- als onderdeel van het SBL: onderzoeksrapporten (in opdracht) van de RLD, b.v.: RLD, Prognose van het luchtvervoer van en naar Nederland, 1981-2005, 2 dln., 1983-1984;
- bijgesteld PKB, 3 dln., 1993-

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

292 Het leveren van een bijdrage aan de ontwikkeling en aanpassing van het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT); 1978-

Actor: Minister van VROM  
Bron: SBL/PKB, 1988; WRO, art. 2a

293 Het samen met de V&W (ingevolge WRO, art. 2a) ontwikkelen en aanpassen van een lange-termijn beleid m.b.t. de burgerluchtvaartterreinen, goed te keuren door de Staten-Generaal; 1978-

Actor: Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO)  
Bron: WRO, art. 2a

294 Het adviseren aan de verantwoordelijke ministers en de regering over het SBL; 1981-

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI  
Bron: Afdelingsplan BG P&M, 1992, pp. 7-8

295 Het ontwikkelen van een lange-termijn beleid m.b.t. de regionale luchthavens; 1985-  
NB. Produkt: Nota regionale velden (1993).

296 Het ontwikkelen van een lange-termijn beleid m.b.t. de kleine (groene) luchthavens; 1985-  
NB. Produkt: Nota kleine velden (1993).

297 Het samen met de minister van Economische Zaken inventariseren van de economische effecten van het luchthavenbeleid; 1945-  
NB. Voorbeelden:

- de nationaal-economische 'Kosten-batenanalyse' voor een tweede nationale luchtvaart door het Centraal Planbureau (1975);
- de resultaten van de Werkgroep Exploitatie en Economische Consequenties (ECC) van de Projectgroep Aanwijzing Beek (1989).
- inventarisatie economische effecten in het kader van PMMS; 1991-1993.

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI  
Bron: Afdelingsplan BG P&M, 1992, pp. 10-12

298 Het toetsen van landelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ordeningsplannen vanuit het luchtvaartbelang; ca. 1960-

Actor: Commissie Tweede Luchthaven Westen des Lands en Lucht-

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

vaartterrein Ypenburg (Commissie Schieveen-Ypenburg, of: Commissie-Ringers)

Bron: Instellingsbeschikking van 5 januari 1949, nr. 748 RLD, Stcrt. 104

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W (2), van Financiën (1), van Wederopbouw en Volkshuisvesting (1), van Economische Zaken (1), van Oorlog (1), van Marine (1), van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening (1), de gemeenten Rotterdam (2), 's-Gravenhage (2) en Rijswijk (1), en de Provincie Zuid-Holland (1). De oud-minister van Openbare Werken en Wederopbouw J.A. Ringers was voorzitter-lid. De secretaris was geen lid en vertegenwoordigde het ministerie van V&W/RLD. De commissie stelde drie subcommissies in.

- 299 Het onderzoeken of het noodzakelijk is de genomen beslissingen inzake de plaatskeuze voor de tweede luchthaven in het westen des lands (Schieveen) en de bestemming van het luchtvaartterrein Ypenburg te herzien; 1949-1950.

Actor: Commissie van Overleg

Bron: Inventaris Commissie Schieveen-Ypenburg, ARA, Tweede Afd.

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van de ministeries van Oorlog, V&W, Financiën en van Wederopbouw en Volkshuisvesting.

- 300 Het adviseren over de gevolgen van het medegebruik van het burgerluchtvaartterrein Ypenburg als militaire luchthaven voor straaljagers; 1952.

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI

Bron: PASO, bijl. 7

- 301 Het mede ontwikkelen van projectplannen voor de aanleg, uitbreiding e.d. van nationale en regionale luchthavens; 1945-  
NB. Voorbeelden: PASO; Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR).

- 302 Het mede laten verrichten van beleidsondersteunend onderzoek t.b.v. de ontwikkeling van luchthavenprojecten; 1945-  
NB. Voorbeelden: De onderzoeken in het kader van PASO m.b.t. o.m. handhaving, capaciteit, sociaal-economische consequenties, substitutie naar hogesnelheidstrein, arbeidsmarkt (1989-1991). Werkgroepen in dit verband: Werkgroep Capaciteit Banenstelsel Schiphol (CBS).

Actor: Commissie Uitbreiding Schiphol (CUS)

Bron: De Maar, Schiphol, pp. 64-107

NB. Opgericht in 1952 als Studiebureau Schiphol. Samenstelling vanaf 1953: Gemeente Amsterdam (Dienst Publieke Werken en Dienst Luchthaven Schiphol), RLD en KLM. In 1959 omgevormd tot

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

Commissie Uitbreiding Schiphol.

- 303 Het opstellen van een uitbreidingsplan voor Schiphol; 1953-1959.  
NB. Produkt: rapport Grondslagen voor de ontwikkeling van de luchthaven (1956).

Actor: Werkgroep Uitbreiding Schiphol (Commissie-Gieben)  
Bron: De Maar, Schiphol, pp. 123-130  
NB. Samenstelling: KLM, RLD, Schiphol en Rijkswaterstaat, onder voorzitterschap van de SG van V&W Gieben.

- 304 Het adviseren over de fasen van aanleg der banen en de organisatievorm voor de verdere voorbereiding en uitvoering van het uitbreidingsplan Schiphol; 1960.

Actor: Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven (PTL) (Commissie-Segers)  
Bron: SBL, deel a, p. 22

- 305 Het voorbereiden, doen uitvoeren en inventariseren van te verrichten werkzaamheden m.b.t. de studies voor een tweede nationale luchthaven, en het adviseren terzake; 1972-1975.  
NB. Produkt: Rapport vestigingsplaats analyse tweede nationale luchthaven, 's-Gravenhage, 1974, met 18 deelrapporten.

Actor: Adviescommissie Tweede Nationale Luchthaven (Commissie-Den Toom)  
Bron: Instellingsbeschikking van de staatssecretaris van V&W 17 november 1972, nr. PTL/L26119 RLD, Stcrt. 229

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD/Luchtvaartterreinen (1), van Buitenlandse (1) en Binnenlandse Zaken (2), van Financiën (2), van Defensie (1), van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (1), van Economische Zaken (1), van Landbouw en Visserij (1), van Sociale Zaken (1), van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (1), van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1), de provincies Noord-Brabant (1), Noord-Holland (1), Zeeland (1), Zuid-Holland (1), Gelderland (vanaf ca. 1974) en Utrecht (1), vanaf 1973, het Openbaar Lichaam Rijnmond (vanaf ca. 1974) en de gemeenten Amsterdam (1) en Rotterdam (1). De voorzitter, tevens lid, was luit.-generaal buiten dienst. Secretariaat: V&W/RLD/Juridische Zaken.

De commissie was werkzaam naast de Planninggroep Tweede Luchthaven (PTL) van de RLD en de stuurgroep van de RLD (Stuurgroep Tweede Nationale Luchthaven (STL)).

- 306 Het coördineren van de informatieverschaffing m.b.t. de studies die naar de plaatskeuze van de tweede nationale luchthaven worden verricht; 1972-1976.



## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

- 307 Het fungeren als gespreksforum voor de behandeling van deel-  
onderwerpen van het onderzoek die niet of gedeeltelijk op een  
terrein van bestaande rijksdiensten liggen; 1972-1976.
- 308 Het adviseren van de minister van V&W over de organisatie van de  
informatieverstrekking aan geïnteresseerde departementen,  
provincies en gemeenten, betreffende de vestigingsplaats van een  
tweede nationale luchthaven; 1972-1976.  
NB. Produkt: 2 adviezen (1973, 1975).
- Actor: Commissie-Van der Zwan  
Bron: V&W LIS
- 309 Het adviseren van de regering inzake de ontwikkelingsmogelijk-  
heden van de luchthaven Schiphol op langere termijn; 1985-1986.  
NB. Produkt: Adviesrapport Schiphol naar het jaar 2000, 1986.
- Actor: Commissie Beleidsadvies Luchthaven Rotterdam  
Bron: Stcrt. 1986, 208  
NB. De commissie werd in- en samengesteld door de minister van  
V&W. De externe adviescommissie bestond uit vertegenwoordigers  
van de Nationale Investeringsbank (voorzitter) (1), PHS van  
Ommeren (1), en de Algemene Energie Raad (1). De secretaris, die  
geen lid was, vertegenwoordigde het ministerie van V&W/RLD.
- 310 Het uitbrengen van een onafhankelijk beleidsadvies aan de V&W en  
aan het gemeentebestuur van Rotterdam over de ontwikke-  
lingsmogelijkheden van de luchthaven Rotterdam in zijn (bo-ven-  
)regionale functie en over de investeringsvoorwaarden van de  
overheid; 1986.
- Actor: Rijksplanologische Commissie  
Bron: SBL, deel a, p. 23
- 311 Het adviseren van de V&W en de minister van VROM over de lange-  
termijn planning m.b.t. luchthavens; 1962-
- Actor: Stuurgroep en Projectbureau PMMS  
Bron: PMMS, PASO, pp. 83-87
- 311a Het sturen en coördineren van de besluitvorming(sprocedures) bij  
het uitvoeren van het plan van aanpak Schiphol en omgeving  
(PASO); 1989-  
NB. De deelnemende partijen zijn: de ministeries van VROM, V&W  
en EZ, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en  
Haarlemmermeer, de NV Luchthaven Schiphol, de KLM en (sinds  
1991) de NS. Voorzitter van de Stuurgroep is de plv. SG van V&W.

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

### De aanwijzingsprocedure

Actor: V&W

Bron:LVW 1926, art. 19-21; Wijzigingswet 1935, art. VII

NB. In de LVW 1926 wordt een andere aanwijzingsprocedure gehanteerd dan na 1936. In de eerste wet wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds luchtvaartterreinen bestemd voor het algemene (internationale) luchtverkeer, de militaire luchtvaart, oefeningen en proefvluchten met burgerluchtvaartuigen, en anderzijds luchtvaartterreinen voor andere doeleinden. In het eerste geval geschiedt de aanwijzing door de Kroon, in het tweede geval geeft de V&W de goedkeuring af.

- 312 Het voorbereiden en begeleiden van de procedure tot aanwijzing, intrekking e.d. bij AMvB van luchtvaartterreinen; 1929-1936.
- 313 Het voorbereiden en begeleiden van de procedure tot ministeriële goedkeuring van luchtvaartterreinen; 1929-1936.

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI

Bron:Wijzigingswet 1935, art. 18-26; LVW 1958, art. 18-30; Wijzigingswet van 7 juni 1978, Stb. 354; PASO, passim

- 314 Het ter visie doen leggen van de aanvraag e.a. stukken t.b.v. de ontwerp-aanwijzing; 1936-
- 315 Het aanwijzen van een deskundige in de (provinciale) Hoorcommissie; 1936-
- 316 Het buiten toepassing verklaren van een deel der aanwijzingsprocedure, onder meer in geval van voorafgaande onteigening van het luchtvaartterrein; 1936-1978.
- 317 Het overleggen met VROM, Gedeputeerde Staten, Burgemeester en Wethouders van de belanghebbende gemeenten en met eventuele andere openbare lichamen over de voorontwerp-aanwijzing; 1978-NB. Het overleg vindt plaats in stuur- en projectgroepen. Voorbeelden hiervan zijn: de Locale Projectgroep Schiphol en de Locale PG Zuid-Limburg; zie verder handeling nr. 0.
- 318 Het inwinnen van advies van de Rijksplanologische Commissie; 1971-
- 319 Het op basis van het advies van de Hoorcommissie en in overleg met de minister van VROM vaststellen en bekend maken van de aanwijzing, sedert 1978 in overeenstemming met de minister van VROM; 1936-

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

Actor: V&W/Rijkswaterstaat

Bron:Wijzigingswet 1935, art. 22; LVW 1958, zoals gewijzigd bij  
Wet van 1978

- 320 Het eventueel onteigenen van grond ten behoeve van een aange-  
wezen luchtvaartterrein; 1936-

Actor: Minister van VRO(M)

Bron:LVW 1978, art. 18-30; Wijzigingswet van 7 juni 1978, Stb.  
354

- 321 Het inwinnen van advies van de Rijksplanologische Commissie;  
1971-
- 322 Het overleggen met V&W, Gedeputeerde Staten, Burgemeester en  
Wethouders van de belanghebbende gemeenten en met eventuele  
andere openbare lichamen over de voorontwerp-aanwijzing; 1978-
- 323 Het aanwijzen van twee deskundigen in de (provinciale) Hoor-  
commissie; 1936-
- 324 Het op basis van het advies van de hoorcommissie en in overleg  
met de V&W vaststellen en bekend maken van de aanwijzingsbe-  
schikking; 1978-

Actor: Rijksplanologische Commissie

Bron:LVW 1978, art. 18

- 325 Het geven van advies aan de minister van VROM over het ontwerp-  
voorstel tot aanwijzing van luchtvaartterreinen; 1978-  
NB. De minister van VROM stuurt het advies door naar de V&W.

Actor: Beleidsgroep Zonering (BGZ)

Bron:PG SIC, Tweede interimrapport, II, p. 104

NB. Samenstelling: VROM (3), V&W (1), DEF (1) en 1 ad hoc FIN;  
voorzitter: directeur Ruimtelijke Inrichting (VROM), secretaris:  
mdw. RLD. Als subcommissie fungeert de Centrale Projectgroep  
Zonering, waaronder de lokale projectgroepen per vliegveld  
vallen (zie verderop). Ingesteld bij gezamenlijke Beschikking  
van 18 september 1978.

- 326 Het interdepartementaal voorbereiden van de vast te stellen  
ontwerp-aanwijzingen, in het bijzonder het doen van zonerings-  
voorstellen voor de burger- en militaire luchtvaartterreinen,  
1978-ca. 1987.

Actor: Locale Projectgroep Schiphol

Bron:Instellingsbesluit van de Stas van V&W van 28 april 1981,

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

nr. LT/L 22075 RLD, Stcrt. 87; vervangen door het Instellingsbesluit van 3 september 1981, nr. LT/L 24544 RLD, Stcrt. 179

NB. Samenstelling van de ambtelijke PG: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W (2), van de provincies Noord- (1) en Zuid-Holland (1), en Utrecht (1), van de gemeenten Aalsmeer (1), Amstelveen (1), Amsterdam (1), Beverwijk (1), Haarlemmerliede en Spaarnwoude (1), Haarlemmermeer (1), Leimuiden (1), Mijdrecht (1), Nieuwveen (1), Ouderamstel (1), Rijnsaterwoude (1), Ter Aar (1), Uithoorn (1), Velzen (1), Warmond (1) en Zaanstad (1), de regionale Inspecteurs van de Volksgezondheid van Noord-Holland (1) (tot 3 september 1981: en Zuid-Holland (1), en Utrecht (1)), de Inspecteurs voor de Ruimtelijke Ordening van Noord-Holland en Utrecht (1) (tot 3 september 1981: en Zuid-Holland (1)), de Inspecteurs voor de Volkshuisvesting van Noord-Holland (1) (tot 3 september 1981: en Zuid-Holland (1), en Utrecht (1)). Voorzitterschap en secretariaat berustten bij het ministerie van V&W. (Er is ook een Locale PG Zuid-Limburg.)

- 327 Het voorbereiden van de besluitvorming in de Centrale Projectgroep door het inventariseren van de planologische situatie en de voor de zonering maatgevende milieuhygiënische situatie rond het luchtvaartterrein, en door het opstellen en het aan de Centrale Projectgroep voorleggen van een voorontwerp-aanwijzing van een luchtvaartterrein; 1981-ca. 1985.

### **b. Het milieubeleid m.b.t. luchthavens**

#### Algemeen

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI  
Bron: Afdelingsplan BG P&M, 1992, pp. 10-12

- 328 Het toetsen van landelijk en provinciaal milieubeleid vanuit het luchtvaartbelang; ca. 1975-  
NB. Getoetst wordt aan de hand van het DGRLD Milieubeleidsplan (1992). Departementaal overleg vindt recentelijk plaats in de Stuurgroep en Coördinatiegroep Duurzame Ontwikkeling (SDO en CDO), voorheen in de Coördinatiegroep Milieu V&W (voorz.: RWS) en in de Voorbereidingsgroep NMP (voorz.: RWS).
- 329 Het samen met de minister van VROM ontwikkelen van milieubeleid m.b.t. de luchtvaart; ca. 1990-  
NB. Onderdelen: luchtverontreiniging, geluidshinder (zie verderop), bodem en water, gezondheidsaspecten, externe veiligheid. Het huidige onderzoek vindt merendeels plaats in het kader van de m.e.r. Producten: o.m. Safety Audit van de Rand-Corporation en Rekenvoorschrift van het NLR (1993), de Nota luchtverontreiniging en luchtvaart (LuLu).

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

Actor: Minister van VROM  
Bron:Afdelingsplan BG P&M, 1992, pp. 10-12

- 330 Het samen met de minister van V&W ontwikkelen van milieubeleid m.b.t. de luchtvaart; ca. 1990-  
NB. Zie nr. 0.

Actor: V&W/DG RLD/LT = LI  
Bron:Handleiding milieu-effectrapportage

- 331 Het begeleiden en (doen) uitvoeren van werkzaamheden, waaronder onderzoek, in het kader van de milieu-effectrapportage; 1987-  
NB. Produkten: onderzoeksrapporten, richtlijnen voor de inhoud van het MER en adviezen.

Actor: Commissie m.e.r.; de Adviseurs<sup>71</sup>  
Bron:WABM, art. 41n, 41z, 77a-77h

- 332 Het adviseren van het Bevoegd Gezag (de V&W) over de richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport en over het MER zelf; 1987-  
NB. Produkten: adviezen, b.v.: Milieu-effectrapport baanverlenging luchthaven Eelde, 1986.

Actor: Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO)  
Bron:V&W LIS

- 333 Het adviseren van Gedeputeerde Staten en de ministers van V&W en VROM over de startnotities integrale milieu-effectrapportage; 1987-  
NB. Produkt: o.m. Advies Startnotitie i.m.e.r. Schiphol en omgeving, 1991.

### Zonering, sanering e.a. maatregelen tegen geluidshinder

NB. De handelingen nrs. 0 en 0 zijn van operationele aard.

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI en LI  
Bron:LVW 1978, art. 19, 25, 26, lid 2-3; Beschikking van de V&W van 13 april 1983/LV/L 21819 RLD en van 17 mei 1983/D 82/017/31096 Coördinatie Ruimtelijke Ordening Defensie Bureau Zonering, Stcrt. 100; KB van 8 oktober 1982, Stb. 584, houdende vaststelling van een regeling

---

<sup>71</sup> Op het terrein van de burgerluchtvaart zijn dit de regionale inspecteur milieuhygiëne en de regionale directeur Landbouw, Natuurbehoud en Openlucht recreatie (LNO).

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

omtrent vergoedingen ... (Heffingenbesluit geluidshinder burgerluchtvaartuigen); Beschikking van de DG RLD van 27 december 1982, nr. LV/L 26486

- 334 Het voeren van overleg met de minister belast met de zorg voor de milieuhygiëne over de te verwachten geluidsbelasting voor de omgeving van het aan te wijzen terrein; 1978-1987.  
NB. Nadien vindt dit overleg in het kader van de m.e.r. plaats.
- 335 Het voorbereiden, in overleg met de minister belast met de zorg voor milieuhygiëne, van de AMvB ter vaststelling/wijziging van de (grens)waarden voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting voor woningen e.a. geluidsgevoelige gebouwen binnen en buiten de geluidszone; 1978-  
NB. Produkten:  
- KB van 15 juli 1981, Stb. 504, houdende vaststelling van een AMvB als bedoeld in art. 25 van de Luchtvaartwet (Besluit geluidsbelasting grotere luchtvaartterreinen);  
- KB van 27 december 1990, Stb. 1991, 22, houdende vaststelling Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart, m.u.v. de UL-vliegtuigen;  
- Besluit nachtnormering, voorbereid door de Werkgroep Nachtnormering (zie handeling nr. 0.)  
Adviesinstellingen: Centrale Raad voor de Milieuhygiëne (CRMH) en milieucmissies (ex art. 28 LVW). Het overleg over de toepassing is gevoerd in de Werkgroep Toepassing Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (VROM, Defensie, V&W).
- 336 Het, samen met de minister van VROM, vaststellen van geluidszones bij luchtvaartterreinen; 1978-
- 337 Het vaststellen van een ministeriële regeling, in overeenstemming met de minister van VRO en de minister belast met de zorg voor de milieuhygiëne, betreffende geluidwerende voorzieningen binnen de geluidszone; 1978-  
NB. Produkt: Regeling geluidwerende voorzieningen, 13 april 1983, Stcrt. 100.
- 338 Het nader regelen, i.o.m. de minister belast met de zorg voor de milieuhygiëne, van de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting; 1978-  
NB. Produkt: Beschikking van de V&W van 16 mei 1984, Stcrt. 171, houdende voorschriften berekening geluidsbelasting door grote vliegtuigen, nr. LI/L 20149. Voordien maakte men gebruik van het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting door vliegtuigen LL-HR-20 van de Interdepartementale Commissie Geluidshinder; bron: NvT op de Beschikking van 13 april 1983.
- 339 Het begroten van een geluidsheffing op burgerluchtvaartuigen ter vergoeding van door het Rijk gemaakte kosten bij de bestrijding van geluidshinder; 1984-

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

NB. De exploitant van het nationale of regionale luchtvaartterrein en de Dienst der Domeinen innen de geluidsheffing, de laatste waar het burgermedegebruik van een militair luchtvaartterrein in het geding is.

340 Het heffen van een geluidsheffing op burgerluchtvaartuigen ter vergoeding van door het Rijk gemaakte kosten bij de bestrijding van geluidshinder; 1984-

NB. De exploitant van het nationale of regionale luchtvaartterrein en de Dienst der Domeinen innen de geluidsheffing, de laatste waar het burgermedegebruik van een militair luchtvaartterrein in het geding is.

341 Het, in overleg met de minister van VROM, plannen van aard, omvang en kosten (globale isolatieplannen) en toezien op de uitvoering van de sanering van woningen binnen de geluidszone, na overleg met provincie en gemeente(n); 1978-

NB. Het overleg vindt bij grote saneringsprojecten plaats in een stuurgroep, b.v. de Stuurgroep Geluidsisolatie Schiphol. In het overleg tussen de RLD en SGIS over de raming van de saneringskosten van woningen rondom Schiphol verschenen een aantal rapporten:

- Berenschot BV, Rapport audit sanering woningen in verband met geluidshinder Schiphol, 1991;
- Peutz & Associés BV, Globale kostenraming van geluidsisolerende voorzieningen rond Schiphol, 1991;
- Berenschot BV, Eindrapportage, 1992 (zie literatuurlijst).

Actor: V&W/DG RLD/LI

Bron:KB van 21 mei 1981, Stb. 343, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidshinder door luchtvaartuigen

342 Het stellen van voorschriften t.a.v. het operationele gebruik van luchtvaartterreinen en luchtruim ter beperking van de geluidshinder door luchtvaartuigen; 1974-

NB. Produkten:

- o.m. Beschikking van de V&W van 31 augustus 1976, nr. LT/L24105, houdende maatregelen ter beperking van de geluidshinder door uitvoering van oefenvluchten op de luchthaven Rotterdam, gewijzigd bij Besluit van de Stas van V&W van 17 november 1981, Stcrt. 227, vervangende de Beschikking van 2 augustus 1974, nr. LT/L 24442;
- Regeling van 1 mei 1986, nr. LV/L 22461 RLD inzake sleepvluchten;
- Beschikking van de V&W van 25 april 1984, Stcrt. 88 (Beperking operaties met niet-geluidgecertificeerde straalvliegtuigen), vervangen door het Besluit van de V&W van 29 mei 1986, nr. LI 3604 RLD.

343 Het verlenen van ontheffing van het verbod op supersoon vliegen

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

met burgervliegtuigen en het vliegen met subsone, niet-geluidcertificeerde burgervliegtuigen; 1984

344 Vervallen.

\* Zie ook onder handhaving.

Actor: Minister van VRO(M)

Bron:LVW 1978, art. 19, 25-26, 28; Beschikking van de minister van VRO van 22 december 1981, nr. 1005932, houdende geldelijke steun inzake woningen nabij luchtvaartterreinen, Stcrt. 250; Beschikking van de V&W van 13 april 1983/LV/L 21819 RLD en van 17 mei 1983/D 82/017/31096 Coördinatie Ruimtelijke Ordening Defensie Bureau Zonering, Stcrt. 100; Circulaire van de Stas van VROM van 7 oktober 1988, MG 88-49, over de aanpassing van de bijdrageregeling geluidshinder nieuwe woningen; KB van 19 december 1983, houdende vaststelling van de geluidszone rondom buitenlandse luchtvaartterreinen Noord- en Midden-Limburg, zoals bedoeld in art. 198, lid 1, van de Wet geluidshinder, Stb. 1983, 657, laatstelijk gewijzigd bij Besluit van 7 april 1988, Stb. 155

345 Het (samen met de minister van V&W) voeren van overleg met de minister belast met de zorg voor de milieuhygiëne over de te verwachten geluidsbelasting voor de omgeving van het aan te wijzen luchtvaartterrein; 1978-1987.

NB. Nadien vindt dit overleg in het kader van de m.e.r. plaats.

346 Het (na overleg met de V&W) voorbereiden van een AMvB ter vaststelling van grenswaarden voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door luchtvaart binnen en buiten de geluidszone rond luchtvaartterreinen, als deel van de aanwijzingsprocedure voor een luchtvaartterrein; 1983-

NB. Voor produkt, zie handeling nr. 0.

347 Het eventueel vaststellen bij ministeriële regeling van een hogere waarde dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door de luchtvaart voor geplande of in aanbouw zijnde gebouwen binnen de geluidszone rond luchtvaartterreinen, na afronding van de aanwijzingsprocedure voor een luchtvaartterrein; 1983-

348 Het, samen met de V&W, vaststellen van een geluidszone bij luchtvaartterreinen; 1978-

349 Het meewerken aan een ministeriële regeling van de V&W betreffende geluidwerende voorzieningen binnen de geluidszone; 1978-

350 Het voorbereiden van het (door de V&W vast te stellen) programma voor geluidsisolering van woningen binnen de geluidszone van een



## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

luchtvaartterrein; 1981-

351 Het geven van voorschriften omtrent de aanwijzingen van Gedeputeerde Staten, sedert 1985 het geven van rechtstreekse aanwijzingen aan gemeenteraden m.b.t. de wijziging van bestemmingsplannen voor het gebied binnen de geluidszone; 1978-

352 Het verlenen van subsidie voor de bouw van nieuwe woningen in de nabijheid van luchtvaartterreinen; 1981-

Actor: Minister belast met de zorg voor de milieuhygiëne (vanaf 1983 de minister van VROM; zie verder hierboven)

Bron:LVW 1978, art. 19, 25, lid 2-3

353 Het plegen van overleg met de ministers van V&W en van VRO over de te verwachten geluidsbelasting voor de omgeving van het aan te wijzen luchtvaartterrein; 1974-1983.

354 Het (na overleg met de V&W) voorbereiden van een AMvB ter vaststelling van grenswaarden voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door luchtvaart binnen en buiten de geluidszone rond luchtvaartterreinen, als deel van de aanwijzingsprocedure voor een luchtvaartterrein; 1974-1983.

NB. Voor produkt, zie handeling nr. 0.

355 Het eventueel vaststellen bij ministeriële regeling van een hogere waarde dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door de luchtvaart voor geplande of in aanbouw zijnde gebouwen binnen de geluidszone rond luchtvaartterreinen, na afronding van de aanwijzingsprocedure voor een luchtvaartterrein; 1974-1983.

356 Het meewerken aan een ministeriële regeling van de V&W betreffende geluidwerende voorzieningen binnen de geluidszone; 1978-1983.

Actor: Adviescommissie Geluidshinder door Vliegtuigen (Commissie-Kosten)

Bron:Instellingsbesluit van de V&W van 28 september 1961, nr. AZ/15012 RLD; zie verder dossier SSAD-FAZ L 05: Gebruik luchtruim, 1960-1969

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van de Technische Hogeschool Delft (THD) (1), het ministerie van V&W/RLD/LI (1), van Sociale Zaken en Volksgezondheid (1), van Defensie (1), en van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid (V&B) (1). Voorzitterschap en secretariaat berusten bij de THD. De voorzitter is lid. De secretaris, die geen commissielid is, is onderdirecteur bij de Technisch Fysische Dienst TNO-THD. Adviseurs: ministerie van Defensie en V&W.

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

- 357 Het adviseren van de betrokken ministers over te treffen maatregelen om ernstige geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen buiten luchtvaartterreinen, te voorkomen respectievelijk te bestrijden, en eventuele voorstellen te formuleren tot wijziging of aanvulling van bestaande wettelijke bepalingen; 1961-1968. NB. Produkten: 7 interim-rapporten en -adviezen; verder: Geluidshinder door Vliegtuigen, Eindrapport van 30 juni 1967.
- Actor: Commissie ter Bevordering van het nemen van Maatregelen teneinde bij de snelle Ontwikkeling van de Luchtvaart de Leefbaarheid van het Milieu te handhaven (Overkoepelende Commissie Vliegvelden)
- Bron: o.m. Instellingsbesluit van de V&W van 27 maart 1968, nr. Jur/16718 RLD, Stcrt. 67
- NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD (1), van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening/RPD (1 of 2), van Sociale Zaken en Volksgezondheid (2) en Defensie (1). Voorzitterschap en secretariaat: V&W/RLD; voorzitter was de DG RLD. De Commissie trad op als overkoepelde commissie voor de onder nr. 0 tot 0 beschreven commissies.
- 358 Het adviseren van de minister van V&W over de oplossing van de problemen die bij de snelle ontwikkeling van de luchtvaart rijzen ten aanzien van de daaraan te stellen eisen enerzijds inzake de veiligheid, anderzijds inzake de leefbaarheid van het milieu; 1968-ca. 1978.
- 359 Het coördineren en stimuleren van het werk van reeds voor bepaalde hoofdgroepen van problemen op dit gebied ingestelde commissies; 1968-ca. 1978.
- Actor: Commissie ter Voorbereiding van de nodige Wetsvoorstellen ter Bestrijding van Geluidshinder door Vliegtuigen (Juridische Commissie/Commissie-Honig)
- Bron: Instellingsbesluit van 12 februari 1968, nr. Jur/15811 RLD, Stcrt. 37
- NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD/Juridische Zaken (1), van Justitie (1), van Defensie (1; vanaf 7 mei 1968: 2), van Financiën (1), van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (1), van Sociale Zaken en Volksgezondheid (1; vanaf 7 mei 1968: 2), van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (1) en, vanaf 10 juli 1968, van Landbouw en Visserij (1) en van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (1). Voorzitterschap en secretariaat berustten bij het ministerie van V&W/RLD. De secretaris was geen lid.
- 360 Het onderzoeken van de voorstellen tot wetswijziging, vervat in het eindrapport van de Adviescommissie Geluidshinder door Vliegtuigen van 30 juni 1967; 1968-ca. 1978.

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

- 361 Het, met gebruikmaking van dit onderzoek, voorbereiden van de nodige voorstellen ter bestrijding van de geluidshinder door vliegtuigen aan de minister van V&W; 1968-1980.
- Actor: Commissie tot het aangeven van Normen voor de Toelaatbaarheid van Lawaai-belasting door Vliegtuigen (Commissie Normstelling Lawaai-belasting)
- Bron: Instellingsbeluit van de V&W van 27 maart 1968, nr. Jur/16715 RLD, Stcrt. 67; Interimrapport SIC II/2, J 31
- NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid (SZV) (3), van V&W/RLD/Geluidszaken (1), van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (1), van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (1), en van Financiën (1). De voorzitter was afkomstig van het ministerie van SZV, de secretaris van het ministerie van V&W/RLD/Geluidszaken.
- 362 Het adviseren van de minister van V&W over het stellen van normen voor de toelaatbaarheid van lawaai-belasting door vliegtuigen; 1968-ca. 1978.
- Actor: Commissie tot het uitbrengen van Advies in hoeverre Geluidshinder door Vliegtuigen door bouwtechnische Voorzieningen aan Woningen en Gebouwen kan worden verminderd (Bouwtechnische Commissie (Vliegvelden))
- Bron: Instellingsbesluit van de V&W van 27 maart 1968, nr. Jur/16717 RLD, Stcrt. 67
- NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) (1), van V&W/RLD/Luchtvaartterreinen (1), vanaf 7 mei 1968: van Financiën (1) en van Defensie (1), en vanaf 6 augustus 1973: van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1). De voorzitter, tevens lid, was afkomstig van het ministerie van VRO. Secretariaat: bureau Geluidszaken van de RLD.
- 363 Het adviseren van de minister van V&W in hoeverre maatregelen zouden kunnen worden getroffen om door bouwtechnische voorzieningen aan woningen en gebouwen de geluidshinder door vliegtuigen te verminderen; 1968-ca. 1981.
- NB. Producten:
- Interimrapport Bouwtechnische Commissie Vliegvelden, september 1975;
  - Rapport Bouwtechnische Commissie, deelrapport Technisch, december 1977;
  - Rapport Bouwtechnische Commissie, deelrapport Financiën, december 1977;
  - Rapport Bouwtechnische Commissie, deelrapport Metingen, december 1977;
  - ICG-Rapport LL-HR-11-01 (over een proefproject met ge-

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

luidswerende voorzieningen aan circa 450 woningen bij Schiphol en de militaire basis Leeuwarden) (Stcrt. 1980, 25);

- 'Geluidhinder rondom vliegvelden voor de kleine luchtvaart', ICG-Rapport LL-HR-16-03 (Stcrt. 1981, 196).

Actor: Commissie tot het uitbrengen van Advies inzake planologische Problemen bij de Aanleg en Uitbreiding van Luchtvaartterreinen (Planologische Commissie), vanaf 1975: Commissie Planologie Luchtvaartterreinen (CPL) of Commissie-Sitter

Bron: Instellingsbesluit van de V&W van 27 maart 1968, nr. Jur/16716 RLD, Stcrt. 67, gewijzigd 14 juni 1973, nr. Jur/L 23349 en 10 juni 1975, nr. JUR/L 22894; Overzicht adviesorganen 1981, J 32

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD (2), van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (1), van Binnenlandse Zaken (1), van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (1), van Financiën (1), en (sedert 1975:) van Defensie (1), van Landbouw en Visserij (1), van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1), en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (1). Voorzitterschap en secretariaat: V&W/RLD

- 364 Het adviseren van de minister van V&W over de planologische en zo nodig technische maatregelen die bij de aanleg en uitbreiding van luchtvaartterreinen wenselijk worden geacht, opdat conflictsituaties in de relatie tussen het gebruik van het luchtruim door vliegtuigen en het gebruik van de grond door bebouwing voorkomen kunnen worden; 1968-ca. 1978.

Actor: Werkgroep Nachtnormering

Bron: PASO, bijlage 4

NB. De WG is opgericht door het Stuurgroep Coördinatieorgaan Schiphol (COS). Samenstelling: V&W/RLD, VROM, EZ, NVLS, KLM; zie ook handeling nr. 0.

- 365 Het onderzoeken van de gevolgen van een nationale nachtnormering voor het luchtverkeer, ter voorbereiding op de vaststelling van een nationale nachtnorm door VROM, i.s.m. V&W; 1991-1993.

NB. Producten:

- Wetenschappelijke onderzoeksrapporten, b.v. TNO, Nederlands Instituut voor Praeventieve Gezondheidszorg (NIPG), Evaluatie wetenschappelijk onderzoek op het terrein van slaapverstoring als gevolg van luchtvaartlawaai, 1989;
- Werkgroep Nachtnormering, Rapport mei 1993.

### Handhaving van milieuvoorschriften

Actor: V&W/DG RLD/LT = LI en VI

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

Bron:LVW 1978, art. 25 en 28; PMMS, PASO, pp. 38 e.v. en bijl. 5

- 366 Het handhaven van de voorschriften m.b.t. de voorkoming van de overschrijding van de grenswaarde van de geluidsbelasting buiten de geluidszone; 1978-  
NB. Dit omvat:  
- registratie van de werkelijke geluidsbelasting;  
- bewaking van de zonegrenzen;  
- controle op de naleving van de geluidsvoorschriften t.a.v. luchtvaartuigen en vluchtuitvoering (d.m.v. geluidsmeetsysteem en FANOMOS-systeem).  
De handhaving geschiedt in de toekomst, na de parlementaire goedkeuring van een daartoe strekkende wijziging van de LVW, op basis van gebruiksvoorschriften en handhavingsprogramma's per vliegveld. Hierin zijn de gebruiksplannen van de exploitant verwerkt. De LVB-organisatie rapporteert aan LI de overtredingen t.a.v baan- en luchtruimgebruik.
- 367 Het instellen, na overleg met de minister voor milieuhygiëne e.a., van een Commissie ex art. 28 LVW per luchthaven, voor overleg- en advisering m.b.t. de milieuhygiëne rondom die luchthaven; 1978-  
NB. Zie ook handeling nr. 0 e.v.
- 368 Het aanwijzen van (RLD-)vertegenwoordigers in de Commissies ex art. 28 LVW; 1978-
- 369 Het periodiek overleggen met en vragen van advies van de milieucommissies over de klachtenbehandeling, handhaving van milieuvoorschriften en het verstrekken van informatie; 1978-
- Actor: Minister van VROM  
Bron:LVW 1978, art. 28
- 370 Het aanwijzen van vertegenwoordigers in de Commissies ex art. 28 LVW; 1978-
- Actor: Milieucommissies ex. art. 28 LVW  
Bron:LVW 1978, art. 28; PASO, pp. 103, 107-108; Instellingsbesluit van 16 november 1982, nr. LV/L 25760 RLD; Besluit houdende de taakstelling, 4 augustus 1983, nr. LV/L 24074 RLD  
NB. Voorbeelden zijn: de Commissie (voorheen: Stichting) Geluidhinder Schiphol (CGS), en de Commissie Milieuhygiëne voor het Luchtvaartterrein Zuid-Limburg (Milieucommissie Vliegveld Zuid-Limburg; vanaf 14 mei 1990: Milieucommissie Luchthaven Maastricht). De commissies worden in- en samengesteld door de V&W, na overleg met de minister van VROM. Samenstelling: vertegenwoordigers van de provincie, gemeenten, milieuorganisaties, de luchthaven, de luchtvaartmaatschappij, de

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

regionale Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening en/of Milieuhygiëne, V&W/RLD/LI. Het voorzitterschap en secretariaat berusten niet bij de RLD.

- 371 Het overleggen en adviseren over de verbetering en handhaving van de milieuhygiëne rondom het luchtvaartterrein; ca. 1978-
- 372 Het registreren en behandelen van klachten, voorlichten en documenteren over de milieuhygiëne rond het luchtvaartterrein; ca. 1978-

### c. Toezicht op inrichting en gebruik van luchtvaartterreinen

#### Verlenen van ontheffingen

Actor: V&W/DG RLD/LVB of LT = LI

Bron: LVW 1926, art. 18, zoals gewijzigd bij Wet van 12 december 1935, art. 42; LVW 1958, art. 14; LVW 1978, art. 33-34; KB van 14 december 1976, Stb. 716 (Besluit gebruik niet-aangewezen luchtvaartterreinen), vervangende het KB van 3 december 1958, Stb. 660, vervangen door Besluit inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaartterreinen, 14 oktober 1988, Stb. 511; diverse Beschikkingen van het hoofd van de afdeling/de directeur Luchtvaartterreinen, namens de DG RLD, en van de minister van Defensie, c.q. de chef van de Marinestaf en van de Landmachtstaf; zie Luchtvaartvoorschriften deel 1033

- 373 Het verlenen van ontheffing van het verbod een niet als luchtvaartterrein aangewezen terrein als zodanig in te richten en te gebruiken; 1929-  
NB. Produkt: o.m. Beschikking van de ministers van Defensie en V&W van 2 en 30 januari 1962 t.b.v. vliegtuigen van de Lucht-  
macht.
- 374 Het verlenen van vergunning, in overleg met de ministers van Oorlog en Marine, tot het oprichten of hebben van vaste stations voor het oplaten van kabelballons of -vliegers; 1929-1958.
- 375 Het voorbereiden en uitvoeren van regelingen bij KB betreffende het gebruik en de inrichting van niet als luchtvaartterrein aangewezen terreinen; 1959-  
NB. Produkt: o.m. (ontwerp-)ULV-terreinen. Voor het gebruik en de inrichting van helihavens op mijnbouwinstallaties gelden de reglementen op basis van de Mijnwet 1903 en de Mijnwet Continentaal Plat.
- 376 Het verlenen van structurele ontheffing van het verbod een luchtvaartterrein voor andere bestemmingen of in strijd met de voorschriften te gebruiken, luchtverkeer niet toe te laten,

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

etc.; 1929-

NB. De ontheffingverlening heeft voor een groot deel betrekking op het incidenteel en structureel medegebruik van militaire of burgervliegvelden door resp. burgerluchtvaartuigen of militaire vliegtuigen; zie b.v. Algemene en bijzondere voorwaarden betreffende de vergunningverlening tot medegebruik door derden van militaire luchtvaartterreinen; Beschikking van de minister van Defensie van 8 mei 1967, nr. 202620/11 K, gewijzigd bij Beschikking van 29 september 1978.

- 377 Het verlenen van incidentele ontheffing van het verbod een luchtvaartterrein voor andere bestemmingen of in strijd met de voorschriften te gebruiken, luchtverkeer niet toe te laten, etc.; 1929-

Actor: Minister van Defensie  
Bron:LVW 1958, art. 31, 34

- 378 Het sluiten van privaatrechtelijke overeenkomsten (vergunningen), af te geven door de Inspecteur der Domeinen, met exploitanten over het medegebruik van militaire vliegvelden door de burgerluchtvaart; 1959-

### Inrichting en uitrusting van luchtvaartterreinen

Actor: Noodcommissie Luchtvaartterreinen  
Bron:Instellings- en opheffingsbeschikking van de ministers van V&W en van de Marine en Oorlog van 1 juni 1945, resp. 29 januari 1946, nr. 744

NB. Samenstelling: vertegenwoordigers van het Directoraat van de Luchtstrijdkrachten (2), Waterstaat en Wederopbouw (2), waaronder de secretaris, en een vertegenwoordiger van het Militair Gezag.

- 379 Het nemen van maatregelen, onder goedkeuring van de betrokken ministers, voor de inrichting en het herstel van een door haar te bepalen aantal luchtvaartterreinen en landingstrips t.b.v. de noodvoorziening van de nationale en internationale, militaire en burgerluchtvaart in Nederland; 1945-1946.

Actor: V&W/DG RLD/LI  
Bron:LVW 1958, art. 35; RTL 1928, art. 155 e.v.; RTL 1958, art. 119-144; Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen van de DG RLD van 13 februari 1985, nr. LT/L 20565 RLD, Stcrt. 13, met intrekking van de Beschikking van de plv. DG RLD van 5 november 1979, nr. LT/L 25295

- 380 Het geven van voorschriften en aanwijzingen aan de exploitant m.b.t. aanleg, inrichting, onderhoud en voorzieningen t.b.v. de

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

veiligheid en ordehandhaving op luchtvaartterreinen; 1929-  
NB. Produkten: Regeling van 5 november 1984, Stcrt.226, houdende  
vaststelling grondtekens, seinvierkant, ..., nr. LT/L 25405 RLD;  
zie verder bronopgave.

- 381 Het toezicht houden op de aanleg en het beheer van luchtvaart-  
terreinen en de daarop vereiste voorzieningen, inrichtingen en  
organisaties (brandweer, gezondheidsdienst); 1929-  
NB. Controle-instrumenten voor de RLD zijn:  
- de driemaandelijks rapportages van de exploitant;  
- de goedkeuring door de RLD van regelingen, aanstellingen,  
maatregelen en voorzieningen van de exploitant;  
- de melding door de exploitant van (mogelijk) onveilige  
situaties;  
- de registratie door de exploitant van landingen en op-  
stijgingen.
- 382 Het verlenen van ontheffing van allerlei verplichtingen; 1929-
- 383 Het eventueel tijdelijk sluiten van luchtvaartterreinen wegens  
veiligheids- of andere redenen; 1959-
- 384 Het doen treffen van veiligheidsvoorzieningen voor die delen van  
militaire vliegvelden die uitsluitend voor de burgerluchtvaart  
worden gebruikt; 1991-

Actor: Minister/Stas van Sociale Zaken en Volksgezond-  
heid/Volksgezondheid en Milieuhygiëne  
Bron: Besluiten ingevolge de Quarantainewet 1960

- 385 Het voorbereiden en vaststellen van regelingen ter uitvoering  
van internationale gezondheidsregelingen tot wering van be-  
smettelijke ziekten; 1951-  
NB. Produkten: o.m. Quarantainewet 1960; KB's tot aanwijzing van  
burgermeesters als gezondheidsautoriteit; Ministeriële besluiten  
tot aanwijzing van luchthavens met gezondheidsdienst.
- 385a Het uitvoeren van regelingen ter uitvoering van internationale  
gezondheidsregelingen tot wering van besmettelijke ziekten;  
1951-

Actor: V&W/DG RLD/LT = VI  
Bron: LVW 1958, art. 36

- 999386 Het adviseren van de regering omtrent de goedkeuring bij AMvB  
van de door de exploitant vastgestelde tarieven voor het gebruik  
van luchtvaartterreinen en opstallen (havengeld); 1936-

Actor: Werkgroep ter Voorkoming van Aanvaringen tussen Vogels



## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

en Civiele Luchtvaartuigen

Bron: Instellingsbesluit van 30 juni 1978, nr. LT/L 23017; Instellingsbesluit van 7 mei 1990, nr. LI 3513 RLD, Stcrt. 94, vervangende de Beschikking van de V&W van 30 juni 1978, nr. LT/L 23017

NB. De - overwegend ambtelijke - werkgroep is een afsplitsing van de Werkgroep ter Bestrijding van Vogelaanvaringen (1966-1977), die onder Defensie ressorteerde en waarin de RLD met een lid vertegenwoordigd was. Zij is (per 1990) samengesteld uit vertegenwoordigers van het ministerie van V&W/RLD/LI (1), van Defensie (2), van Landbouw (Natuurbeheer) en Visserij (1), de Luchthaven Schiphol (2) en de KLM (1). Voorzitterschap en secretariaat berusten bij V&W/RLD/LI. De werkgroep wordt in 1990 opnieuw ingesteld, zonder dat hierdoor de taak wordt gewijzigd. Het ministerie Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (later WVC) is vanaf 1990 niet langer in de werkgroep vertegenwoordigd.

- 387 Het bevorderen en coördineren van activiteiten en het (doen) verrichten van studies ter vermindering van de kans op en de risico's van vogelaanvaringen; 1978-
- 388 Het adviseren aan de DG RLD over maatregelen ter vermindering van gevaar van aanvaringen; 1978-
- 389 Het verzamelen, analyseren en bekend maken van gegevens over vogelaanvaringen; het uitbrengen van voortgangsrapporten; 1978-

### Beveiliging van luchthavens

Actor: V&W/DG RLD/VI

Bron:Wet van 6 juni 1991 tot wijziging van de Luchtvaartwet (Regels beveiliging luchtvaartterreinen), Stb. 310; KB van 7 oktober 1991, houdende uitvoering van LVW 1958, art. 37a, lid 2 en 3, Stb. 512

- 390 Het samen met de ministers van Justitie en Financiën voorbereiden van de Regels beveiliging luchtvaartterreinen, en het ten dele uitvoeren van deze Regels; 1990-  
NB. Zie handeling nr. 0.

Actor: Minister van Justitie

Bron:Wet van 6 juni 1991 tot wijziging van de Luchtvaartwet (Regels beveiliging luchtvaartterreinen), Stb. 310

- 391 Het (samen met de ministers van V&W en Financiën) voorbereiden en als eerst verantwoordelijke minister uitvoeren van de Regels beveiliging van luchtvaartterreinen; 1990-  
NB. De uitvoering betreft onder meer:  
- het stellen van nadere regels m.b.t. voorzieningen ter beveiliging van de internationale luchtvaart;

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

- het goedkeuren van een door de exploitant in te dienen beveiligingsplan;
- de heffing en invordering van de beveiligingsheffing.

Actor: Veiligheidscommissies (nationale en lokale) voor de Burgerluchtvaart (VB)

Bron: Instellingsbesluit van 22 juli 1970, BIZ/19106 RLD, Stcrt. 161; commissie uitgebreid op 13 april 1971, nr. BIZ/16830 RLD (Schiphol); Instellingsbesluit van 13 april 1971, BIZ/16831 RLD (Rotterdam)

NB. De commissies worden in- en samengesteld door de minister van V&W, in overleg met de ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken (BuiZa) en Financiën. Samenstelling van de Veiligheidscommissie Schiphol en van de regionale veiligheidscommissies van de luchthavens Rotterdam, Eindhoven, Twente, Eelde en Beek: vertegenwoordigers van de ministeries van Justitie, V&W (RLD), Binnenlandse Zaken (Dienst Luchtvaart Rijkspolitie) BuiZa, Financiën en Defensie (de Koninklijke Marechaussee), de luchthavens en luchtvaartondernemingen, en van - als raadgevend lid - de vakorganisaties op luchtvaartgebied. Voorzitterschap en secretariaat van de Veiligheidscommissie Schiphol berusten bij het ministerie van Justitie. Het secretariaat van de regionale luchthavens berust bij de RLD/CIOC. Per 1994 komt volgens plan het voorzitterschap van de regionale commissies bij de Marechaussee te liggen.

392 Het adviseren over de ontwikkeling en invoering van beveiligingsmaatregelen en procedures op de nationale en regionale luchthavens; 1970-

393 Het plegen van vooroverleg in het kader van internationale conferenties (ICAO, ECAC) over terrorisme tegen de burgerluchtvaart; 1970-

Actor: Minister van Justitie/Luchtvaartpolitie

Bron: Van Wijngaarden, Luchtvaartpolitie

394 Het uitvoeren van beveiligingstaken op de Luchthaven Schiphol; ca. 1970-

NB. Deze taak, uitgevoerd door de Uniformdienst, wordt per 1994 overgedragen aan de Koninklijke Marechaussee.

### Verbieden van belemmeringen nabij luchthavens

Actor: V&W/DG RLD/LT = LI

Bron: LVW 1926, art. 22-43; Wijzigingswet 1935, art. 27-41; LVW 1958, art. 38-56; LVW 1958, art. 76 onder h; KB van 31 maart 1959, houdende voorziening tegen het in de lucht hebben van vliegers boven en nabij luchtvaartter-

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

---

reinen, Stb. 142

- 395 Het instellen of opheffen van bouwverboden e.d. (tot 1936 bij AMvB) op terreinen rondom luchtvaartterreinen, op door de V&W te bepalen hoogten; 1929-
- 396 Het verlenen van ontheffing van bepaalde bouwverboden; 1929-
- 397 Het verstrekken van inlichtingen en bescheiden t.b.v. de bezwaarschriftenprocedure onder verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten; 1929-
- 398 Het aanwijzen van de deskundige in de Hoorcommissie; 1929-
- 399 Het toekennen van schadevergoeding voor ten behoeve van het Rijk opgelegde bouwverboden; 1929-
- 400 Het overleggen met de minister van Defensie over het bij KB verlenen van ontheffing van bepalingen van en krachtens de LVW die in strijd zouden zijn met de aanleg of het gebruik van militaire werken op burgerluchtvaartterreinen; 1929-
- 401 Het nader regelen van het oplat en in de lucht hebben van vliegers; 1959-

Actor: Minister van Defensie

Bron:LVW 1926, art. 22-43; Wijzigingswet 1935, art. 27-41; LVW 1958, art. 38-56; LVW 1958, art. 76 onder h

- 402 Het voorbereiden, in overleg met de V&W, van een KB tot ontheffing van bepalingen van en krachtens de LVW die in strijd zouden zijn met de aanleg of het gebruik van militaire werken op burgerluchtvaartterreinen; 1929-

### Medewerking aan defensie

Actor: V&W/DG RLD/VI/CIOC

Bron:LVW 1958, art. 57-61; WLW, art. 49-53

- 403 Het verlenen van medewerking aan de minister van Defensie om in buitengewone omstandigheden burgerluchtvaarterreinen te vorderen of burgerluchtvaartpersoneel in te zetten voor de landsverdediging; 1929-1992.
- 404 Het medewerken aan nadere bij AMvB te geven regels omtrent de schadevergoeding door de minister van Defensie aan rechthebbers; 1959-  
NB. Produkt: KB van 27 maart 1963, Stb. 117 (Schadeloosstellingsregeling Luchtvaartwet).

## Hoofdstuk 6: Taakgebied infrastructuur

-----

Actor: Minister van Defensie  
Bron:LVW 1958, art. 57-61; WLW, art. 49-53

- 405 Het vorderen van burgerluchtvaarterreinen of inzetten van burgerluchtvaartpersoneel in buitengewone omstandigheden; 1929-1992.
- 406 Het geven van nadere regels bij AMvB omtrent de schadevergoeding aan rechthebbenden; 1959-  
NB. Produkt: KB van 27 maart 1963, Stb. 117 (Schadeloosstellingsregeling Luchtvaartwet).

### d. De exploitatie van de infrastructuur

Actor: V&W/DG RLD/VI  
Bron:Wet van 21 december 1955, houdende oprichting van de NV's voor de luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel, Stb. 622; Wet van 11 december 1957, houdende oprichting van de NV Luchthaven Schiphol, Stb. 529; BBP RLD 1993-1997; Munnike, Organen en rechtspersonen, II, p. 134 e.v.

- 407 Het deelnemen aan de oprichting, het aandelenbeheer en het (toezicht op) het bestuur van de naamloze vennootschappen voor de luchthavens Schiphol, Eelde, Maastricht (voorheen: Zuid-Limburg), Texel, Twente en Eindhoven; 1947-  
NB. Activiteiten:  
- het inleggen van kapitaal;  
- het vertegenwoordigen van de Staat, samen met de minister van Financiën, in de Raad van Bestuur, dan wel de Raad van Commissarissen, en in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders;  
- het goedkeuren en/of voordragen van benoemingen;  
- het dekken van de exploitatieverliezen van de regionale luchthavens.
- 408 Het (samen met EZ) verstrekken van investeringssubsidies en -garanties t.b.v. de ontwikkeling van infrastructuur op en nabij nationale en regionale luchthavens; 1945-
- 409 Het bijdragen in de financiering van de exploitatietekorten van de gemeentelijke luchthaven Rotterdam.

**LITERATUUR EN ARCHIEVEN**

NB. De met \* aangegeven bronnen zijn voor dit rapport geraadpleegd. Voor regelgeving, zie ook hoofdstuk 2, par. 4.

**Literatuur**

Berenschot BV. Eindrapportage. Nader voorstel voor een voor de RLD en de SGIS aanvaardbare raming van kosten voor de sanering van woningen in verband met geluidshinder rond Schiphol. Interne nota. Utrecht, 1992.\*

Bijsterveld, W. en Vorhauer, H. Luchtverkeersleiding. Houten, 1992 (1e dr.: 1986).\*

Burgers, W. De geschiedenis van de luchtvaart in Nederland. Rijswijk, 1988.

Castendijk, R.J. 25 jaar Rijksluchtvaartdienst. 's-Gravenhage, 1955.

Commissie-Van Veen. Bestuursorganisatie bij de kabinetsformatie 191. 's-Gravenhage, 1971.

Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. Inleiding tot het luchtrecht. Deventer, 1973.\*

Dierikx, M. Bevlogen jaren. Nederlandse burgerluchtvaart tussen de wereldoorlogen. Houten, 1986.\*

Dobson, A.P. Peaceful air warfare. The United States, Britain and the politics of international aviation. Oxford, 1991.

ECAC. European Civil Aviation Conference. Brochure. Parijs, 1991.\*

Eurocontrol, Jaarverslag 1990.\*

Fuchs, J.M. 50 jaar burgerluchtvaart in Nederland. Amsterdam, 1969.

Goedhuis, D. Politiek en recht in de internationale luchtvaart. 's-Gravenhage, 1953.\*

Groot, K.A. de. De zee- en luchthavens en het gemeenschappelijk vervoerbeleid, in: J.B. Polak en F.A.P. Mulder, Nederland en het EG-vervoerbeleid. Een verkenning van de ... te voeren beleid. 's-Gravenhage (SER), 1991.\*

Geest, H.J.A.M. van. Bijna zonder gerucht. De totstandkoming van de Wet geluidshinder, in: J.F.M. Koppenjan, A.B. Ringeling en

## Literatuur en archieven

-----

R.H.A. te Velde, ed. Beleidsvorming in Nederland ('s-Gravenhage, 1987) pp. 109-128.\*

Handboek voor transporterend Nederland, II. Vught, z.j.\*

Handleiding milieu-effectrapportage. Lelystad, 1987.\*

Heer, J.M. de. Verkeer en Waterstaat. Profiel van een ministerie. Departementale studies nr. 2. 's-Gravenhage (VUGA Uitgeverij BV), 1990.

International Civil Aviation Organization. Memorandum on ICAO. The story of the International Civil Aviation Organization. Montreal, 1990.\*

Klauw, B. van der. 200 Jaar luchtvaart. Amsterdam (Uitgeverij de Alk BV), 1984.

Leeuw, R. de. KLM, de geschiedenis van de KLM vanaf 1919. Weesp, 1984.

Maar, H.G. de. De uitbreiding van Schiphol; hoe de komst van het straalvliegtuig invloed heeft gehad op het bestuur. Diss. Leiden. Deventer, 1976.\*\*

Maaten, R.C. van der. Het EG-luchtvervoerbeleid in de jaren negentig, in: J.B. Polak en F.A.P. Mulder, Nederland en het EG-vervoerbeleid. Een verkenning van de ... te voeren beleid. 's-Gravenhage (SER), 1991.\*

ministerie van Financiën. Subsidieoverzicht bij de rapportage geïntegreerd subsidiebeleid. 's-Gravenhage, 1993.

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Geschiedenis van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Den Haag, 1985.

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Inventaris van het archief van de Commissie Hefschroefvliegtuigen. 's-Gravenhage, 1977.\*

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Inventaris van het archief van de Commissie Schieveen-Ypenburg, 1949-1950. 's-Gravenhage, 1978.\*

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Inventaris van het archief van de Commissie Luchtvaart-Scheepvaart, 1947-1950. 's-Gravenhage, 1979.\*

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Inventaris van de archieven van de Noodcommissie Luchtvaartterreinen, 1945-1946, de Commissie Luchtvaartterreinen, 1945-1948, en de Commissie tot Liquidatie van de subsectie vliegvelden van het Militair Gezag, 1945-1946. 's-Gravenhage, 1979.\*

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Plaatsingslijst van enige archieven van adviescommissies inzake vliegtuiglawaai, 1961-1975. 's-Gravenhage, 1985.\*

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Inventaris van het archief van de Weerschepencommissie, 1947-1975. 's-Gravenhage, 1986.\*

Mortelmans, K.J.M., Sevenster, H.G., Slot, P.J. en Temmink, H.A.G.. De gevolgen van 'Europa 1992'. Het belang van algemene EEG-regelgeving en EEG-jurisprudentie voor Verkeer en Waterstaat. Rapport Europa Instituut Leiden/Europa Instituut Utrecht, 1991.\*

Munnike, H.F., Berge, J.B.J.M. ten Berge, Stroink, F.A.M. e.a. Organen en rechtspersonen rondom de centrale overheid. Voorstudies en achtergronden Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, V 35. 2 dln. 's-Gravenhage (Staatsuitgeverij), 1983.\*

Nationale Luchtvaart Encyclopaedie. Het boek van de luchtvaart. Amsterdam, 1950.

NAVO Voorlichtingsdienst. NAVO Zakboekje. Brussel, 1984.\*

NAVO Voorlichtingsdienst. De Noordatlantische Verdragorganisatie. Feiten en cijfers. Brussel, 1991.\*

Nederlands Economisch Instituut. Plan van aanpak Schiphol en omgeving. Sociaal economische consequenties en knelpunten realisatie Masterplan NVLS en Masterplan. Rotterdam, 1990.\*

Nota regionale luchthavenstrategie (RELUS). (Verschijnt in 1993.)

PG Externe Advisering. Derde interimrapport van de projectgroep externe advisering. 's-Gravenhage, 1984.

Pivot. Telecommunicatie en post in Nederland. Een institutioneel onderzoek op het terrein telecommunicatie en post. Pivot-rapport nr. 4. 's-Gravenhage, 1993.\*

PMMS. Integrale versie Plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO). 's-Gravenhage, 1991.\*

Rijksbegroting 1993. Hoofdstuk XII: Verkeer en Waterstaat.\*

Rijksluchtvaartdienst. Jaarverslagen 1975, 1980, 1985, 1990.\*

Rijksluchtvaartdienst. Verantwoordingsrapportage 1989. Intern rapport.

Rijksluchtvaartdienst. Veranderen op gegist bestek. De RLD gaat

## Literatuur en archieven

-----

veranderen, maar niet bij toverslag. Rapportage over de eerste fase van de toekomstverkenning RLD. Intern rapport. 's-Gravenhage/Hoofddorp, 1992.\*

Rijksluchtvaartdienst. Beleidsplan 1989 t/m 1993 en Beleids- en begrotingsplan 1993-97. Interne nota's. 's-Gravenhage, 1987, 1992.\*

Rijksluchtvaartdienst. Afdelingsplan hoofdafdeling Vervoer 1993-1997. Interne nota. 's-Gravenhage, 1992.\*

Rijksluchtvaartdienst. Afdelingsplan beleidsgroep Luchthavenplanologie en Milieu. Interne nota. 's-Gravenhage, 1992.\*

Roode, A.A. de. Luchtverkeersbeveiliging. Geschiedenis van de luchtverkeersbeveiliging in Nederland 1910-heden. Houten, 1988.\*

Schaepman, C.J.M. De overeenkomsten van Chicago en de naoorlogse Nederlandse luchtvaartpolitiek. Jaarboek van het ministerie van Buitenlandse Zaken 1950-1951 ('s-Gravenhage, 1951), pp. 156-178.\*

Staatsalmanak, 1945-1990.\*

Structuurschema burgerluchtvaartterreinen, deel a (beleidsvoornemen) en e (planologische kernbeslissing). Bijlagen HdTK, vergaderjaar 1979-1980 en 1985-1986, 15 880, nrs. 1-2 en nrs. 27-28.\*

Stuurgroep Verzelfstandiging Luchtverkeersbeveiliging. Resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden tot verzelfstandiging van de luchtverkeersdienstverlening. 's-Gravenhage, 1986.\*

Tuuk Adriani, P. van der; Falkenhagen, C.A.F.; Roode, A.A. de; e.a. De Rijksluchtvaartdienst vijftig jaar. 's-Gravenhage, 1980.\*

Tweede structuurschema verkeer en vervoer. Deel e en d. Bijlagen HdTK, vergaderjaar 1989-1990, 20 922, nrs. 15-16 en vergaderjaar 1990-1991, 20 922, nrs. 103-104.\*

Union of International Associations, ed. Yearbook of international organizations 1991/92. München etc., 1991.\*

Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat (Commissie Luchtvaartbeleid). Sky Openers. Aanbevelingen voor een winnend Nederlands Luchtvaartbeleid. 's-Gravenhage, 1991.\*

Werkgroep Heroverweging Rijksluchtvaartschool. Heroverweging Rijksluchtvaartschool. Deelrapport nr. 65 Heroverweging 1984 (ministerie van Financiën). 's-Gravenhage, 1984.\*



Wit, B.M. de. De EG en de luchtvaart. Een overzicht van de EG-structuur, het EG-besluitvormingsproces en het EG-beleid op het terrein van de luchtvaart. Interne nota RLD/LVB/IBZ, z.j.\*

Wit, J.G. de en H.A. van Gent. Vervoers- en verkeerseconomie. Leiden/Antwerpen, 1986.

### Archief

NB. CA RLD = Centraal Archief Rijksluchtvaartdienst  
SSAD-FAZ = Semi-statisch Archiefdepot Facilitaire Zaken  
PD = Persoonlijk dossier

SSAD-FAZ 96: Noodcommissie Luchtvaartterreinen, 1945-1946.\*

SSAD-FAZ 97: Rijkscommissie Luchtvaartterreinen, 1945-1948.\*

SSAD-FAZ 07.25: Burgerluchtvaart in oorlogstijd; inschakeling personeel en materieel; Kabinet, 1950-1959.\*

SSAD-FAZ 07.353.76: NLR; statuten, 1960-1971.\*

SSAD-FAZ -1.814.71 blokperiode 1950-1959: Luchtvaarttechniek; NLL ... correspondentie 1950-1959.\*

SSAD-FAZ -1.814.311: Luchtvaartterrein Schiphol, 1950-'59.\*

SSAD-FAZ -1.814.421: Regeling van het luchtverkeer, 1950-1959.\*

SSAD-FAZ -1.814.561.1: Gevaarlijke lading, 1950-'59.\*

SSAD-FAZ V4.07.353.76: NLR; wijziging statuten, 1972-1979.\*

SSAD-FAZ L 05: Gebruik van het luchtruim, 1950-1971; 1960-1971.\*

SSAD-FAZ V4.05: Gebruik van het luchtruim, 1972-1979; 1977-1979.\*

SSAD-FAZ V4.291: Gebruik van het luchtruim; Werkgroep bestrijding aanvaringen vogels, 1980-1984.\*

SSAD-FAZ L 05: Gebruik van het luchtruim: Lawaaihinder; Overkoepelende Commissie, 1950-1971.\*

SSAD-FAZ V4.05: Gebruik van het luchtruim; lawaaihinder, Overkoepelende Commissie, samenstelling en vergaderingen, 1972-1979.\*

SSAD-FAZ L 05.4: Gedragingen van de gebruikers onderling, 1961-'70; 1965-; corr. t/m 1971.\*

## Literatuur en archieven

-----

SSAD-FAZ L 07.5/AT: ICAO. AT; FAL Division; Commissie, 1950-1971.\*

SSAD-FAZ V4.07.5/AT: ICAO. AT; FAL Division; Commissie, 1971-1979.\*

SSAD-FAZ L 08.86: Opleiding RLS; leerplan, Commissie-Gerlach, 1960-1971.\*

SSAD-FAZ L 08.86/08.21: Opleiding RLS; leerplan, Commissie-Gerlach, 1960-1971; Begeleidingscommissie RLS, 1972-1979.\*

SSAD-FAZ L 08.86/08.23: Opleiding; RLS: Commissie van Aanneming; instelling en samenstelling, 1960-1971, 1972-1979.\*

SSAD-FAZ V4.05.4: Gedragingen van de gebruikers onderling, 1973-'79.\*

SSAD-FAZ V4.01.45: Ongeregeld vervoer; Nederland ... Besluit ongeregeld luchtvervoer, 1970-1979.\*

SSAD-FAZ V4.08.353: Luchtvaartpersoneel; werk- en rusttijden vliegtuigbemanningen; regeling, 1970-1979.\*

PD SSAD-FAZ nr. 32: Overbrenging naar het ARA.

CA RLD 07.58: commissies/werkgroepen, 1985-1989, 1990-1999; met aparte bijlagen.\*

CA RLD 07.125: Organisatie en reorganisatie; Rijksluchtvaart-school, 1985-1989\*; bijlagen apart:

- . RLD. Verantwoordingsrapportage 1989. Intern rapport.
- . RLD. De nieuwe organisatie. Intern rapport, sept. 1988, 2 dln.; met bijlagen.\*
- . KMPG Klynveld Bosboom Hegener. Rapport inzake de administratieve organisatie van de Rijksluchtvaartdienst. 3 dln. 1988; met Handboek administratieve organisatie ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijksluchtvaartdienst.\*

CA RLD 07.125 blokperiode 1985-1989: Organisatie Rijksluchtvaartdienst; herstructurering RLD,\* met bijlagen:

- . Hoofdlijnen voor een nieuwe structuur RLD. Intern rapport van de Directeurenvergadering, okt. 1987.
- . Definitief beleidsvoornemen inzake de tweede fase herstructurering Rijksluchtvaartdienst (RLD). Intern rapport, [1989].\*

CA RLD V4.07.5/07.76: Legal Committee; Nederlandse leden, 1980-1989.\*

CA RLD V4.07.55.07.1 blokperiode 1985-1989: takken van dienst,

bedrijven, instellingen; KLM; statuten, 1985\*

CA RLD V4.07.55/07.352.621 blokperiode 1990-1999: takken van dienst, bedrijven, instellingen; KLM; belegging der gelden; deelnemingen; deelneming in de KLM, 1990- \*

CA RLD V4.12.07.1 blokperiode 1985-1989: luchthaven; statuten NV Groningen Airport Eelde, 1988.\*

CA RLD V4.12.07.1 blokperiode 1985-1989: luchthaven; statuten NV Luchhaven Schiphol, 1985.\*

CA RLD 07.8 blokperiode 1990-1999: wijze van uitoefening van de bestuurs- en beheerstaak; privatisering RLS/KLS ... corr. 1992.\*

CA RLD -1.777.07.58: Commissie ex art. 28 LVW, Zuid-Limburg, 1980-1984; corr. t/m 1984; 1980-'89.\*

CA RLD V4.12: -1.777.45.07.58: Luchthaven Zuid-Limburg, Geluidhindercommissie (idem), 1985-1989; 1990-1999.\*

### **Regelgeving**

NB. Hieronder volgt slechts de belangrijkste regelgeving; zie verder hoofdstuk 2, par. 4.

Bakker, W.W., samenst. Luchtvaartwetgeving. 4 dln. met suppl. Schuurmans & Jordens 104-I-IV. Zwolle (W.E.J. Tjeenk Willink), 1986-1991.\*

Beschikking van de minister van Justitie van 8 januari 1968, Politie nr. 1288 S 567, houdende vaststelling van de taak van de Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie.\*

Besluit van den 28sten februari 1929 tot vaststelling van een reglement ter bevordering van de veiligheid van het verkeer met luchtvaartuigen (Luchtverkeersreglement of LVR); Stb. 67.\*

ECAC/CEAC. Constitution and rules of procedure. ECAC/CEAC doc. nr. 20, 2e ed. Parijs, 1991.\*

Douanebesluit voor de luchtvaart (1926/1929).

Giemulla, E., Schmid, R. en W. Mölls. European Air Law. Deventer/Boston, 1992.\*

Indicatief Meerjarenprogramma Geluid (IMP-geluid).

Joint Aviation Authorities. Arrangements concerning the development ... of joint airworthiness (aviation) requirements, 1979, 1989, 1990.\*

Koninklijke e.a. besluiten ingevolge de Quarantainewet van 14 juli 1960, Stb. 335.

Luchtvaartongevallenwet, zie Wet van 18 juni 1992.

Luchtvaartwet 1926, Stb. 249 (in werking getreden bij Besluit van 29 december 1928, Stb. 534).\*

Luchtverkeersreglement 1929, Stb. 67, zoals gewijzigd bij Besluit van 21 mei 1932, Stb. 209, en nader gewijzigd bij Besluit van 24 maart 1934, Stb. 126, en van 5 maart 1936, Stb. 568.\*

Luchtverkeersreglement 1956, Stb. 213.\*

Luchtverkeersreglement 1959, Stb. 189, zoals gewijzigd bij Besluit van 17 april 1972, Stb. 1972.\*

Multilaterale overeenkomst inzake commerciële rechten voor niet-geregelde luchtdiensten in Europa, Trb. 1957, 137.\*

Regeling verzekering vliegcrisico's 1969; KB van 3 september 1969, Stb. 409. Eerste uitvoeringsbeschikking regeling verzekering vliegcrisico's 1969; Besluit van de minister van Financiën van 19 mei 1970, Stcrt. 96.

Rijksluchtvaartdienst (samenst.). Luchtvaartvoorschriften. Luchtvaartwet ... en beschikkingen ingevolge de Luchtvaartwet, diverse Nederlandse wetten, besluiten en beschikkingen alsmede overeenkomsten met het buitenland. 's-Gravenhage (Staatsuitgeverij), 1964-heden.\*

Verdrag betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen, 19 juni 1948, Trb. 1952, 86, laatstelijk gewijzigd bij Trb. 1988, 46.\*

Wet luchtverkeer, 18 juni 1992; Stb. 368.\*

Wet van 18 juni 1992, houdende regels met betrekking tot het onderzoek naar ongevallen met burgerluchtvaartuigen (Luchtvaartongevallenwet); Stb. 705.\*

Wet van den 30sten juli 1926 tot regeling van de luchtvaart (Luchtvaartwet); Stb. 249.\*

**INDEX OP ACTOREN**

- (Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat 113
- Adviescommissie Geluidshinder door Vliegtuigen (Commissie-Kosten 142
- Adviescommissie Tweede Nationale Luchthaven (Commissie-Den Toom) 133
- Airmiss-Commissie (AMC), ofwel: Commissie voor het onderzoeken v 102
- Beleidsgroep Zonering (BGZ) 136
- Bouwtechnische Commissie (Vliegvelden)  
zie Commissie tot het uitbrengen van advies ... bouwtechnische 144
- Burger-Militaire Airmisscommissie  
zie Airmiss-Commissie (AMC) 102
- College van Advies in Luchtvaartangelegenheden (CAL); vanaf 198 88
- Commissie Beleidsadvies Luchthaven Rotterdam 134
- Commissie Burgerluchtvaart in Oorlogstijd (CBO) 49
- Commissie Leerplan RLS (Commissie-Gerlach) 68
- Commissie Luchtvaartbeleid  
zie (Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat 113
- Commissie m.e.r.; de Adviseurs 138
- Commissie Onderwijs Rijksluchtvaartschool 69
- Commissie onderzoek toepassing hefschroefvliegtuig in burgerluch 117
- Commissie Planologie Luchtvaartterreinen  
zie Commissie tot ... Advies inzake planologische Problemen 145
- Commissie Schieveen-Ypenburg, of: Commissie-Ringers  
zie Commissie Tweede Luchthaven Westen des Lands ... 132
- Commissie ter bestudering van de mogelijkheid van samenwerking t 119
- Commissie ter Bevordering van het nemen van Maatregelen teneind 143
- Commissie ter voorbereiding van de nodige wetsvoorstellen ter be 143
- Commissie tot aanpassing opleiding en examens verkeersvliegers a 68
- Commissie tot het aangeven van Normen voor de Toelaatbaarheid va 144
- Commissie tot het uitbrengen van advies in hoeverre geluidshinde 144
- Commissie tot het uitbrengen van Advies inzake planologische Pro 145
- Commissie Tweede Luchthaven Westen des Lands en Luchtvaartterrei 132
- Commissie Uitbreiding Schiphol (CUS) 132
- Commissie van Aanneming Leerlingen Verkeersvlieger (COVA) 69
- Commissie van Advies inzake de werk- en rusttijden van

- 
- vliegtuig 82
  - Commissie van Advies inzake opleidingen en examens betreffende v 85
  - Commissie van Advies inzake Werk- en Rusttijden van de Leden van 83
  - Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen 115
  - Commissie van advies ter bestudering van de vraag welke de meest 70
  - Commissie van Overleg 132
  - Commissie Vervoer Gevaarlijke Lading 84
  - Commissie Vliegveiligheidsvoorschriften; vanaf 1954: Commissie V 87
  - Commissie voor Burgerluchtvaartuigen 73
  - Commissie voor sterktevoorschriften voor burgerluchtvaartuigen 74
  - Commissie-Den Toom
    - zie Adviescommissie Tweede Nationale Luchthaven 133
  - Commissie-Gerlach)
    - zie Commissie Leerplan RLS 68
  - Commissie-Gieben
    - zie Werkgroep Uitbreiding Schiphol 133
  - Commissie-Honig
    - zie Commissie ter Voorbereiding ... Wetsvoorstellen 143
  - Commissie-Kosten
    - zie Adviescommissie Geluidshinder door Vliegtuigen 142
  - Commissie-Ringers
    - zie Commissie Tweede Luchthaven Westen des Lands ... 132
  - Commissie-Segers
    - zie Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven (PTL) 133
  - Commissie-Sitter
    - zie Commissie tot ... Advies inzake planologische Problemen 145
  - Commissie-Van der Zwan 134
  - Commissie-Van Kan
    - zie Commissie van Advies ... Werk- en Rusttijden 82
  - De V&W/DG RLD/VI/CIOC 86
  - DGV/Rijksverkeersinspectie 103
  - Dienst Luchtvaart Rijkspolitie
    - zie Minister van Justitie 103
  - Dienst Luchtvaart van het Korps Rijkspolitie 103
  - Door de V&W aangewezen ambtenaren in dienst van de RLD en van de 103
  - Examencommissies/(van 1959 tot 1978:) examinatoren voor de burge 66
  - Facilitatie Commissie voor de Luchtvaart (per 1990: Luchtvervoer 119
  - HDTP

- 
- zie V&W/DG PTT 93
  - Herkeuringscommissies voor de Burgerluchtvaart 65
  - Industriecommissie
    - zie Interdep. Adviescie. inzake de Vliegtuigindustrie 106
  - Interdepartementale Adviescommissie inzake de Vliegtuig-  
industrie 106
  - KNMI, Luchtvaartmeteorologische Dienst (LMD) 94
  - Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen
    - zie DGV 103
  - Locale Projectgroep Schiphol 137
  - Luchtvaartmeteorologische Dienst (LMD)
    - zie KNMI 94
  - Luchtvaartpolitie
    - zie Minister van Justitie 151
  - Luchtverkeerscommissie (LVC)
    - zie College van Advies in Luchtvaartangelegenheden (CAL) 88
  - Milieucommissies ex. art. 28 LVW 146
  - Minister belast met de zorg voor de milieuhygiëne (vanaf 1983 142
  - Minister van (Verkeer) en Waterstaat. 1
  - Minister van Buitenlandse Zaken 113
  - Minister van Defensie 49, 90, 100, 104, 148, 152, 153
  - Minister van Defensie/Chefs van de Luchtmachtstaf en de Marinest 98
  - Minister van Defensie/commandant der zeemacht in Nederland/Opspo 95
  - Minister van Financiën 72, 99
  - Minister van Financiën, c.q. de bevoegde ambtenaren van de Ri 120
  - Minister van Financiën/Bewaarder van de hypotheeken, het kadas 72
  - Minister van Justitie 151
  - Minister van Justitie/Dienst Luchtvaart Rijkspolitie/Uniform - e 103
  - Minister van Justitie/Dienst Luchtvaart van de Rijkspolitie 102
  - Minister van Landbouw en Visserij 86, 98
  - Minister van VRO(M) 136, 141
  - Minister van VROM 131, 138, 146
  - Minister-president 100
  - Ministerie van Justitie/Luchtvaartpolitie 151
  - V&W 135
  - V&W/DG PTT/Radiocontroledienst - HDTP/directie Operationele Zake 93
  - V&W/DG RLD 98, 102
  - V&W/DG RLD/ 118
  - V&W/DG RLD/??? 120
  - V&W/DG RLD/alle directies 46, 47, 111
  - V&W/DG RLD/CIOC 48
  - V&W/DG RLD/LI 62-65, 72, 75, 76, 78-81, 83, 85, 100, 104,

-----

105, 149

V&W/DG RLD/LI? 83

V&W/DG RLD/LI/beheerder van het luchtvaartregister (voor  
handeli 71

V&W/DG RLD/LT = LI 138, 152

V&W/DG RLD/LT = LI en VI 146

V&W/DG RLD/LT = VI 130-132, 135, 137, 150

V&W/DG RLD/LT = VI en LI 139

V&W/DG RLD/LV 115

V&W/DG RLD/LVB 91

V&W/DG RLD/LVB - LI 89

V&W/DG RLD/LVB - LI en VI/LVB-interface 89

V&W/DG RLD/LVB - LVB-interface en LVB-organisatie 96

V&W/DG RLD/LVB - LVB-organisatie 87, 90, 92-95

V&W/DG RLD/LVB of LT 147

V&W/DG RLD/LVB-organisatie 97

V&W/DG RLD/RLS 67

V&W/DG RLD/RLS = LI 120

V&W/DG RLD/VI 49, 70, 76, 78, 106, 113, 114, 116, 117,  
150, 153

V&W/DG RLD/VI/CIOC 99, 152

V&W/DG RLD/VI/LVB-interface 99

V&W/DG RLD/VI/V 46

V&W/RLD/VI, LI of LVB(-organisatie) 48

V&W/RWS 136

Nederlandse leden van de Legal Committee van de ICAO 47

Noodcommissie Luchtvaartterreinen 148

Opsporings- en Reddingsdienst  
zie Minister van Defensie 95

Overlegorgaan voor de Industrie 63

Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven (PTL) 133

Planologische Commissie  
zie Commissie tot ... Advies inzake planologische  
Problemen 145

PTT/Radiocontroledienst  
zie V&W/DG PTT 93

Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) 131,  
138

Raad voor de Luchtvaart 101

Rijkscommissie Luchtvaartterreinen 130

Rijkscommissie voor de Luchtfotografie 104

Rijksplanologische Commissie 134, 136

Rijksverkeersinspectie 103

Sociaal Economische Raad/Commissie Vervoersvraagstukken  
113

Stuurgroep en Projectbureau PMMS 134

Technische Commissie voor Hefschroefvliegtuigen 74

Veiligheidscommissies (nationale en lokale -) voor de  
Burgerluch 151

Voorlopige Raad van Toezicht Luchtverkeersbeveiliging 99

Vooronderzoeker 101

Weerschepencommissie 91



## Index op actoren

---

Werkgroep Nachtnormering	145
Werkgroep ter Voorkoming van Aanvaringen tussen Vogels en Civiel	150
Werkgroep Uitbreiding Schiphol (Commissie-Gieben)	133