
87

Besluit van 7 april 2026 tot wijziging van het Besluit luchtverkeer BES in verband met de naleving van de normen en aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de luchtvaartnavigatiedienstverlening [KetenID 26412]

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 15 december 2025, nr. IenW/BSK-2025/293414, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 29, eerste en tweede lid, 29b, eerste lid, en 29c, vierde lid, van de Luchtvaartwet BES;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 28 januari 2026, nr. W17.25.00364/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 25 maart 2026, nr. IenW/BSK-2026/49121, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit luchtverkeer BES wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepalingen «luchtverkeerstroomregeling (air traffic flow management)», «AIS (Aeronautical Information Services)», «instrumentweersomstandigheden», «luchtvaarterreinvluchtinformatiegebied (aerodrome flight information zone (AFIZ))», «luchtverkeersleidingscentrum (area controle centre - ACC)», «movement area», «RNP», «sleep», «sleepkabel», «sleepvliegtuig» en «uitwijkhaven» vervallen.

2. De begripsbepaling «Verdrag: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart» wordt vervangen door «*Verdrag van Chicago*: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109)».

B

In de artikelen 1, eerste lid, in de begripsomschrijving van «AFIS», en de artikelen 2, eerste lid, 9, tweede lid, onder c en e, 18, 26, eerste en tweede lid, 57, eerste, tweede en derde lid, 66, 68, tweede en derde lid, 70, eerste lid, onder h, i en l, 74, tweede lid, 82, tweede lid, 83, tweede en derde lid, 84, tweede lid, 85, tweede lid, 98, eerste lid, 100, 103, tweede lid, 105, eerste en tweede lid, 111, tweede lid, 112, eerste lid, 113, 118, tweede lid, 121a, eerste lid, 122, eerste lid, 124, tweede lid, 130, tweede en derde lid, wordt «de Minister» telkens vervangen door «Onze Minister».

C

In de artikelen 68, vierde lid, 72, tweede lid, 121a, tweede lid, 122, tweede lid, en 128, wordt «De Minister» telkens vervangen door «Onze Minister».

D

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3

1. Onze Minister stelt de indeling van het luchtruim, de luchtverkeersroutes en -procedures vast.

2. Onze Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied, de luchtruimclassificatie vast overeenkomstig de tabel in de Bijlage «ATS Airspace Classifications» bij dit besluit.

E

De artikelen 4 en 8 tot en met 11 vervallen.

F

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen worden aangewezen:

- a. algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
- b. naderingsluchtverkeersleidingsgebieden;
- c. plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden; en
- d. gecontroleerde en ongecontroleerde luchtvaartterreinen.

2. Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald door welke verleners van luchtverkeersdiensten, in welke gebieden en op welke luchthavens luchtverkeersdiensten worden verleend.

3. Onze Minister kan delen van het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, aanwijzen als bijzondere luchtverkeersdienstverleningsgebieden, waarbinnen nadere voorschriften worden gesteld ter bescherming van:

- a. bepaalde soorten luchtverkeer; of
- b. bijzondere luchtvaartactiviteiten.

4. In afwijking van het eerste lid kunnen bij regeling van Onze Minister delen van het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, aangewezen worden waarbinnen na overleg met de bevoegde autoriteiten van een

aangrenzende Staat, luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven door een instantie van die Staat.

5. Bij een aanwijzing van de luchtverkeersleidingsgebieden, bedoeld in het eerste lid, worden de grenzen daarvan zodanig vastgesteld, dat de aangewezen luchtruimte voldoende is voor het bevatten van de vliegbaan van de IFR-vluchten waaraan luchtverkeersleiding zal worden gegeven, rekening houdend met de te gebruiken navigatiehulpmiddelen, waarbij in acht wordt genomen dat:

a. de ondergrens van een algemeen luchtverkeersleidingsgebied niet lager wordt vastgesteld dan 213 meter (700 voet) boven de grond of het water; en

b. de ondergrens van een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied op de grond of het water ligt; waarbij de laterale begrenzing wordt vastgesteld op ten minste 9260 meter (5 zeemijlen) van het middelpunt van het betrokken luchtvaartterrein in de richting waaruit naderingen kunnen plaatsvinden.

G

De artikelen 13 tot en met 17 vervallen.

H

Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

1. Luchtverkeersleiding wordt gegeven middels het verstrekken van klaringen voor separatiedoeleinden of verkeersinformatie; klaringen worden als regel verstrekt per radio, doch kunnen aan luchtvaartterreinverkeer ook worden verstrekt door middel van lichtseinen en aan onbemande luchtvaartuigen op een bij regeling van de Onze Minister te bepalen wijze.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op vluchten met onbemande luchtvaartuigen in de geografische gebieden, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de Luchtvaartwet BES, die worden afgehandeld conform de krachtens dat lid vastgestelde regels.

I

De artikelen 20 tot en met 22, 24, 27 tot en met 29, 32 tot en met 39, 41, 43, 44 en 46 vervallen.

J

Artikel 47 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Luchtverkeersdiensten voeren luchtverkeersdienstverlening en luchtvaartcommunicatie uit in overeenstemming met de door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde normen en aanbevolen werkwijzen alsmede met de door deze Raad goedgekeurde procedures, vermeld in bijlage 2 van het Verdrag.

2. Het tweede, derde en zesde lid vervallen, onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot tweede en derde lid.

3. In het derde lid (nieuw) wordt «de Minister» vervangen door «Onze Minister».

K

De artikelen 48 tot en met 55, 58 tot en met 65, 67 en 69 vervallen.

L

Artikel 70 komt te luiden:

Artikel 70

Bij regeling van Onze Minister worden, al dan niet onder het stellen van beperkingen en voorwaarden, één of meerdere rechtspersonen aangewezen, die ter bevordering van een zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, belast zijn met de volgende taken:

- a. het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening;
- b. het doen van voorstellen aan Onze Minister betreffende de luchtvaartfaciliteitengelden;
- c. het op het verzoek van Onze Minister uitbrengen van adviezen betreffende aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersdienstverlening; en
- d. het verlenen van medewerking bij het onderzoek van incidenten.

M

Artikel 71 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste tot en met het vierde lid vervallen, onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot het eerste en tweede lid.

2. In het tweede lid (nieuw) wordt «in het vijfde lid» vervangen door «in het eerste lid» en wordt «de Minister» vervangen door «Onze Minister».

N

De artikelen 73, 75 en 77 tot en met 79 vervallen.

O

In artikel 87, eerste lid, wordt «waarbinnen de uitoefening van de luchtvaart is verboden» vervangen door «waarbinnen de uitoefening van de luchtvaart tijdelijk of blijvend beperkt of verboden is».

P

In artikel 115, eerste lid, wordt «dan de in de bij dit besluit behorende bijlage B «ATS Airspace Classifications» gestelde waarden» vervangen door «dan de in de tabel «ATS Airspace Classifications» van de bijlage vastgestelde waarden».

Q

In artikel 132 wordt «artikel 22, eerste lid,» vervangen door «de artikelen 29, eerste en tweede lid, 29b, eerste lid, en 29c, vierde lid,».

R

Bijlage A behorende bij artikel 3, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer BES, wordt vervangen door de bijlage bij dit besluit.

S

Bijlage B behorende bij artikel 16, vierde lid, en artikel 115, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer BES vervalt.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet tot wijziging van de Luchtvaartwet BES in verband met de door ICAO vastgestelde eisen voor luchtvaartnavigatiedienstverlening in werking treedt.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 7 april 2026

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

Uitgegeven de *drieëntwintigste* april 2026

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

Bijlage behorende bij artikel 3, tweede lid, en artikel 115, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer BES*ATS AIRSPACE CLASSIFICATIONS*

Tabel 1

ATS Airspace Classifications

Class	Type of flight	Separation provided	Service provided	Speed limitation	Radio communication requirement	Subject to an ATC clearance
A	IFR only	All aircraft	Air Traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
B	IFR	All aircraft	Air Traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
	VFR	All aircraft	Air Traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
C	IFR	IFR from IFR	Air Traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
		IFR from VFR				
	VFR	VFR from IFR	1) Air traffic control service for separation from IFR; 2) VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
D	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service, traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	IFR/VFR and VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
E	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service and, as far as practical, traffic information about VFR flights	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
	VFR	NIL	Traffic information as far as practical	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No	No
F	IFR	IFR from IFR as far as practical	Air traffic advisory service; flight information service	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continuous two-way	No
	VFR	Nil	Flight information service	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No	No
G	IFR	Nil	Flight information service	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continuous two-way	No
	VFR	Nil	Flight information service	250 kt IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No	No

Tabel 2

VMC visibility and distance from cloud minima

Altitude band	Airspace class	Flight visibility	Distance from cloud
At and above 3.050 m (10.000 ft) AMSL	A ¹ B C D E F G	8 km	1.500 m horizontally 300 m (1.000 ft) vertically
Below 3050 m (10.000 ft) AMSL and above 900 m (3000 ft) AMSL, or above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	A ¹ B C D E F G	5 km	1.500 m horizontally 300 m (1.000 ft) vertically
At and below 900 m (3.000 ft) AMSL, or 300 m (1.000 ft) above terrain, whichever is the higher	A ¹ B C D E	5 km	1.500 m horizontally 300 m (1.000 ft) vertically
	FG	5 km	Clear of cloud and with the surface in sight

¹ The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Het Besluit luchtverkeer BES bevat regels voor het verlenen van luchtverkeersdiensten en voor deelname aan het luchtverkeer (luchtverkeersregels). Luchtverkeersdienstverlening is één van de diensten die onder het begrip «luchtvaarnavigatiedienstverlening»¹ vallen. De regelgeving voor luchtvaarnavigatiedienstverleners die betrekking heeft op Bonaire, Saba en St. Eustatius (hierna gezamenlijk aangeduid als Caribisch Nederland) voldoet niet meer aan de internationale vereisten voor luchtvaarnavigatiedienstverlening (*Air Navigation Services, ANS*). Deze vereisten zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (*International Civil Aviation Organisation*, hierna: ICAO). De standaarden en aanbevolen werkwijzen die daarvoor ontwikkeld worden, worden als bijlagen (thans 19) bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: het Verdrag van Chicago)² waarbij het Koninkrijk der Nederlanden partij is, gepubliceerd. Door nieuwe vereisten (standaarden) op het gebied van de luchtvaarnavigatiedienstverlening en het toezicht hierop, is het noodzakelijk de relevante regelgeving voor Caribisch Nederland in zijn geheel te moderniseren, opdat voldaan wordt aan de toepasselijke internationale standaarden.

Om dit te bewerkstelligen, is ten eerste een wijziging van de Luchtvaartwet BES met betrekking tot luchtvaarnavigatiedienstverlening³ tot stand gebracht. Daarmee samenhangend is ook het Besluit luchtverkeer BES aangepast en is een nieuwe ministeriële regeling vastgesteld. De Wijzigingswet voorziet onder andere in een voorheen nog niet bestaand certificatiestelsel voor luchtvaarnavigatiedienstverlening, naar analogie met het certificatiestelsel in Europees Nederland (en de gehele Europese Unie). Hiermee wordt geborgd dat een luchtvaarnavigatiedienstverlener aan de voorkant al aan de eisen voldoet; hij dient immers gecertificeerd te zijn, respectievelijk het certificaat dient door Nederland erkend te zijn. Zonder een geldig certificaat mag een aangewezen luchtvaarnavigatiedienstverlener geen diensten verlenen. De introductie van een certificatiestelsel dient derhalve tot borging van de luchtvaartveiligheid.

Tot op heden gold de veiligheidsregelgeving niet voor elk domein van luchtvaarnavigatiedienstverlening. Er was slechts een basis voor regelgeving voor luchtverkeersdienstverlening (*Air Traffic Services, ATS*). Echter, luchtvaarnavigatiedienstverlening bestaat ook uit het verstrekken van luchtvaartinlichtingen, het uitgeven van luchtvaartpublicaties en luchtvaartkaarten (*Aeronautical Information Service, AIS*) en het definiëren, verwerven, huren, installeren, beheren en in standhouden van technische installaties en systemen ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening (*Communications, Navigation and Surveillance, CNS*), alsmede meteodiensten. In het wetsvoorstel zijn delegatiegrondslagen opgenomen om de noodzakelijke voorzieningen voor deze diensten te treffen en deze op lager niveau nader uit te kunnen werken. Met de wijzigingen ingevolge het voorliggende besluit en met het vaststellen van de Regeling certifi-

¹ Zie de begripsbepaling in het voorstel van wet tot wijziging van de Luchtvaartwet BES in verband met de door ICAO vastgestelde eisen voor luchtvaarnavigatiedienstverlening (Kamerstukken II 2024/25, 36 397, nr. 2, p. 2)

² Trb. 1973, 109.

³ Wet tot wijziging van de Luchtvaartwet BES in verband met de door ICAO vastgestelde eisen voor luchtvaarnavigatiedienstverlening.

catie luchtvaartnavigatiedienstverleners BES wordt hier invulling aan gegeven. Hiermee is een belangrijke omissie opgelost.

Onderhavig besluit bewerkstelligt met name dat de materiële eisen voor luchtverkeersdienstverleners niet langer zijn opgenomen in het Besluit luchtverkeer BES. De materiële eisen met betrekking tot luchtverkeersdienstverlening zijn niet meer in lijn met de huidige internationale vereisten. Dit komt omdat de eisen bij de opheffing van de Nederlandse Antillen in 2010 rechtstreeks waren overgenomen uit de toen geldende Antilliaanse regelgeving en sindsdien niet meer zijn gemoderniseerd. Zoals hierboven aangegeven, waren er daarnaast nog geen eisen opgenomen ten aanzien van AIS, CNS en METEO. De gemoderniseerde materiële eisen ten aanzien van het certificaat worden opgenomen in de Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES die op grond van het wetsvoorstel (nieuw artikel 29d van de Luchtvaartwet BES) zal worden vastgesteld. Deze materiële eisen zijn in overeenstemming met de nieuwste versies van de toepasselijke standaarden en aanbevolen werkwijzen uit de bijlagen van het Verdrag van Chicago. Nu ICAO-standaarden en aanbevolen werkwijzen veelvuldig wijzigen is het door het verplaatsen van de materiële eisen van het Besluit luchtverkeer BES naar Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES mogelijk om de nieuw vastgestelde of gewijzigde internationale vereisten sneller op te nemen in de regelgeving. Omdat het hier gaat om technische voorschriften is het niveau van de ministeriële regeling passend.

2. Hoofdpijnen van het besluit

Met de wijzigingen ingevolge onderhavig besluit zijn veel (verouderde) bepalingen uit het Besluit luchtverkeer BES geschrapt. Hierbij gaat het voornamelijk om de materiële en technische eisen ter implementatie van de toepasselijke ICAO-bijlagen. Voorts is het noodzakelijk gebleken enkele bepalingen in het Besluit luchtverkeer BES te actualiseren. Deze bepalingen zijn geactualiseerd waarbij een groot aantal is verplaatst naar de Regeling certificatie luchtvaartnavigatiedienstverleners BES. Dit betekent ten eerste dat eisen die gesteld geworden aan luchtvaartnavigatiedienstverleners voldoen aan de internationale eisen. Ten tweede betekent dit dat doordat deze eisen op het niveau van een ministeriële regeling, de Regeling certificatie luchtvaartnavigatiedienstverleners BES, zijn opgenomen, deze sneller zijn aan te passen indien de van toepassing zijnde internationale eisen wijzigen.

In de artikelsgewijze toelichting worden de wijzigingen nader toegelicht.

3. Verhouding tot hoger recht

Van oudsher wordt de luchtvaartregelgeving beheerst door de normen en aanbevolen werkwijzen zoals vastgelegd in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Artikel 37 van het Verdrag van Chicago luidt:

Elke Verdragsluitende Staat verbindt zich mede te werken tot het verkrijgen van de grootst mogelijke mate van eenvormigheid in de voorschriften, normen, methoden en organisatie met betrekking tot luchtvaartuigen, personeel, luchtlijnen en hulpdiensten in alle aangelegenheden waarin een zodanige eenvormigheid de luchtvaart zal vergemakkelijken en haar ten goede zal komen.

Daartoe zal de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie [ook: ICAO] van tijd tot tijd, naar gelang dit nodig is, internationale normen en aanbevolen werkwijzen en methoden aanvaarden en wijzigen, betreffende:

(...)

*(c) de luchtverkeersregels en verkeersleiding procedures;
(...) alsmede zodanige andere aangelegenheden betreffende de veiligheid, regelmaat en doeltreffendheid van de luchtvaart als van tijd tot tijd wenselijk wordt geacht.*

Deze internationale normen zijn, op grond van artikel 54, onderdeel I, van het Verdrag van Chicago, opgenomen in bijlagen bij dit verdrag. De staten die partij zijn bij het Verdrag van Chicago zijn gehouden aan de normen in de bijlagen en dienen deze in hun eigen nationale wetgeving te implementeren.

In Europees Nederland geschiedt dit voor een groot deel via Europese verordeningen, maar omdat deze niet in Caribisch Nederland van toepassing zijn, dienen de verdragsnormen bij of krachtens de Luchtvaartwet BES geïmplementeerd te worden. Het onderhavige Besluit maakt deel uit van deze systematiek.

4. Verhouding tot nationale regelgeving

Zoals hierboven aangegeven vormt de Luchtvaartwet BES de basis voor een groot deel van de luchtvaartwetgeving die geldt op Bonaire, Sint-Eustatius en Saba, en bevat deze wet daarmee onder andere de grondslag voor dit wijzigingsbesluit. Via de bepalingen van hoofdstuk IX van de Luchtvaartwet BES is het toezicht en de handhaving op hetgeen in het Besluit luchtverkeer BES, als gewijzigd door onderhavig besluit is bepaald, geregeld.

5. Uitvoering

Er is geen formele uitvoeringstoets uitgevoerd door de betrokken luchtvaartnavigatieverleners DC-ANSP, PJIAE en KNMI. Het nieuwe certificatiestelsel is in nauwe afstemming met de betrokken organisaties tot stand gekomen.

6. Toezicht en handhaving

De onderhavige wijzigingen zijn voor een Handhaafbaarheid-, Uitvoerbaarheid- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) voorgelegd. De ILT acht het voorstel uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig. De ILT wijst op het belang van een gelijktijdige inwerkingtreding met het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet BES. Naar aanleiding van deze opmerking is de inwerkingtredingsbepaling hier op aangepast. Verder heeft de ILT t.a.v. de begrijpelijkheid van het onderhavig ontwerpbesluit opgemerkt dat het Besluit luchtverkeer BES op een deelaspect van de luchtvaartnavigatiedienstverlening ziet, namelijk de luchtverkeersdienstverlening, terwijl het overkoepelende regelgevingspakket op de luchtvaartnavigatiedienstverlening in zijn totaliteit ziet. Naar aanleiding van deze opmerking is een verduidelijking in de inleiding van het algemeen deel van de nota van toelichting toegevoegd.

7. Regeldruk

De onderhavige wijzigingen hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten en nalevingskosten. De wijzigingen beperken zich voor het overgrote deel tot het schrappen van bepalingen en het actualiseren van bepalingen zonder dat daarbij inhoudelijke wijzigingen plaatsvinden. Wél sprake van een inhoudelijke wijziging is in artikel I, onderdeel O. Dit betreft de mogelijkheid om bij ministeriele regeling in daarvoor aangewezen gebieden luchtverkeer tijdelijk of blijvend te beperken. De

mogelijkheid om luchtverkeer te verbieden was al opgenomen in het Besluit luchtverkeer BES. Met deze wijziging wordt meer maatwerk mogelijk, zodat wanneer het bijvoorbeeld wenselijk is alleen een bepaald type verkeer te weren een totaalverbod niet nodig is.

Voorbeelden waarbij van deze bevoegdheid gebruik wordt gemaakt zouden kunnen behelzen:

- het beperken van recreatief luchtverkeer boven natuurgebieden;
- het toelaten van militaire en kustwachtvluchten in een verder verboden gebied;
- een lokale, tijdelijke beperking in verband met een sportevenement of festiviteit, waarbij het bijvoorbeeld wel gewenst is dat filmvluchten kunnen plaatsvinden maar vanwege de verkeersaantrekkende werking vanuit veiligheidsoverwegingen ander luchtverkeer beperkt dient te worden;
- een tijdelijke beperking in verband met een bezoek van het Staatshoofd.

Het gaat hierbij om maatwerk wanneer de situatie daarom vraagt. Gelet op het incidentele en/of lokale karakter van een dergelijke beperking is de impact op het luchtverkeer gering.

Gelet op het voorgaande heeft het onderhavige besluit derhalve geen gevolgen voor de regeldruk.

Het ontwerpbesluit is voor een toets voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk. ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

8. Advies en consultatie

Internetconsultatie

Het onderhavige besluit is niet voor internetconsultatie aangeboden. De gronden om van internetconsultatie af te zien zijn in 2009 neergelegd in het kabinetsstandpunt internetconsultatie (Kamerstukken II 29 279, nr. 114). Het onderhavige ontwerpbesluit vormt een onderdeel van de implementatieregelgeving gericht op het voldoen aan de standaarden uit de betreffende bijlagen bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, waarbij geen nationale beleidsruimte is en waarbij consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het ontwerp. Daarnaast zijn de luchtvaarnavigatiedienstverleners voor wie dit ontwerpbesluit gevolgen heeft, betrokken in het totstandkomingsproces van dit ontwerpbesluit.

Afstemming landen

Gezien de relevantie van de onderhavige ontwerp-AMvB voor de andere landen en het belang van een geharmoniseerde aanpak, hebben terugkerende overleggen plaatsgevonden met de andere landen ter afstemming van de onderhavige wijzigingen.

Betrokkenheid bestuurscolleges

Op grond van artikel 209, eerste lid, van de Wet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba, moet de bestuurscolleges van Bonaire, Sint Eustatius en Saba om advies worden gevraagd bij ontwerpen van algemene maatregel van bestuur waarbij van de openbare lichamen regeling of bestuur wordt gevorderd of wanneer in betekende mate wijziging wordt gebracht in de taken en bevoegdheden van het eilandsbestuur. Artikel 209, derde lid, vereist betrokkenheid van de bestuurscolleges bij ingrijpende beleidsvoornemens of wanneer er ingrijpend wordt

afgeweken van de regelgeving in Europees Nederland. Met onderhavige wijziging is van het voorgaande geen sprake.

De openbare lichamen Bonaire, Saba en St Eustatius zullen wel geïnformeerd worden over de onderhavige wijzigingen.

9. Inwerkingtreding

De inwerkingtreding is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de wijziging van de Luchtvaartwet BES in verband met de door ICAO vastgestelde eisen voorluchtvaarnavigatiedienstverlening. De reden hiervoor is dat het een samenhangend pakket wijzigingen betreft, samen met de nieuwe onderliggende regeling, waarbij het voor een goede overgang van belang is dat alle wijzigingen gelijktijdig in werking treden.

Hierbij zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de systematiek van de vaste verandermomenten en minimum invoeringstermijnen, al kan hiervan worden afgeweken indien noodzakelijk gezien het feit dat de regelgeving momenteel niet voldoet aan de internationale standaarden.

Artikelsgewijs deel

Artikel I, onderdeel A

In artikel 1, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer BES zijn begripsbepalingen vervallen. Het gaat om begrippen die na de wijziging van het Besluit luchtverkeer BES door het onderhavige besluit niet langer voorkomen in het Besluit Luchtverkeer BES.

Artikel I, onderdelen B en C

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om respectievelijk «de Minister» of «De Minister» in de artikelen van het Besluit telkens te vervangen door «Onze Minister». Met deze wijzigingen wordt de terminologie in het Besluit luchtverkeer BES in lijn gebracht met aanwijzingen 2.28 en 3.23 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar), waarin is bepaald dat een Minister in een wet of algemene maatregel van bestuur of koninklijk besluit wordt aangeduid met «Onze Minister».

Artikel I, onderdeel D

Het oude artikel 3 is opgenomen in het eerste lid van artikel 3 (nieuw) van het Besluit luchtverkeer BES, als gewijzigd door het onderhavige besluit. Daarnaast is een nieuw tweede lid toegevoegd op grond waarvan de minister voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtruimclassificatie vaststelt. Deze vaststelling geschiedt overeenkomstig de tabel in de bijlage (nieuw). Hiermee komt artikel 3 overeen met artikel 5, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014, waarin dezelfde verplichting voor Europees Nederland is geregeld. Voor verdere toelichting over de bijlagen zie bij de toelichting op onderdeel P.

Artikel I, onderdeel E

Ingevolge dit onderdeel zijn de artikelen 4 en 8 tot en met 11 vervallen. Het vervallen van de artikelen 4 en 10 ziet zoals reeds genoemd in paragrafen 1 en 2 van de algemene toelichting op materiële eisen, die met het wetsvoorstel van de Luchtvaartwet BES worden overgeheveld van het Besluit luchtverkeer BES naar de Regeling certificering luchtvaarnavigatiedienstverleners BES.

De artikelen 8 en 9 zagen op de mogelijkheid van de minister om onder voorwaarden externe organisaties de bevoegdheid te geven om controle uit te oefenen op door de minister aan te geven van toepassing zijnde

eisen en normen. Nu de ILT is aangewezen om het toezicht op de naleving van de van toepassing zijnde eisen uit te voeren, is deze bepaling niet meer noodzakelijk.

Artikel 10 bevatte punten waar de minister op moest letten bij het bepalen van de noodzaak voor de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening. Deze punten komen uit bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago. Bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago ziet op het verlenen van luchtvaartverkeersdiensten. Echter, omdat direct aan de verdragstaten gerichte punten uit bijlage 11 van het Verdrag van Chicago al bindend zijn voor deze staten, hoeven ze niet in de nationale regelgeving te worden opgenomen.

Artikel I, onderdeel F

Artikel 12 is opnieuw vastgesteld, waarbij enkele wijzigingen ten opzichte van het oude artikel 12 zijn doorgevoerd. In het eerste lid, onderdeel d (nieuw) is de mogelijkheid opgenomen om gecontroleerde en ongecontroleerde luchtvaartterreinen bij ministeriële regeling aan te kunnen wijzen. Het benoemen van de ongecontroleerde luchtvaartterreinen is specifiek van belang voor Sint-Eustatius en Saba, omdat daar geen luchtverkeersleiding beschikbaar is.

Artikel I, onderdelen G en I

Met deze onderdelen komen de artikelen 13 tot en met 17, 20 tot en met 22, 24, 27 tot en met 29, 32 tot en met 39, 41, 43, 44 en 46 te vervallen. Zoals reeds vermeld in de paragrafen 1 en 2 van de algemene toelichting ziet dit op de materiële eisen, die met het wetsvoorstel van de Luchtvaartwet BES worden overgeheveld van het Besluit luchtverkeer BES naar de Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES.

Artikel I, onderdeel H

In overeenstemming met wat hierboven is genoemd, stonden in artikel 19 materiële eisen, die met de wijziging van de Luchtvaartwet BES zijn overgeheveld van het Besluit luchtverkeer BES naar de Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES. Dit geldt niet voor het tweede en het tiende lid. Deze leden zien op het verlenen van luchtverkeersleiding aan onbemande luchtvaart. Het huidige tweede en tiende lid zijn vernummerd tot het eerste respectievelijk tweede lid.

Artikel I, onderdeel J

Artikel 47, eerste lid, is gewijzigd zodat er enkel nog wordt verwezen naar Bijlage 2 van het Verdrag van Chicago. De overige verwijzingen in het eerste lid komen te vervallen. Zoals reeds genoemd in paragrafen 1 en 2 van de algemene toelichting zagen deze verwijzingen op materiële eisen, die met het recente wetsvoorstel van de Luchtvaartwet BES zijn overgeheveld van het Besluit luchtverkeer BES naar de Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES. Dit geldt ook voor het vervallen tweede lid. Het derde lid is vervallen, omdat deze bepaling ingevolge het wetsvoorstel is opgenomen in artikel 29f van de Luchtvaartwet BES.

Artikel I, onderdeel K

Met dit onderdeel komen artikelen 48 tot en met 55, 58 tot en met 65, 67 en 69 te vervallen. Zoals reeds vermeld in paragrafen 1 en 2 van de algemene toelichting ziet dit op de materiële eisen, die met het recente wetsvoorstel van de Luchtvaartwet BES zijn overgeheveld van het Besluit

luchtverkeer BES naar de Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES. In artikel 67 was de mogelijkheid opgenomen om luchtverkeersdienstverleners door middel van een stelsel te certificeren. Deze mogelijkheid is verplaatst naar de Luchtvaartwet BES en is daarom geschrapt uit het Besluit luchtverkeer BES.

Artikel I, onderdeel L

In artikel 70 zijn het eerste lid, onderdelen a tot en met f en het tweede en derde lid vervallen, omdat met het wetsvoorstel van de Luchtvaartwet BES deze bepalingen op wetsniveau zijn opgenomen. Het eerste lid, onderdelen g tot en met l, blijven behouden voor additionele taken waarvoor luchtvaartnavigatiedienstverleners worden aangewezen op basis van artikel 29e, onderdeel d, van de Luchtvaartwet BES.

Artikel I, onderdeel M

Artikel 71, eerste tot en met vierde lid, vervallen. De verplichting uit het eerste lid is al afdoende geregeld in artikel 64, vijfde lid, van de Luchtvaartwet BES. Het tweede en derde lid zien op materiële eisen, die met het recente wetsvoorstel van de Luchtvaartwet BES zijn overgeheveld van het Besluit luchtverkeer BES naar de Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES. Het vierde lid is niet meer noodzakelijk, omdat het vanzelfsprekend is dat een aangewezen luchtvaartnavigatiedienstverlener de taken verricht overeenkomstig de geldende regelgeving. Door het laten vervallen van het vierde lid wordt voorkomen dat een aangewezen rechtspersoon zich aan twee verschillende regimes moet houden, indien internationale regelgeving nog niet is geïmplementeerd of hiervan wordt afgeweken wordt in nationale regelgeving.

Artikel I, onderdeel N

De artikelen 73, 75, en 77 tot en met 79 van het Besluit luchtverkeer BES zien op materiële eisen, die met het wetsvoorstel van de Luchtvaartwet BES zijn overgeheveld van het Besluit luchtverkeer BES naar de Regeling certificering luchtvaartnavigatiedienstverleners BES. Deze zijn daarom vervallen uit het Besluit luchtverkeer BES.

Artikel I, onderdeel O

In artikel 87, eerste lid, is ingevoegd «tijdelijk of blijvend beperkt». Deze wijziging maakt het ook mogelijk om bij ministeriële regeling gebieden aan te wijzen waarvoor een tijdelijke beperking geldt voor de uitoefening van de luchtvaart. Met deze wijziging wordt aangesloten bij de Europees Nederlandse praktijk.

Artikel I, onderdeel P

In artikel 115, eerste lid, is de verwijzing naar bijlage B vervangen door verwijzing naar de bijlage, zodat de verwijzing na het schrappen van bijlage B en hernoemen van bijlage A tot «bijlage» correct is.

Artikel I, onderdeel Q

Ingevolge de eerdergenoemde wijziging van de Luchtvaartwet BES was de delegatiegrondslag voor het Besluit luchtverkeer BES niet meer kloppend. Met onderhavig besluit is de wettelijke grondslag voor het Besluit luchtverkeer BES aangepast, opdat artikel 132 weer naar de juiste delegatiegrondslagen verwijst. Concreet gaat het om artikelen 29, eerste

en tweede lid, 29b, eerste lid, en 29c, vierde lid, van de Luchtvaartwet BES, als gewijzigd.

Artikel I, onderdelen R en S

Bijlage B is vervallen. Hiermee resteert er slechts een bijlage. Daarom is de nieuwe bijlage die in de plaats komt van de oude bijlage A vastgesteld zonder letteraanduiding, dus als nieuwe bijlage. Van de gelegenheid is verder gebruik gemaakt om de inhoud van de bijlage (nieuw) aan te passen, zodat deze in lijn is met de bijlagen 2 en 11 van het Verdrag van Chicago.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans