

Vergaderjaar 2025–2026

36 797

Wijziging van de Luchtvaartwet BES in verband met de door ICAO vastgestelde eisen voor luchtvaartnavigatiedienstverlening

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 19 januari 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave**blz.**

Algemeen	1
Inleiding	2
Keuze sanctiestelsel	2
Administratieve lasten en nalevingskosten	2
Financiële gevolgen	3
Overgangsrecht en inwerkingtreding	3

Algemeen

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet BES in verband met de door de ICAO vastgestelde eisen voor luchtvaartnavigatiedienstverlening (hierna: het wetsvoorstel) en de daarbij behorende memorie van toelichting. Deze leden hebben hierover de volgende vragen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennis genomen van het wetsvoorstel en hebben geen inhoudelijke vragen bij het wetsvoorstel zelf. Deze leden hebben wel vragen bij de uitvoering van toezicht en handhaving.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben nog enkele vragen.

Inleiding

De leden van de PVV-fractie merken op dat in de memorie van toelichting wordt erkend dat de regelgeving sinds de staatkundige hervorming van 2010 niet structureel is aangepast en inmiddels «sterk achterloopt bij de internationale eisen», waardoor Nederland niet volledig aan zijn verdragsverplichtingen voldoet. Kan de regering toelichten waarom het ruim veertien jaar heeft moeten duren, voordat dit noodzakelijke «groot onderhoud» aan de regelgeving wordt uitgevoerd? Kan zij daarbij ook aangeven in hoeverre de luchtvaartveiligheid in Caribisch Nederland gedurende deze periode door dit uitstel negatief is beïnvloed?

Keuze sanctiestelsel

De leden van de PVV-fractie lezen dat in het wetsvoorstel wordt voorzien in erkenning van certificaten die zijn afgegeven door Curaçao (DC-ANSP) en Sint-Maarten (PJIAE), terwijl tegelijkertijd wordt erkend dat de toezichtcapaciteit in deze landen relatief beperkt is. Hoe kan de regering instaan voor een hoog niveau van luchtvaartveiligheid boven de BES-eilanden als het primaire toezicht wordt uitgeoefend door autoriteiten met beperkte capaciteit? Waarom is er niet voor gekozen om het toezicht volledig onder te brengen bij de Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)?

De leden van de PVV-fractie merken op dat het wetsvoorstel een bestuurlijke boete introduceert van maximaal de zesde categorie, hetgeen neerkomt op € 480.513,60 (USD 560.000). Acht de regering een dergelijke boete proportioneel, gelet op de kleinschalige economische context van Caribisch Nederland? Hoe voorkomt de regering dat de continuïteit van essentiële luchtverbindingen tussen de eilanden in gevaar komt, als een dienstverlener door een dergelijke sanctie in ernstige financiële problemen raakt?

Administratieve lasten en nalevingskosten

De leden van de PVV-fractie lezen in de memorie van toelichting dat luchtvaarnavigatiedienstverleners, zoals DC-ANSP, een eenmalige investering van circa € 104.000 moeten doen aan externe consultants om te kunnen voldoen aan de nieuwe certificeringseisen. Kan de regering garanderen dat deze extra administratieve lasten en nalevingskosten op geen enkele wijze zullen worden doorberekend in hogere tarieven voor luchtvaarnavigatiediensten en derhalve niet zullen leiden tot duurdere vliegtickets voor burgers?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de eenmalige investering voor luchtvaarnavigatiedienstverleners om aan de certificeringseisen te voldoen naar schatting € 104.000 per organisatie bedraagt, met jaarlijkse structurele kosten van circa € 10.500. Kan de regering toelichten in hoeverre deze stijging van de nalevingskosten door de relatief kleinschalige dienstverleners in het Caribisch gebied kan worden opgevangen zonder dat dit leidt tot hogere tarieven voor het lokale luchtverkeer tussen de eilanden? Wordt er bij de vaststelling van de vergoedingen, zoals bedoeld in het voorgestelde artikel 29a, rekening gehouden met de economische kwetsbaarheid van de verbindingen tussen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba?

Financiële gevolgen

De leden van de PVV-fractie lezen dat de ILT voor de uitvoering van dit wetsvoorstel een structurele uitbreiding van 0,5 fte en circa € 20.000 per jaar aan reis- en verblijfskosten raamt.

Is de regering bereid om, in het kader van een sobere en doelmatige overheid, kritisch te bezien of deze toezichtstaken efficiënter en vaker op afstand (digitaal) kunnen worden uitgevoerd om de structurele lasten voor de Nederlandse schatkist te beperken?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de stukken bij de financiële gevolgen van dit wetsvoorstel, dat het nodige toezicht op naleving wordt geraamd op 0,5 fte voor de ILT plus reis- en verblijfskosten. Betekent dit dat er geen permanent toezicht ter plaatse is, maar slechts toezicht op afstand (vanuit Nederland) met af en toe een bezoek ter plaatse? Is dit voldoende? Hoe is dit nu geregeld en hoe verhoudt zich die 0,5 fte, deels op afstand, tot het toezicht dat de ILT nu uitvoert bij andere (kleine) luchthavens?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de ILT slechts 0,5 fte extra capaciteit krijgt voor de uitvoering van deze nieuwe taken. Is de regering ervan overtuigd dat deze beperkte uitbreiding voldoende is voor adequaat toezicht op afstand, inclusief de benodigde reis- en verblijfskosten? Daarnaast wordt vermeld dat afspraken over gezamenlijke toezichtscapaciteit met Aruba, Curaçao en Sint-Maarten in een nog te sluiten overeenkomst worden vastgelegd die buiten de reikwijdte van dit wetsvoorstel valt. Kan de regering garanderen dat de handhaving effectief zal zijn, als deze internationale overeenkomst niet gelijktijdig met het wetsvoorstel in werking treedt?

Overgangsrecht en inwerkingtreding

De leden van de BBB-fractie lezen dat is voorzien in een overgangstermijn van twee jaar waarin bestaande dienstverleners zonder certificaat mogen opereren. Gezien het feit dat de BES-eilanden voor hun luchtverkeersveiligheid volledig afhankelijk zijn van externe partijen uit Curaçao en Sint-Maarten, vragen deze leden wat de gevolgen zijn als een partij als DC-ANSP na twee jaar onverhoopt niet aan de eisen voldoet. Welke contingency-plannen heeft de regering klaarliggen om de continuïteit van de luchtvaartnavigatie en daarmee de bereikbaarheid van de eilanden te waarborgen als een certificaat moet worden geschorst of geweigerd?

De voorzitter van de vaste commissie,
Peter de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Benjamin Koerselman