

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Wijziging Besluit bewijzen van bevoegdheid en onderliggende regeling voor ASO en FISO bewijzen van bevoegdheid

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
 - Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL);
 - Taalvaardigheidsbeoordelingsinstanties (LABs);
 - Houders van een ASO bewijs van bevoegdheid;
 - Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
 - KIWA.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
ILT, DGLM, KIWA, LVNL, NVL, AirComms.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
Alle betrokken partijen zijn geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen. Met LVNL en NVL zijn ook de inhoudelijke aspecten besproken omdat de regelgeving luchthavenpersoneel of personeel in dienst bij LVNL aan gaat.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?
- Het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en de Regeling opleiding en handhaving vakbekwaamheid bedieners van luchtvaartstations en vluchtinformatieverstrekkingen zijn niet op alle aspecten duidelijk genoeg. Sommige onderdelen zijn niet passend voor de werkwijzen in de praktijk, waardoor de belanghebbenden hinder ondervinden bij de toepassing van de regelgeving. Ook ILT ondervindt hinder bij het uitvoeren van haar toezichtstaken.

Specifiek voor het Besluit geldt het volgende:

- De bevoegdverklaring CLD die op het ASO kan worden bijgeschreven, bepaalt dat de taken onder verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleider worden uitgevoerd, maar in de praktijk geldt dit slechts voor een specifieke taak die de verkeersleidingsassistent op de toren uitoefent. Door het wijzigen van deze bevoegdverklaring en het toepassen van specifieke aantekeningen op deze bevoegdverklaring wordt dit probleem opgelost.
- LVNL heeft voor de ASO opleiding ook de behoefte om dedicated simulatorinstructeurs (STDI) in te kunnen zetten, zoals dit ook voor de FISO en ATCO opleiding mogelijk is. Die behoefte was er in 2017 niet, maar is nu in de praktijk wel wenselijk gebleken.
- Art 22 en 22a geven de mogelijkheid om op basis van een 'hoger' bewijs van bevoegdheid (bijvoorbeeld een ATCO) een lager bewijs (bijvoorbeeld FISO of ASO) af te geven. Maar het was niet duidelijk of het alleen op brevet niveau gericht was of ook op bevoegdverklaring en aantekening. Deze artikelen moeten verduidelijkt worden.

Specifiek voor de Regeling geldt het volgende:

- De regeling is deels gebaseerd op de gestelde opleidingseisen voor luchtverkeersleiders verordening (EU) 2015/340. Maar niet alle belangrijke onderdelen die voor de opleiding van ATCOs gelden zijn voor de opleiding tot ASO en FISO meegenomen. Na het afronden van de basisopleiding en de opleiding voor de bevoegdverklaring is er geen termijn gesteld waarbinnen je met de opleiding voor de eenheid moet beginnen. Zo'n termijn is van belang om kenniserosie te voorkomen. Bij het overschrijden van de termijn is een beoordeling nodig of nog aan de startkwalificaties wordt voldaan.
- De gestelde eisen aan een praktijkbeoordeling (wanneer en hoe vaak) zijn niet duidelijk en de mogelijkheid om een simulator in te zetten ontbreekt. Ook dit moet in lijn worden gebracht met de EU-verordening.
- De eisen voor het beoordelen van de taalvaardigheid zijn niet duidelijk door de dynamische verwijzing naar de EU-verordening. Juist dat wat tijdens de beoordeling aangetoond moet worden ontbreekt hierdoor.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De uitgangspunten die in 2017 valide waren, zijn de afgelopen jaren niet volledig of deels ontoereikend gebleken. Zie hiervoor ook a).

c) Wat is de omvang van het probleem?

Uit evaluatie blijkt dat de huidige AMvB en ministeriele regeling niet volledig meer aansluiten bij de praktijk, waardoor de belanghebbenden hinder ondervinden bij de toepassing. Zie hiervoor ook a).

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

Bij de inwerkingtreding in 2018 is een evaluatie van de regeling na twee jaar opgenomen. Daar is ILT samen met LVNL in 2021 mee begonnen. Hieruit blijkt dat de daadwerkelijke uitwerking van de nieuwe regelgeving van tevoren niet altijd kan worden vastgesteld hoe. Een evaluatie na invoering van nieuwe regelgeving moet dus altijd gedaan worden.

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

Belanghebbenden hebben nu last van de onder a) genoemde gebreken in de regelgeving. Dit hindert hen bij de opleiding van brevethouders en bij de uitvoering van de bevoegdheden. Interventie leidt tot actualisatie van de regelgeving en verlichting van de bij de belanghebbenden.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het doel is om de nationale luchtvaartregelgeving voor de afgifte en het onderhouden van ASO en FISO bewijzen van bevoegdheid, dat compliant is met ICAO Annex 1, beter te laten aansluiten bij de doelstellingen waarvoor een bewijs van bevoegdheid vereist is. Doel is ook om de eisen voor het verkrijgen van een bewijs en het onderhouden van de geldigheid hiervan verder te harmoniseren met de EU-regelgeving. Dit geldt specifiek voor het ATCO bewijs van bevoegdheid, maar wel afgestemd op het veel bredere nationale karakter. Hierdoor is integratie van de verschillende opleidingen bij met name LVNL eenvoudiger en daardoor beter uitvoerbaar. Dit geldt ook voor de NVL en de houders van een bewijs van bevoegdheid. Ook maakt dit het toezicht en handhaving door ILT eenvoudiger en zorgt dit voor een verbeterd 'level playing field'.

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

Niet van toepassing.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

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

Het wijzigen van de AMvB en Ministeriele regeling om de hierboven genoemde doelstelling te bereiken.

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

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?
Duidelijke en goed uitvoerbare regelgeving, die beter te handhaven is.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
ILT HUF toets was positief. Een toets van het Adviescollege toetsing regeldruk wordt nog uitgevoerd.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
Wijziging van Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en Regeling opleiding en handhaving vakbekwaamheid bedieners van luchtvaartstations en vluchtinformatieverstrekkers.
- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:
- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
 - uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
 - brede maatschappelijke impact?
- Positief. Gebreken en onduidelijkheden in de huidige regelgeving worden opgelost en specifieke onderdelen worden duidelijker.
- c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?
Geen.
- d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?
Deze wijziging is al resultaat van de evaluatie die heeft plaatsgevonden.