



**Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 9 december 2014, nr. IENM/BSK-2014/257818, tot wijziging van enkele regelingen ter uitvoering van uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Defensie,

Gelet op de artikelen 1.5, 5.7 en 5.10 van de Wet luchtvaart en de artikelen 4, 5, eerste, tweede en derde lid, 6, 7, eerste en tweede lid, 8, eerste en tweede lid, 10, tweede lid, 11, tweede lid, 12, 15, 16, eerste en tweede lid, 17, 21, 22, 23, eerste lid, 24, 25 en 26, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014;

BESLUITEN:

## ARTIKEL I

De Regeling burgerluchtvaartinlichtingen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsomschrijvingen worden in alfabetische volgorde geplaatst.
2. De begripsomschrijving van *luchtvaartgids* vervalt.

B

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:

### Artikel 1a

Deze regeling berust op de artikelen 6 en 26, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

C

In artikel 3, eerste lid, wordt 'IS units' vervangen door: AIS units.

D

Artikel 16, tweede lid, onderdeel e, komt te luiden:

- e. de Inspectie Leefomgeving en Transport.

## ARTIKEL II

De Regeling historische luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1a wordt 'artikel 56 van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: artikel 4 van het Besluit luchtverkeer.



B

In artikel 5 vervallen het derde tot en met het achtste lid.

### **ARTIKEL III**

De Regeling kabelvliegers en kleine ballons wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen de aanduiding van het eerste lid en de aanduidingen van onderdelen a tot en met e van de opsomming en vervalt in de begripsomschrijving van 'sfeerballon': en die geen metalen voorwerpen of onderdelen bevat.

B

Na artikel 1 worden twee artikelen 1a en 1b ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a. Grondslag**

Deze regeling berust op artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014.

#### **Artikel 1b. Kruisende koersen**

1. De kabelvlieger, kleine kabelballon en onbemande vrije ballon verlenen voorrang aan vliegtuigen, helikopters, zweeftoestellen, vrije ballonnen en luchtschepen.
2. In alle overige gevallen dat twee luchtvaartuigen kruisen op of omstreeks hetzelfde niveau, verleent het luchtvaartuig dat het andere aan zijn rechterzijde heeft voorrang.

C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt onder vernummering van het tweede tot en met vijfde lid tot het eerste tot en met vierde lid.
2. Het eerste lid (nieuw) komt te luiden:
  1. Voorwerpen die door kleine ballons worden meegevoerd worden voorzien van een valschermdat de daalsnelheid beperkt tot ten hoogste 5 m/sec, indien deze voorwerpen ieder afzonderlijk of gezamenlijk:
    - a. een massa van 30 gram of meer hebben, of
    - b. een oppervlaktedichtheid van 5 gr/cm<sup>2</sup> of meer hebben.

D

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'artikel 3, derde, vierde en vijfde lid' vervangen door: artikel 3, tweede, derde en vierde lid.
2. Het derde lid komt te luiden:
  3. Sfeerballons bevatten geen metalen voorwerpen of onderdelen.

E

Artikel 8 vervalt.

### **ARTIKEL IV**

Na artikel 1 van de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:



## Artikel 1a. Grondslag

Deze regeling berust op artikel 26, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

## ARTIKEL V

De Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsomschrijving van *aerodrome traffic zone (ATZ)* komt te luiden:

*aerodrome traffic zone (ATZ)*: luchtverkeersgebied aangewezen rondom een luchthaven dat is vastgesteld om het luchthavenverkeer te beschermen;.

2. In de begripsomschrijvingen van *helicopter protection zone (HPZ)*, *helicopter traffic zone (HTZ)*, *North Sea Area Amsterdam (NSA Amsterdam)*, *Transponder Free Zone (TFZ)* en *Transponder Mandatory Zone (TMZ)* vervalt 'bijzonder'.

3. De begripsomschrijving van *Special Rules Zone (SRZ)* vervalt.

4. In de alfabetische opsomming wordt een begripsomschrijving ingevoegd, luidende:

*Radio Mandatory Zone (RMZ)*: luchtverkeersgebied waarbinnen het meenemen en gebruiken van radioapparatuur verplicht is;.

B

Onder vernummering van artikel 1a tot artikel 1b wordt na artikel 1 een nieuw artikel 1a ingevoegd, luidende:

### Artikel 1a Grondslagen

Deze regeling berust op de artikelen 4, 5, eerste, tweede en derde lid, 6, 7, tweede lid, 8, eerste en tweede lid, en 17 van het Besluit luchtverkeer 2014.

C

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Buiten de openstellingsuren van een gecontroleerde militaire luchthaven is het gebied met een straal van maximaal twee nautische mijlen (3.70 km) rond het middelpunt van het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, tot een hoogte van 750 m (2500 ft) AMSL, aangewezen als luchtverkeersgebied ter bescherming van het luchthavenverkeer, waaronder VFR-verkeer uitgevoerd door:
  - a. recreatieve luchtvaart op de betrokken militaire luchthaven op basis van een ontheffing als bedoeld in artikel 10.13 van de Wet luchtvaart of een vergunning voor burgermedegebruik als bedoeld in artikel 10.27 van die wet;
  - b. gezagvoerders van militaire helikopters ten behoeve van incidentele starts of landingen in de betrokken ATZ.Dit gebied wordt aangeduid als ATZ gevolgd door de naam van de luchthaven.

2. Het vierde en het vijfde lid vervallen.

D

Artikel 7a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'die luchthaven' ingevoegd: ter bescherming van het luchthavenverkeer waaronder luchtvaartuigen met de luchthaven Budel als plaats van bestemming of vertrek.



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

E

Artikel 7b wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'die luchthaven' ingevoegd: ter bescherming van het luchthavenverkeer waaronder luchtvaartuigen met de luchthaven Lelystad als plaats van bestemming of vertrek.

2. Het derde en het vierde lid vervallen.

F

Artikel 7c wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt ' en Special Rules Zone Schinveld'.

2. In het eerste lid wordt na 'geldt' ingevoegd: ter bescherming van zweefvliegactiviteiten op dat terrein.

3. Het derde tot en met het elfde lid vervallen.

G

Artikel 7d wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'geldt' ingevoegd: ter bescherming van zweefvliegactiviteiten op dat terrein.

2. Het derde tot en met het zevende lid vervallen.

H

Artikel 7e wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift vervalt 'en Special Rules Zones Valkenburg, Ypenburg en Hoek van Holland'.

2. In het eerste lid wordt na 'geldt' ingevoegd: ter bescherming van zweefvliegactiviteiten op dat terrein.

3. Het derde tot en met het twaalfde lid vervallen.

I

Artikel 7f wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'daglichtperiode' ingevoegd: ter bescherming van het luchthavenverkeer waaronder luchtvaartuigen met de luchthaven Teuge als plaats van bestemming of vertrek.

2. Het derde lid vervalt.

J

Artikel 9 komt te luiden:

#### **Artikel 9 TMZ en RMZ**

1. De gebieden, vastgesteld door de minister en gepubliceerd in de hoofdstukken ENR 2.2 en ENR 6-2.6 van de luchtvaartgids en opgenomen in bijlage 3, zijn aangewezen als TMZ, met uitzondering van de volgende gebieden:
  - a. een CTR dat zich binnen de laterale grenzen van een TMZ bevindt;
  - b. de gebieden die zijn opgenomen in bijlage 4 en zijn aangewezen als TFZ;
  - c. de gebieden die worden gebruikt voor zweefvliegactiviteiten voor zover de betrokken luchtverkeersleidingsdienst hiervoor toestemming heeft gegeven.



2. De NSA Amsterdam, de AFIZ Budel, de ATZ en de AFIZ Lelystad en de ATZ Teuge worden aangewezen als RMZ.

K

In artikel 10, tweede lid, wordt de zinsnede 'De instanties, bedoeld in het eerste lid, verlenen luchtverkeersdiensten aan GAT' vervangen door: Onverminderd verordening (EU) nr. 923/2012 verlenen de instanties, bedoeld in het eerste lid, luchtverkeersdiensten aan GAT.

L

Artikel 18, eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

1. In de tabel wordt 'Kleine-Brogel' vervangen door: Kleine Brogel\*\*\*
2. Onder de tabel wordt een voetnoot toegevoegd luidende:

\*\*\*Uitgezonderd de ATZ en AFIZ Budel als aangegeven in de bij deze regeling behorende bijlage 2.

M

Artikel 18a komt te luiden:

**Artikel 18a. Afwijking van de maximum toegestane aangewezen luchtsnelheid voor militaire jachtvliegtuigen**

De snelheidsbeperking in paragraaf SERA.6001, onderdelen c tot en met g, van verordening (EU) nr. 923/2012 is niet van toepassing op VFR-vluchten en IFR-vluchten die worden aangemerkt als OAT en worden uitgevoerd door militaire jachtvliegtuigen waarvan de minimum luchtsnelheid meer dan 250 kts aangewezen luchtsnelheid (IAS) bedraagt, onder de voorwaarde dat het vliegzicht, uitgezonderd binnen plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden, minimaal 8 km bedraagt.

N

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt de zinsnede 'In afwijking van artikel 42 van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: Onverminderd het bepaalde in paragraaf SERA.5001 van verordening (EU) nr. 923/2012.
2. In onderdeel b, onder 2°, vervalt 'luchtvaartuigen van de politie en'.
3. In onderdeel b, onder 3°, wordt 'artikel 45, vierde of vijfde lid, van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: artikel 19, derde lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

O

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. 'In afwijking van artikel 42, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement,' wordt vervangen door: In afwijking van paragraaf SERA.5001 van verordening (EU) nr. 923/2012.
2. Na 'een VFR-vlucht met militaire luchtvaartuigen' wordt ingevoegd: die wordt aangemerkt als OAT.

P

Artikel 21 komt te luiden:

**Artikel 21**

1. Paragraaf SERA.5010, onderdeel a, onder 3°, van verordening (EU) nr. 923/2012, is niet van toepassing op bijzondere VFR-vluchten die worden aangemerkt als OAT, binnen een militair plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied.



2. Paragraaf SERA.5010, onderdeel b, onder 3°, van verordening (EU) nr. 923/2012, is niet van toepassing op vluchten die worden aangemerkt als OAT, binnen een militair plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied.

Q

Artikel 21a vervalt.

R

Artikel 21b vervalt.

S

Artikel 21c, eerste lid en tweede lid, worden als volgt gewijzigd:

1. 'In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement' wordt vervangen door: In afwijking van paragraaf SERA.5001 van verordening (EU) nr. 923/2012.
2. Na 'een VFR-vlucht' wordt ingevoegd: die wordt aangemerkt als OAT.

T

Artikel 22 komt te luiden:

#### **Artikel 22 VFR Area Lelystad**

1. Het gebied dat deel uitmaakt van de Schiphol TMA 1, met een ondergrens van 457,5 m (1500 ft) AMSL en een bovengrens van 1067,5 m (3500 ft) AMSL, en lateraal begrensd door de volgende posities:  
52°34'52.74"NB 005°32'28.90"OL; 52°25'45.00"NB 005°40'52.00"OL;  
52°22'41.00"NB 005°40'05.00"OL; 52°20'51.90"NB 005°38'39.41"OL;  
52°22'00.14"NB 005°36'27.66"OL; 52°21'46.58"NB 005°35'07.08"OL;  
52°22'03.77"NB 005°33'50.57"OL; 52°24'07.34"NB 005°30'11.37"OL;  
52°26'35.32"NB 005°26'17.41"OL; 52°27'34.70"NB 005°25'04.04"OL;  
52°28'24.98"NB 005°25'01.68"OL; 52°29'37.13"NB 005°23'58.46"OL;  
52°30'52.37"NB 005°26'15.20"OL; 52°31'50.07"NB 005°26'06.20"OL;  
52°32'05.19"NB 005°26'50.08"OL; 52°33'07.12"NB 005°27'33.84"OL;  
52°33'13.67"NB 005°29'45.72"OL; naar de beginpositie, wordt aangewezen als gebied met beperkingen en aangeduid als EHR 100.
2. IFR-vluchten zijn binnen het gebied, genoemd in het eerste lid, toegestaan.
3. Binnen de daglichtperiode is het toegestaan een VFR-vlucht uit te voeren in het gebied, bedoeld in het eerste lid, voor zover het vluchten van en naar de luchthaven Lelystad en lokaal verkeer betreft.

U

Artikel 22a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste en tweede lid vervallen.
2. Onder vernummering van het derde lid tot eerste lid komt de aanhef van het eerste lid (nieuw) te luiden:
  1. De minimale verticale separatie tussen luchtvaartuigen bedraagt ten minste 152 m (500 ft) bij:
2. Onder vernummering van het vierde lid tot tweede lid komt het tweede lid (nieuw) te luiden:
  2. Indien er sprake is van essential traffic wordt aan de betrokken vluchten essential traffic informatie gegeven overeenkomstig het bepaalde in Document 4444 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.



V

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift wordt als volgt gewijzigd:

- a. '7c, tweede en vierde lid' wordt vervangen door: 7c, tweede lid.
- b. '7e, tweede en zevende lid' wordt vervangen door: 7e, tweede lid.

2. Onderdeel 1, onderdeel b, komt te luiden:

- b. De ATZ Budel heeft een ondergrens vanaf de grond, een bovengrens in deel A van 365,76 meter (1200 ft) AMSL en een bovengrens in deel B van 182,88 meter (600 ft) AMSL.

3. Onderdeel 2, onderdeel b, komt te luiden:

- b. De ATZ Lelystad heeft een ondergrens vanaf de grond, en een bovengrens van 457,2 meter (1500 ft) AMSL.

4. Onderdeel 3 wordt als volgt gewijzigd:

- a. Het opschrift wordt vervangen door: ATZ Schinveld.
- b. Onderdeel b vervalt onder verlettering van onderdeel c tot onderdeel b.
- c. Onderdeel b (nieuw) komt te luiden:
  - b. De ATZ Schinveld heeft een ondergrens vanaf de grond en een bovengrens van 914,4 meter (3000 ft) AMSL.
- d. Aan het slot wordt de grafische voorstelling vervangen door de grafische voorstelling, opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling.

5. Onderdeel 4, onderdeel b, komt te luiden:

- b. De ATZ Veendam heeft een ondergrens vanaf de grond en een bovengrens van 457,2 meter (1500 ft) AMSL.

6. Onderdeel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a. De tekst komt tot aan de grafische voorstelling te luiden:

#### **5. ATZ Valkenburg**

- a. De laterale grens van de ATZ Valkenburg is een cirkel met een straal van 2 nautische mijlen rond de positie 52°10'02' NB 004°25'06' OL.
- b. De ATZ Valkenburg heeft een ondergrens vanaf de grond en een bovengrens van 457,2 meter (1500 ft) AMSL.

b. De grafische voorstelling wordt vervangen door de grafische voorstelling, opgenomen in bijlage 2 bij deze regeling.

7. Onderdeel 6, onderdeel b, komt te luiden:

- b. De ATZ Teuge heeft een ondergrens vanaf de grond en een bovengrens van 457,2 meter (1500 ft) AMSL.

### **ARTIKEL VI**

De Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1a vervalt 'en artikel 56 van het Luchtverkeersreglement', onder vervanging van het leesteken ',' na '2008' door: en.



B

In artikel 8, onderdeel b, wordt 'artikel 1 van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014.

## ARTIKEL VII

De Regeling modelvliegen wordt als volgt gewijzigd;

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1, eerste lid, onderdeel a, wordt 'als bedoeld in artikel 1a, eerste lid, onderdeel c, van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: , niet zijnde een modelluchtvaartuig of onbemande vrije ballon, waarvan de totale startmassa niet meer dan 150 kg bedraagt en de maximale snelheid lager is dan 129,64 k/u (70 knopen).

2. In artikel 1, eerste lid, onderdeel b, wordt 'als bedoeld in artikel 1a, eerste lid, onderdeel d, van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: zijnde een luchtvaartuig van geringe afmetingen, niet in staat een mens te dragen, waarvan de totale startmassa niet meer dan 25 kilogram bedraagt,.

B

Onder vernummering van artikel 1a tot artikel 1b wordt na artikel 1 een nieuw artikel 1a ingevoegd, luidende:

### Artikel 1a

Deze regeling berust op artikel 5.7, derde lid, van de Wet luchtvaart en artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014.

C

Artikel 1b (nieuw) komt te luiden:

### Artikel 1b

1. Lichte onbemande luchtvaartuigen en modelluchtvaartuigen verlenen voorrang aan vliegtuigen, helikopters, zweefstoelstellers, vrije ballonnen en luchtschepen.
2. In alle overige gevallen dat twee luchtvaartuigen kruisen op of omstreeks hetzelfde niveau, verleent het luchtvaartuig dat het andere aan zijn rechterzijde heeft voorrang.

D

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt 'Onverminderd artikel 1, eerste lid, aanhef en onderdeel b, en artikel 1a' vervangen door: Onverminderd paragraaf SERA.3201 van verordening (EU) nr. 923/2012, het Besluit luchtverkeer 2014 en artikel 1, eerste lid, aanhef en onderdeel b.

2. De onderdelen a, e, f en g vervallen.

3. De onderdelen b, c, d en h tot en met p worden verletterd tot a, b, c en d tot en met l.

4. In onderdeel d (nieuw) wordt 'in artikel 60, onder a, van het Luchtverkeersreglement bedoelde luchtvaartgids' vervangen door: luchtvaartgids.

E

Artikel 4 vervalt.

## ARTIKEL VIII

De Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties wordt als volgt gewijzigd:





## A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd;

1. De begripsomschrijving van Minister komt te luiden:

*Minister*: Minister van Infrastructuur en Milieu;

2. In de begripsomschrijving van NSA Amsterdam vervalt 'bijzonder';

3. In de alfabetische rangschikking worden de volgende begripsomschrijvingen ingevoegd:

*ASR*: hoogtemeter-instellingsgebied (Altimeter Setting Region);

*grondkoers*: projectie op het aardoppervlak van de vliegbaan van een luchtvaartuig waarvan de richting op enig punt wordt uitgedrukt in graden ten opzichte van het ware (T), het magnetische (M) of het kaartnet-noorden (G);

*hoogte*: verticale afstand tussen een vlak, een punt of een als punt te beschouwen voorwerp en een referentievlak, referentiepunt of als referentiepunt te beschouwen voorwerp;

*overgangshoogte*: hoogte boven gemiddeld zeeniveau waarop en waar beneden de vlieghoogte wordt uitgedrukt in hoogte boven gemiddeld zeeniveau;

*overgangsniveau*: laagst beschikbare vliegniveau boven de overgangshoogte;

*QFE*: atmosferische druk op het aardoppervlak;

*QNH*: QFE herleid tot gemiddeld zeeniveau in de ICAO-standaardatmosfeer;

*ft*: voet, de lengte gelijk aan 0,3048 m (feet).

4. De begripsomschrijving van *Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart* vervalt, onder vervanging van het leesteken puntkomma na de begripsomschrijving 'VOR' door het leesteken punt.

## B

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:

### **Artikel 1a**

Deze regeling berust op de artikelen 6, 15, 23, eerste lid, en 24 van het Besluit luchtverkeer 2014.

## C

Na artikel 3a wordt een artikel 3b ingevoegd, luidende:

### **Artikel 3b**

1. De radiotelefonische berichtenwisseling tussen de Nederlandse luchtverkeersdiensten en luchtvaartuigen wordt gevoerd in de Engelse taal.
2. Met betrekking tot burgerluchtvaartuigen zijn op de in het eerste lid genoemde berichtenwisseling bovendien van toepassing:
  - a. de normen, aanbevelingen en procedures van Bijlage 10 bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, (Trb. 1973, 109). 'Aeronautical Telecommunications', deel II, hoofdstuk V 'Aeronautical Mobile Service';
  - b. gebruikmaking, voor zover van toepassing, van het standaardradiotelefonie 'woordgebruik' vermeld in ICAO-Document 4444 (Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management), hoofdstuk 12.

## D

In artikel 13, eerste lid, wordt 'Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Inspectie Leefomgeving en Transport.

## E

Na artikel 13 worden vóór het opschrift 'Strafbepaling' een nieuw opschrift en acht artikelen ingevoegd, luidende:



## **Gebruik hoogtemeter**

### **Artikel 13a**

1. De overgangshoogte in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is voor IFR-vluchten 915 m (3000 ft) en voor VFR-vluchten 1070 m (3500 ft).
2. Het overgangsniveau in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is gelegen op of boven 1220 m (4000 ft) boven gemiddeld zeeniveau.

### **Artikel 13b**

Het KNMI stelt elk uur het overgangsniveau, bedoeld in artikel 13a, tweede lid, vast en meldt dit zo snel mogelijk aan de desbetreffende verlener van luchtverkeersdiensten.

### **Artikel 13c**

1. In het vluchtinformatiegebied Amsterdam en de daarbuiten gelegen luchtruimten boven het Nederlandse deel van het continentaal plat zijn de volgende ASR's ingesteld:
  - a. ASR Amsterdam;
  - b. ASR Maastricht;
  - c. ASR North Sea South;
  - d. ASR North Sea North.
2. De gebieden, bedoeld in het eerste lid worden lateraal begrensd als aangegeven in de luchtvaartgids, ENR 6-1.1.
3. Het KNMI stelt ten minste elk uur de regionale QNH van de onderstaande gebieden vast en meldt deze zo snel mogelijk aan de desbetreffende verlener van luchtverkeersdiensten:
  - a. luchthaven Schiphol;
  - b. luchthaven Maastricht Aachen;
  - c. lichteiland Goeree;
  - d. platform F16-A.

### **Artikel 13d**

1. Vóór het opstijgen wordt ten minste één drukhoogtemeter ingesteld op de QNH van de luchthaven.
2. Tijdens de stijgvlucht wordt bij het passeren van de overgangshoogte ten minste één drukhoogtemeter ingesteld op de drukwaarde van 1013.2 hPa.

### **Artikel 13e**

Tijdens een vlucht op een kruishoogte op of beneden de overgangshoogte wordt ten minste één drukhoogtemeter ingesteld op de regionale QNH.

### **Artikel 13f**

1. Tijdens de daalvlucht wordt bij het passeren van het overgangsniveau ten minste één drukhoogtemeter ingesteld op de QNH van de luchthaven.
2. De in het eerste lid bedoelde instelling op de QNH kan reeds vóór het passeren van het overgangsniveau plaatsvinden, indien de betrokken luchtverkeersleidingsdienst – na het verstrekken van de naderingsklaring – toestaat om de vlieghoogte uit te drukken in hoogte boven gemiddeld zeeniveau, nadat de einddaling is ingezet en wordt voorzien dat boven de overgangshoogte geen horizontale vlucht meer zal plaatsvinden.

### **Artikel 13g**

1. Een horizontaal deel van een VFR-vlucht boven 1070 m (3500 ft) boven de grond of het water wordt uitgevoerd op een vliegniveau als aangegeven in Appendix 3 bij verordening (EU) nr. 923/2012.
2. Een horizontaal deel van een gecontroleerde vlucht binnen een luchtverkeersleidingsgebied



wordt uitgevoerd op een kruishoogte zoals aangegeven in Appendix 3 bij verordening (EU) nr. 923/2012.

3. Een horizontaal deel van een IFR-vlucht buiten een luchtverkeersleidingsgebied wordt uitgevoerd op een kruishoogte als aangegeven in Appendix 3 bij verordening (EU) nr. 923/2012.

#### **Artikel 13h**

1. In afwijking van artikel 13g gelden binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam en de daarbuiten gelegen luchtruimte boven het Nederlandse deel van het continentaal plat de door de minister vastgestelde en in hoofdstuk ENR 3 van de luchtvaartgids gepubliceerde kruishoogtes.
2. Voor de toepassing van de in het eerste lid genoemde kruishoogtes is voor IFR-vluchten op of beneden 915 m (3000 ft) de grondkoers van het belangrijkste deel van de vlucht van toepassing.

E

In artikel 14 wordt 'de artikelen 2 tot en met 13' vervangen door: de artikelen 8 tot en met 10.

F

Artikel 18 komt te luiden:

#### **Artikel 18**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling boorduitrusting.

#### **ARTIKEL IX**

De Regeling onderschepping luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Deze regeling berust op artikel 25 van het Besluit luchtverkeer 2014.

#### **ARTIKEL X**

De Regeling positiemeldingen tijdens gecontroleerde IFR-vluchten wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Deze regeling berust op artikel 21 van het Besluit luchtverkeer 2014.

#### **ARTIKEL XI**

De Regeling seinen luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt in hoofdstuk 1 een artikel 1a ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Deze regeling berust op artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014.



B

Hoofdstuk 2 komt te luiden:

## **HOOFDSTUK 2. ZOEK- EN REDDINGSSEINEN**

### **Artikel 2**

Ten behoeve van zoek- en reddingsacties worden door de desbetreffende luchtvaartuigen, reddingsvoertuigen, reddingseenheden en overlevenden de seinen, bedoeld in bijlage 1 bij deze regeling, gebruikt. In deze bijlage is tevens aangegeven hoe overeenkomstig deze seinen wordt gehandeld.

C

De hoofdstukken 3 en 4 vervallen.

D

Artikel 12 vervalt.

E

Het opschrift van bijlage 1 komt te luiden:

### **BIJLAGE 1 BEHORENDE BIJ ARTIKEL 2 VAN DE REGELING SEINEN LUCHTVAART.**

F

De bijlagen 2, 3 en 4 vervallen.

## **ARTIKEL XII**

De Regeling slepen en reclamesleepvliegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:

### **Artikel 1a**

Deze regeling berust mede op artikel 11, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

## **ARTIKEL XIII**

De Regeling standaard luchtverkeerscircuits wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

### **Artikel 1**

Deze regeling is van toepassing op luchtvaartuigen behorend tot het luchthavenverkeer van burgerluchthavens waar geen luchtverkeersleiding wordt gegeven en waarvoor:

- a. de minister geen luchtverkeerscircuits heeft vastgesteld overeenkomstig artikel 23 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening, of
- b. het bevoegde gezag geen andere luchtverkeerspatronen heeft voorgeschreven overeenkomstig de artikelen 8.44 en 8.64 van de Wet luchtvaart.

B

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:



### **Artikel 1a**

Deze regeling berust op artikel 7, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

C

In artikel 2, eerste lid, wordt 'artikel 27, eerste lid, onder b van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: paragraaf SERA.3225, onderdeel b, van de verordening (EU) nr. 923/2012.

### **ARTIKEL XIV**

De Regeling storting radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Deze regeling berust op artikel 22 van het Besluit luchtverkeer 2014.

### **ARTIKEL XV**

De Regeling valschermspringen 2010 wordt als volgt gewijzigd;

A

Na artikel 1 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 1a**

Deze regeling berust op de artikelen 5.10, eerste lid, van de Wet luchtvaart en 12 van het Besluit luchtverkeer 2014.

#### **Artikel 1b**

1. Het valschermspringen verleent voorrang aan vliegtuigen, helikopters, zweefstoellen, vrije ballonnen en luchtschepen.
2. In alle overige gevallen dat twee luchtvaartuigen kruisen op of omstreeks hetzelfde niveau, verleent het luchtvaartuig dat het andere aan zijn rechterzijde heeft voorrang.

B

Artikel 2 komt te luiden:

#### **Artikel 2**

Deze regeling is niet van toepassing op valschermspringen door de krijgsmacht.

C

Artikel 3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c komt te luiden:

- c. binnen de daglichtperiode, bekendgemaakt in de luchtvaartgids, en.

2. In onderdeel d wordt 'bij of krachtens artikel 42 van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: krachtens artikel 17 van het Besluit luchtverkeer 2014.

D

In artikel 4, eerste lid, onderdeel a, wordt de zinsnede 'tenzij een vrijstelling of ontheffing als bedoeld in artikel 44 van het Luchtverkeersreglement is verleend' vervangen door: tenzij de vlucht wordt uitgevoerd in een door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen gebied met beperkingen



als bedoeld in artikel 5.10, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

E

Artikel 6 komt te luiden:

#### Artikel 6

1. Als gebieden met beperkingen worden aangewezen de klimgebieden van de vaste valschermspringgebieden die zijn opgenomen in de bijlage behorende bij deze regeling. Deze gebieden gelden als gebieden met beperkingen, gedurende de in de bijlage gespecificeerde tijdstippen en voor zover die gebieden in gebruik zijn als klimgebied door een luchtvaartuig ten behoeve van valschermspringen.
2. IFR-vluchten zijn binnen de gebieden, bedoeld in het eerste lid, toegestaan.
3. VFR-vluchten zijn onder de volgende voorwaarden toegestaan binnen de gebieden, bedoeld in het eerste lid:
  - a. de betrokken luchtverkeersleidingsdienst is van oordeel dat het aanbod van het luchtverkeer binnen het betrokken gebied het toelaat;
  - b. voor contact met de grond is een tweede radioset aanwezig;
  - c. de vlucht wordt uitgevoerd als een gecontroleerde VFR-vlucht;
  - d. de gezagvoerder van het betrokken luchtvaartuig onderhoudt voortdurend tweezijdig radiocontact met de betrokken luchtverkeersdienst, tenzij anders aangegeven door deze dienst;
  - e. de SSR-transponder wordt ingesteld op de code, verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst, en
  - f. indien de radioverbinding tussen het luchtvaartuig en de luchtverkeersdienst is verbroken:
    - 1°. worden geen valschermsprongen uitgevoerd;
    - 2°. wordt de transpondercode 7600 ingesteld, en
    - 3°. wordt gedurende 3 minuten de op dat moment gevlogen hoogte gehandhaafd, waarna wordt teruggekeerd naar het luchtvaartterrein van vertrek.

F

De bijlage wordt vervangen door een nieuwe bijlage, luidende: Bijlage behorende bij artikel 1 en artikel 6, eerste lid, van de Regeling valschermspringen 2010.

Locatie	Maximale springhoogte	Coördinaten	Toegestaan tijdstip
Ameland	FL 090	53°27'06"NB 005°40'38"OL	01 APR-31 OCT During AD OPR HR
Echten	FL 130	52°43'56"NB 006°25'57"OL	Daily UDP
Eelde	FL 130	53°07'30"NB 006°35'00"OL	SAT, SUN, HOL: begin UDP-1900 (1800) During summertime FRI: 1500-1800
Hoogeveen	FL 150	52°43'51"NB 006°30'58"OL	During AD OPR HR
Leuserheide	FL 130	52°06'14"NB 005°20'34"OL	Daily 0800-1600 (0700-1500)
Rhoon	FL 120	51°51'08"NB 004°26'10"OL	Daily UDP
Spier	FL 130	52°48'01"NB 006°28'19"OL	Daily UDP
Teuge	FL 130	52°14'41"NB 006°02'48"OL	MON-FRI: 0700-1900 (0600-1800) SAT, SUN, HOL: 0800-1900 (0700-1800)
Texel	FL 150	53°06'55"NB 004°50'01"OL	Daily UDP
Oostelijk Flevoland	FL 060	52°25'07"NB 005°30'15"OL	Daily UDP
Oostwold	FL 150	53°12'36"NB 007°02'04"OL	MON-FRI: 0900-1900 (0800-1800) SAT, SUN, HOL: 0900 (0800)-end UDP
Winde	FL 130	53°07'38"NB 006°31'51"OL	SAT, SUN, HOL: begin UDP-1900 (1800)
Cluster Noord-Brabant			
Rijsbergen	FL 100	51°31'NB 004°41'OL	Daily UDP
Seppe Airport	FL 100	51°33'NB 004°33'OL	Daily UDP
Schijf	FL 100	51°29'NB 004°34'OL	Daily UDP
Oud Gastel	FL 100	51°34'NB 004°32'OL	Daily UDP
Cluster Zeeland			
's-Heer Arendskerke	FL 100	51°29'56"NB 003°47'07" OL	Daily UDP
Oud Sabbinge	FL 100	51°31'24"NB 003°47'03" OL	Daily UDP



Locatie	Maximale spring-hoogte	Coördinaten	Toegestaan tijdstip
Zuid v. Midden-Zeeland Cluster Utrecht	FL 100	51°30'26"NB 003°44'37" OL	Daily UDP
Baarn	FL 060	52°12'30"NB 005°19'00"OL	MON-SAT: 0700 (0600)-end UDP SUN + HOL: 1000-1700 (0900-1600)
Hilversum	FL 060	52°11'31"NB 005°08'49"OL	MON-SAT: 0700 (0600)-end UDP SUN, HOL: 1000-1700 (0900-1600)
Westbroek	FL 060	52°08'08"NB 005°07'51"OL	MON-FRI: 0700-1900 (0600-1800) SAT : 0700 (0600)-end UDP SUN, HOL: 1100-1700 (1000-1600)
Wijk bij Duurstede	FL 060	51°59'15"NB 005°18'07"OL	SAT: 0700 (0600)-end UDP SUN, HOL: 1000 (0900)-end UDP max 1700 (1600)

## ARTIKEL XVI

De Regeling verwijderen van voorwerpen wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:

### Artikel 1a

Deze regeling berust op artikel 10, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

## ARTIKEL XVII

De Regeling vliegplannen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervalt de begripsomschrijving van luchtvaartgids.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### Artikel 1a. Grondslag

Deze regeling berust op artikel 16, eerste en tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

C

Artikel 2 komt te luiden:

### Artikel 2. Aanwijzing gebieden en routes met vliegplanverplichting

1. Onverminderd het bepaalde in paragraaf SERA.4001 van verordening (EU) nr. 923/2012 wordt voor aanvang van de vlucht een vliegplan ingediend voor:
  - a. iedere IFR-vlucht in de FIR-Amsterdam;
  - b. iedere vlucht in de NSA Amsterdam, met uitzondering van vluchten met staatsluchtvaartuigen als bedoeld in artikel 14, derde lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

D

In artikel 3, tweede lid, wordt 'als bedoeld in artikel 31, derde lid, van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: voor een VFR-vlucht waarvoor geen vliegplan is vereist.

E

Artikel 5 komt te luiden:



## Artikel 5. Wijzigen en annuleren van het ingediende vliegplan

Onverminderd het bepaalde in paragraaf SERA.4015 van de verordening (EU) 923/2012 worden wijzigingen en annuleringen van het ingediende vliegplan overeenkomstig de volgende condities meegedeeld:

- a. indien het vertrek van een GAT IFR-vlucht of een gedeelte daarvan, waarvoor een vliegplan is ingediend, vijftien minuten of langer wordt vertraagd, wordt het vliegplan gewijzigd, dan wel wordt een nieuw vliegplan ingediend door middel van het vliegplanverzendsysteem bij FSC, nadat het oorspronkelijke vliegplan is geannuleerd;
- b. indien het vertrek van een vlucht anders dan bedoeld in onderdeel a, waarvoor een vliegplan is ingediend, dertig minuten of langer wordt vertraagd, wordt het vliegplan gewijzigd, dan wel wordt een nieuw vliegplan ingediend bij de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten, nadat het oorspronkelijke vliegplan is geannuleerd;
- c. indien een GAT IFR-vlucht of een gedeelte daarvan, waarvoor een vliegplan is ingediend, geen doorgang vindt, wordt door middel van het vliegplanverzendsysteem het FSC daarover terstond ingelicht door annulering van het vliegplan;
- d. indien een vlucht anders dan bedoeld in onderdeel a, waarvoor een vliegplan is ingediend, geen doorgang vindt wordt de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten daarover terstond ingelicht door annulering van het vliegplan.

F

Artikel 6 komt te luiden:

### Artikel 6 Afsluiten vliegplan en aankomstmelding

Indien op de luchthaven van bestemming geen verlener van luchtverkeersdiensten is gevestigd, wordt de aankomstmelding zo spoedig mogelijk na aankomst en op de snelst mogelijke wijze gedaan aan de verlener van luchtverkeersdiensten als vermeld in bijlage B.

G

In artikel 8, eerste lid, wordt 'artikel 31, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: artikel 16, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.

H

In het opschrift van bijlage B vervalt ', derde lid'.

## ARTIKEL XVIII

De Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid wordt als volgt gewijzigd:

A

Onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van artikel 1.1., wordt een begripsomschrijving toegevoegd, luidende:

*verordening (EU) nr. 923/2012*: uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281).

B

Onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van artikel 3.1, eerste lid, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. paragraaf SERA.2005, paragraaf SERA.3115, paragraaf SERA.3120, paragraaf SERA.3130, paragraaf SERA.3135, paragraaf SERA.3205, paragraaf SERA.3210, paragraaf SERA.3215, paragraaf SERA.3220, paragraaf SERA.3230, paragraaf SERA.3301, paragraaf SERA.3401, paragraaf SERA.4005, paragraaf SERA.4010, paragraaf SERA.4015, paragraaf SERA.4020, paragraaf SERA.5005, onderdelen a tot en met d, f, h en i, paragraaf SERA.5015, paragraaf SERA.5020, paragraaf SERA.5025, onderdelen b en c, SERA.6001, paragraaf SERA.8020, paragraaf SERA.8025, paragraaf SERA.8030, paragraaf SERA.8035, paragraaf SERA.11001 en





---

paragraaf SERA.11015 van de verordening (EU) nr. 923/2012.

#### **ARTIKEL XIX**

De volgende regelingen worden ingetrokken:

- a. Aanwijzing bijzonder luchtverkeersgebied rond luchtvaartterrein Ypenburg;
- b. Regeling gebruik hoogtemeter;
- c. Regeling luchtvaarttelecommunicatie;
- d. Regeling luchtvaartuiglichten.

#### **ARTIKEL XX**

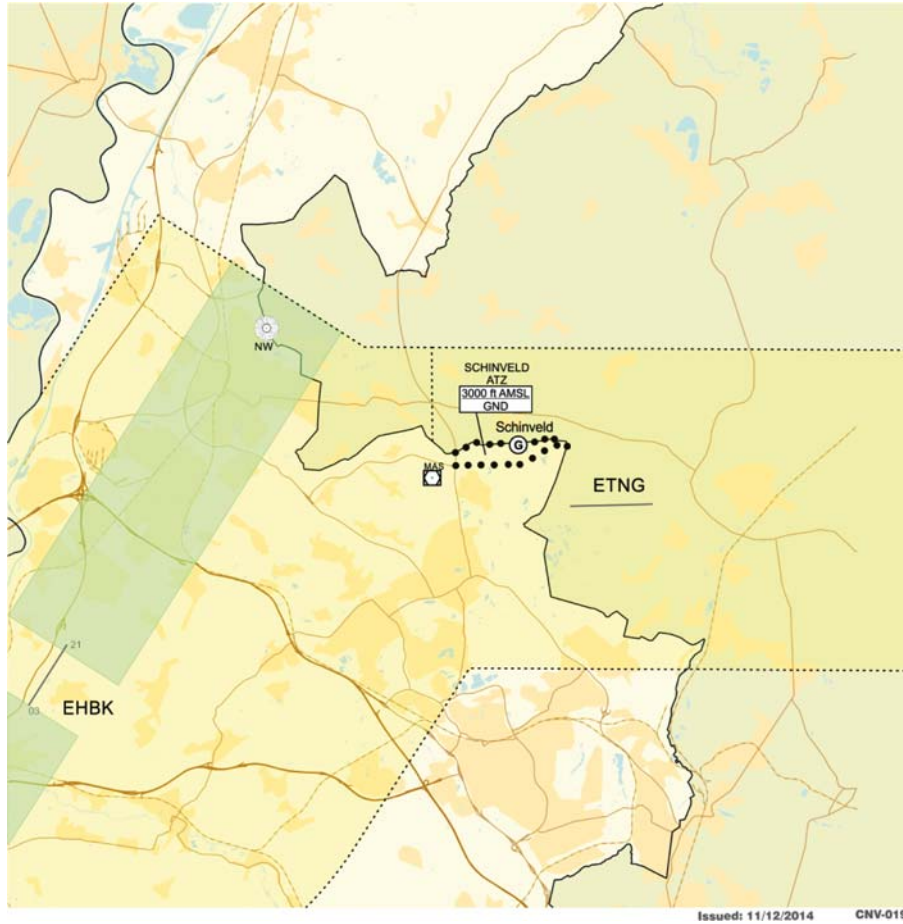
Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld*

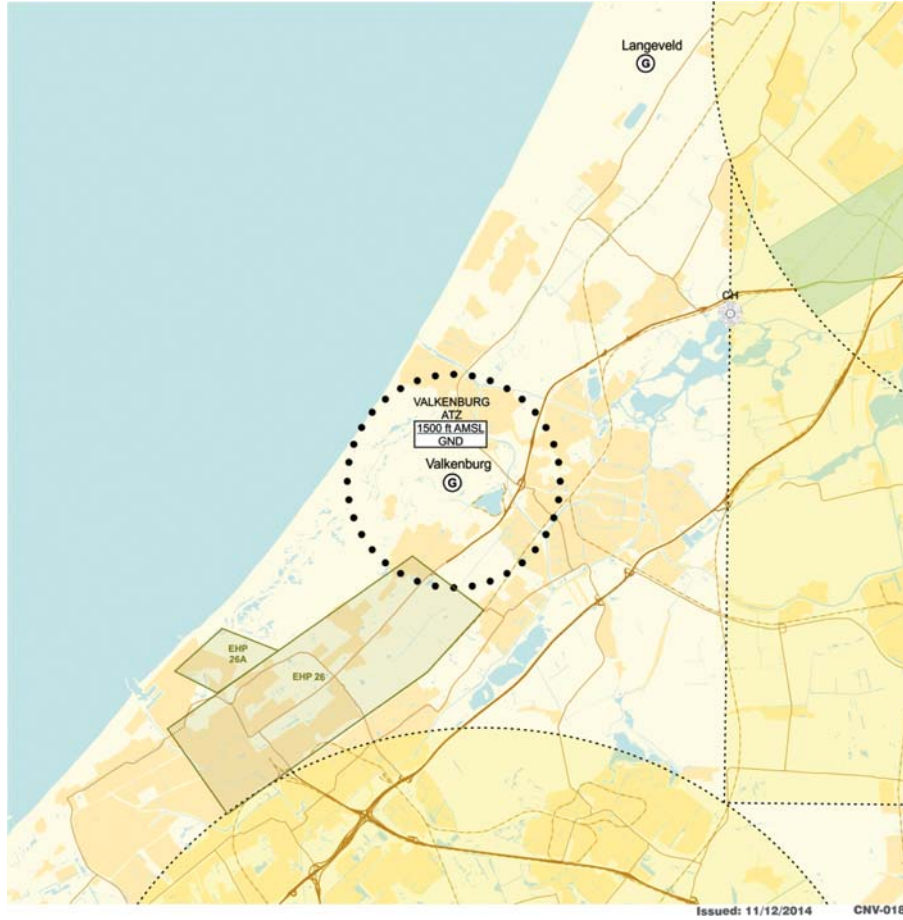
*De Minister van Defensie,  
J.A. Hennis-Plasschaert*

**BIJLAGE 1, BEHORENDE BIJ ARTIKEL V, ONDERDEEL V, ONDER 4, SUB D, VAN DE  
REGELING TOT WIJZIGING VAN ENKELE REGELINGEN TER UITVOERING VAN  
VERORDENING (EU) NR. 923/2012**





**BIJLAGE 2, BEHORENDE BIJ ARTIKEL V, ONDERDEEL V, ONDER 6, SUB B, VAN DE  
REGELING TOT WIJZIGING VAN ENKELE REGELINGEN TER UITVOERING VAN  
VERORDENING (EU) NR. 923/2012**





## TOELICHTING

### Algemeen

De onderhavige regeling vormt samen met de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 het sluitstuk van de uitvoering van uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012. Deze verordening wordt over het algemeen aangeduid als de Verordening inzake de 'Standardized European Rules of the Air', kortweg SERA. SERA bevat de implementatie binnen de Europese Unie van onderdelen van twee bijlagen bij het Verdrag van Chicago inzake de burgerluchtvaart van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO): Bijlage 2 inzake 'Rules of the Air' en Bijlage 11 inzake 'Air Traffic Services'. Voor nadere toelichting op de implementatie van SERA wordt verwezen naar de toelichting bij de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014.

De onderhavige regeling bevat de onderwerpen waar SERA nog ruimte laat voor nationaal beleid. Deze onderwerpen komen grotendeels overeen met de onderwerpen, waarvoor in het Luchtverkeersreglement delegatiegrondslagen waren opgenomen. Dit betreft onder meer de indeling van het luchtruim en het vaststellen van routes en procedures. SERA bepaalt welke regels gelden, maar laat ruimte om op nationaal niveau te bepalen waar die regels gelden, doordat de nationale autoriteit de bevoegdheid houdt de indeling van het luchtruim vorm te geven. Daarnaast bevat SERA op een aantal plekken expliciet ruimte voor nationaal beleid, bijvoorbeeld ten aanzien van valschermspringen of het vaststellen van afwijkende minimumvlieghoogtes. Het Besluit luchtverkeer 2014 bevat de delegatiegrondslagen die onder de werking van SERA nog mogelijk zijn en vervangt voor een aantal ministeriële regelingen de grondslag uit het Luchtverkeersreglement dat nu wordt ingetrokken.

Een deel van de ministeriële regelingen die op het Luchtverkeersreglement gebaseerd waren, wordt in de onderhavige regeling aangepast. Een ander deel wordt ingetrokken, omdat de betrokken regeling inhoudelijk door SERA wordt geregeld of strijdig is met SERA. Ten slotte is een aantal regelingen samengevoegd. Het betreft regelingen die betrekking hebben op boordapparatuur zoals navigatie-, telecommunicatie-installaties, hoogtemeters en verlichting. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op de wijzingen in de regelingen.

De regeling brengt geen wijziging in de administratieve lasten, bedrijfseffecten of nalevingkosten met zich mee.

Van de vaste verandermomenten wordt afgeweken, aangezien hier sprake is van implementatie van Europese regelgeving (SERA), die op 4 december 2014 van kracht wordt in Nederland. Verder wijst de praktijk uit, dat de luchtvaartgids voor de luchtruimgebruikers en luchtvaardenden leidend is voor wat betreft de regels die gelden in het luchtruim. Aanpassing van de luchtvaartgids vindt alleen plaats op vooraf gestelde data in Europees verband (AIRAC-data). Dit betekent, dat de aanpassingen in de luchtvaartgids naar aanleiding van SERA en de nationale uitwerking van SERA pas op 11 december 2014 gerealiseerd kunnen worden. De onderhavige regeling treedt inwerking met ingang van 11 december 2014 om de helderheid te optimaliseren. In de opeertie zijn er geen conflicten tussen de reeds op 4 december 2014 in werking getreden SERA verordening en het tot 11 december geldende Luchtverkeersreglement en de onderliggende regelingen.

### **ARTIKEL I Regeling burgerluchtvaartinlichtingen**

De Regeling burgerluchtvaartinlichtingen wordt slechts op formele punten aangepast. De verwijzing naar het Luchtverkeersreglement is verwijderd en de nieuwe grondslag in het Besluit luchtverkeer 2014, artikel 26, tweede lid, is opgenomen.

### **ARTIKEL II Regeling historische luchtvaart**

Aan de Regeling historische luchtvaart wordt de nieuwe grondslag van het Besluit luchtverkeer 2014, artikel 4, toegevoegd. Deze grondslag maakt het mogelijk om af te wijken van de minimumvlieghoogte uit SERA en een grotere hoogte te bepalen. Dit is noodzakelijk om te garanderen dat voldoende ruimte blijft bestaan om eventueel een noodlanding te maken en overige veiligheidsrisico's uit te sluiten.

### **ARTIKEL III Regeling kabelvliegers en kleine ballons**

In de Regeling kabelvliegers en kleine ballons wordt de nieuwe grondslag van artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014 opgenomen. Kabelvliegers en kleine ballons waren onder het Luchtverkeersreglement aangewezen als bijzondere luchtvaartuigen waarop grote delen van de Wet luchtvaart en het Luchtverkeersreglement niet van toepassing waren. SERA kent het begrip bijzondere luchtvaartuigen niet en is volledig van toepassing op alle luchtvaartuigen. Gelet op de aard van kabelvliegers en kleine



ballons kunnen zij echter niet aan alle voorschriften voldoen. De verordening waarop SERA gebaseerd is, Verordening (EU) nr. 216/2008 (de basisverordening van het Europees Parlement), geeft in artikel 14 de mogelijkheid om onder voorwaarden af te wijken van SERA, mits de Europese Commissie toestemming geeft voor een dergelijke 'derogation'. Artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014 geeft vervolgens de mogelijkheid om deze afwijkende regels vast te stellen. Nederland heeft besloten een derogation aan te vragen en de regels die voor kabelvliegers en kleine ballons golden onder het Luchtverkeersreglement te handhaven.

Daarnaast is de afwijkende voorrangsregel bij kruisende luchtvaartuigen van artikel 20, eerste en tweede lid, onderdeel e, van het Luchtverkeersreglement opgenomen in de Regeling kabelvliegers en kleine ballons. Hierbij is het uitgangspunt, dat de onder het Luchtverkeersreglement aangewezen bijzondere luchtvaartuigen voorrang verlenen aan het overige luchtverkeer. Wanneer de bijzondere luchtvaartuigen elkaar kruisen geldt de algemene voorrangsregel, dat het luchtvaartuig voorrang verleent aan het luchtvaartuig aan zijn rechterzijde

#### **ARTIKEL IV Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen**

De nieuwe grondslag van de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen, artikel 26, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 wordt aan de regeling toegevoegd.

#### **ARTIKEL V Regeling luchtverkeersdienstverlening**

De Regeling luchtverkeersdienstverlening was grotendeels in lijn met SERA, maar is op een aantal inhoudelijke punten aangepast. De bijzondere luchtverkeersgebieden (Special rules zones), waarbinnen ter bescherming van het luchtverkeer of bepaalde activiteiten aanvullende regels konden worden gesteld die waren opgenomen in de regeling, hebben een andere aanduiding gekregen omdat deze bijzondere luchtverkeersgebieden onder SERA niet langer zijn toegestaan.

In de Regeling luchtverkeersdienstverlening waren ten eerste de aerodrome traffic zones (ATZ), helicopter protection zone HPZ) en helicopter traffic zone (HTZ), aangewezen als bijzondere luchtverkeersgebieden waar speciale regels golden. Deze gebieden blijven ook in de toekomst bestaan, maar hebben de status van 'awareness areas' gekregen. Er gelden geen afwijkende regels binnen deze gebieden en de toegang tot deze gebieden is niet verboden. Echter, luchtverkeer dat geen reden heeft om zich binnen deze gebieden te bevinden wordt ten eerste aangeraden de gebieden te mijden. Dit zal in de luchtvaartgids (AIP) worden opgenomen en is in overeenstemming met de wijze waarop ICAO met deze gebieden omgaat. Aangezien op een gezagvoerder te allen tijde de plicht rust om zorg te dragen voor een veilige vluchtuitvoering, hebben het instellen van een awareness area en het advies om deze gebieden te mijden een semidwingend karakter. Dit heeft tot gevolg, dat de artikelen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening duidelijker omschrijven dat een ATZ is ingesteld ter bescherming van het luchthavenverkeer, waaronder luchtvaartuigen die de betrokken luchthaven als plaats van bestemming of vertrek hebben. Omdat het voor het overige luchtverkeer niet langer verboden is de ATZ te gebruiken, zijn de nadrukkelijke uitzonderingen voor politie- en HEMS-vluchten en kruisend verkeer verdwenen. Dergelijke luchtvaartuigen hebben toegang tot de ATZ, maar dienen ook nadrukkelijk de afweging te maken of het noodzakelijk is de ATZ te gebruiken en de veiligheidsaspecten in overweging te nemen. Dit geldt tevens voor de ATZ's die rondom zweefvliegerterreinen waren ingesteld. De bijzondere luchtverkeersgebieden (SRZ's) die voor deze activiteiten waren ingesteld komen echter te vervallen. Omdat deze activiteiten deels in luchtruim klasse A plaatsvinden, worden, waar noodzakelijk, tijdelijke gebieden met beperkingen (temporary restricted areas) ingesteld. Op andere plekken worden binnen een luchtverkeersgebied sectoren voor deze activiteiten gecreëerd, zodat de betrokken luchtverkeersdienst op operationele wijze de zweefactiviteiten van het overige verkeer kan scheiden. Op basis van de oude Regeling luchtverkeersdienstverlening hadden de zweefvliegclubs schriftelijke afspraken met de luchtverkeersdiensten gemaakt. Deze worden waar mogelijk op dezelfde wijze voortgezet.

Ook de Transponder Mandatory Zone (TMZ) en Transponder Free Zone (TFZ) waren aangewezen als bijzondere luchtverkeersgebieden. SERA bevat de TMZ en voegt hier nog de Radio Mandatory Zone (RMZ) aan toe. De benaming bijzonder luchtverkeersgebied is voor deze gebieden verdwenen, maar de gebieden blijven inhoudelijk in stand. Dit geldt ook voor de North Sea Area Amsterdam (NSA Amsterdam). Dit gebied verliest de status van bijzonder luchtverkeersgebied, maar door de instelling van een TMZ en RMZ in het gebied en door er tevens een vliegplanplicht aan te koppelen, blijven de inhoudelijke normen binnen de NSA Amsterdam in stand.

Ten slotte was een gebied rondom de luchthaven Lelystad aangewezen als bijzonder luchtverkeersgebied waarbinnen VFR-verkeer in luchtruimklasse A werd toegelaten. Dit gebied wordt als een gebied met beperkingen (EHR) vastgesteld, waardoor de activiteiten ook in de toekomst kunnen worden voortgezet.

De Regeling luchtverkeersdienstverlening bevatte vanaf artikel 19 een aantal bepalingen die het mogelijk maakten af te wijken van de minimum zichtwaarden. De bepalingen die in strijd met SERA waren, zijn verwijderd. De bepalingen die betrekking hadden op operational air traffic (OAT) – dat





feitelijk militaire activiteiten betreft – zijn aangepast. Verder zijn de grenswaarden van de ATZ's die zijn opgenomen in Bijlage 2 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening aangepast en zijn de kaarten van de ATZ Schinveld en de ATZ Valkenburg vervangen overeenkomstig respectievelijk Bijlage 1 en Bijlage 2 van de onderhavige regeling. Ten slotte zijn de nieuwe grondslagen van de artikelen 4, 5, eerste, tweede en derde lid, 7, tweede lid, 8, eerste en tweede lid, en 17 van het Besluit luchtverkeer 2014 in de regeling opgenomen.

#### **ARTIKEL VI Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen**

De Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen bevatte mede als grondslag artikel 56 van het Luchtverkeersreglement. Deze regeling bevat echter geen afwijkende luchtverkeersregels en de betreffende luchtvaartuigen dienen te voldoen aan de luchtverkeersregels zoals deze waren opgenomen in het Luchtverkeersreglement en zijn opgenomen in SERA. Deze grondslag wordt verwijderd.

#### **ARTIKEL VII Regeling modelvliegen**

Modelluchtvaartuigen en onbemande luchtvaartuigen tot een bepaald gewicht waren in het Luchtverkeersreglement aangewezen als bijzondere luchtvaartuigen. Net als voor kabelvliegers en kleine ballons was bepaald, waren delen van de Wet luchtvaart en het Luchtverkeersreglement niet van toepassing op deze luchtvaartuigen. SERA is echter onverkort van toepassing op alle luchtvaartuigen. Voor modelluchtvaartuigen is dit een onwenselijke situatie en zal met een beroep op artikel 14 van de basisverordening van EASA worden afgeweken van SERA en zullen de bestaande nationale regels van toepassing blijven. Voor bemande luchtvaartuigen zal van een enkele bepaling van SERA worden afgeweken. Zoals eerder omschreven biedt artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014 hiervoor de grondslag. De Regeling modelvliegen is inhoudelijk niet gewijzigd, de vormgeving is wel aangepast. De definities van onbemand en modelluchtvaartuig zijn ingevoegd, omdat niet langer naar het Luchtverkeersreglement kan worden verwezen. Omdat SERA, de Wet luchtvaart en het Besluit luchtverkeer 2014 van toepassing zijn op deze luchtvaartuigen, is het oude artikel 1a, waarin was bepaald dat onbemande en modelluchtvaartuigen niet in verboden gebieden mogen vliegen, komen te vervallen. Ook artikel 2 is om deze reden aangepast en enkel de regels die aanvullend zijn op of afwijken van SERA en de wet en het besluit zijn nog opgenomen. Ten slotte is de afwijkende voorrangregel bij kruisende luchtvaartuigen van artikel 20, eerste en tweede lid, onderdeel e, van het Luchtverkeersreglement opgenomen in de Regeling modelvliegen. Hierbij is het uitgangspunt, dat de onder het Luchtverkeersreglement aangewezen bijzondere luchtvaartuigen voorrang verlenen aan het overige luchtverkeer. Wanneer de bijzondere luchtvaartuigen elkaar kruisen geldt de algemene voorrangregel, dat het luchtvaartuig voorrang verleent aan het luchtvaartuig aan zijn rechterzijde

#### **ARTIKEL VIII Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties**

De Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties wordt omgevormd en hernoemd tot de Regeling boorduitrusting. De Regeling boorduitrusting is gebaseerd op de artikelen 15, 23, eerste lid, en 24 van het Besluit luchtverkeer 2014. In de Regeling boorduitrusting zijn ten eerste de bestaande bepalingen uit de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties over navigatie- en telecommunicatie opgenomen. Ten tweede zijn de relevante bepalingen over het gebruik van de hoogtemeter uit de Regeling gebruik hoogtemeter overgenomen. Ten derde is de bepaling omtrent Engels als de voertaal in de communicatie van de Regeling luchtvaarttelecommunicatie overgenomen. Verder is het artikel over het voeren van luchtvaartuiglichten op het water uit de Regeling luchtvaartuiglichten overgenomen. Ten slotte is de strafbepaling van artikel 14 vervallen. In artikel 33 van het Besluit luchtverkeer 2014 is bepaald dat onder meer, handelen in strijd met het bepaalde bij of krachtens de artikelen 15 en 23 eerste lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 een strafbaar feit is. Aangezien SERA voor het overige alle zaken omtrent de hoogtemeter en de luchtvaartuiglichten uitputtend regelt, worden de Regeling gebruik hoogtemeter en de Regeling luchtvaartuiglichten ingetrokken. Ook de Regeling luchtvaarttelecommunicatie wordt ingetrokken.

#### **ARTIKEL IX Regeling onderschepping luchtvaartuigen**

In de Regeling onderschepping luchtvaartuigen wordt de nieuwe grondslag van artikel 25 van het Besluit luchtverkeer 2014 vermeld.

#### **ARTIKEL X Regeling positiemeldingen gecontroleerde IFR-vluchten**

In de Regeling positiemeldingen gecontroleerde IFR-vluchten wordt de nieuwe grondslag van artikel 21 van het Besluit luchtverkeer 2014 vermeld.



### **ARTIKEL XI Regeling seinen luchtvaart**

In paragraaf SERA.3301 regelt SERA vrijwel uitputtend welke seinen en signalen aan luchtvaartuigen gegeven moeten worden. Het grootste deel van de Regeling seinen komt dan ook te vervallen. Enkel de zoek- en reddingsseinen, die zijn gebaseerd op bijlage 12 van ICAO blijven in stand. De Regeling seinen wordt gebaseerd op artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014.

### **ARTIKEL XII Regeling slepen en reclamesleepvliegen**

In de Regeling slepen en reclamesleepvliegen wordt de nieuwe grondslag van artikel 11, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 vermeld.

### **ARTIKEL XIII Regeling standaard luchtverkeerscircuits**

Aan de Regeling standaard luchtverkeerscircuits wordt de nieuwe grondslag van artikel 7, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 toegevoegd. De luchtverkeerspatronen die zijn ingesteld door het bevoegde gezag in de luchthavenbesluiten en luchthavenreglementen van luchthavens van regionale betekenis, zijn tevens uitgesloten van de regels voor standaard luchtverkeerscircuits. Tevens is een onjuiste verwijzing gecorrigeerd.

### **ARTIKEL XIV Regeling storting radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht**

In de Regeling storting radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht wordt de nieuwe grondslag van artikel 22 van het Besluit luchtverkeer 2014 vermeld.

### **ARTIKEL XV Regeling valschermspringen 2010**

SERA laat nadrukkelijk aan de nationale autoriteiten de bevoegdheid om regels vast te stellen omtrent valschermspringen. Artikel 12 van het Besluit luchtverkeer 2014 biedt hiervoor de grondslag. Valschermen waren in het Luchtverkeersreglement aangewezen als bijzondere luchtvaartuigen waarop delen van de Wet luchtvaart en het Luchtverkeersreglement niet van toepassing waren. In de Regeling valschermspringen 2010 waren de regels opgenomen waaraan valschermspringen moesten voldoen. Deze regels blijven grotendeels in stand. De notie dat de regeling niet van toepassing is op het gebruik van een valscherm in nood is verwijderd, omdat SERA al bepaalt dat enkel nationale regels gesteld kunnen worden voor andere gevallen dan nood. De toegang tot luchtruimklasse A van luchtvaartuigen waaruit met een valscherm wordt gesprongen, is het enige inhoudelijke punt waarop de regeling wordt aangepast. Onder SERA is dit luchtruim alleen toegankelijk voor IFR-verkeer. Onder het Luchtverkeersreglement werd aan VFR-vluchten een vrijstelling verleend om toegang tot luchtruimklasse A te verkrijgen. Deze mogelijkheid ontbreekt in SERA. Om toch valschermspringen in luchtruimklasse A mogelijk te maken, worden de relevante delen van het luchtruim aangewezen als gebieden met beperkingen waardoor VFR-verkeer kan worden toegelaten. De vrijstelling uit artikel 6 is dus vervangen door de instelling van gebieden met beperkingen. De voorwaarden voor de toegang tot deze gebieden zijn in stand gebleven.

Ten slotte is de afwijkende voorrangregel bij kruisende luchtvaartuigen van artikel 20, eerste en tweede lid, onderdeel e, van het Luchtverkeersreglement opgenomen in de Regeling valschermspringen 2010. Hierbij is het uitgangspunt, dat de onder het Luchtverkeersreglement aangewezen bijzondere luchtvaartuigen voorrang verlenen aan het overige luchtverkeer. Wanneer de bijzondere luchtvaartuigen elkaar kruisen geldt de algemene voorrangregel, dat het luchtvaartuig voorrang verleent aan het luchtvaartuig aan zijn rechterzijde

### **ARTIKEL XVI Regeling verwijderen van voorwerpen**

In de Regeling verwijderen van voorwerpen wordt de nieuwe grondslag van artikel 10, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 vermeld.

### **ARTIKEL XVII Regeling vliegplannen**

De Regeling vliegplannen is in de eerste plaats voorzien van de nieuwe grondslag artikel 16 uit het Besluit luchtverkeer 2014. Hoofdstuk 3, deel 4, van SERA regelt vrijwel uitputtend de inhoud en vormgeving van een vliegplan, maar laat nog ruimte om gebieden en routes aan te wijzen waarbinnen een vliegplanplicht geldt en om nadere eisen te stellen. Dergelijke nadere eisen stonden in de regeling en deze blijven van kracht. Artikel 16 van het Besluit luchtverkeer 2014 geeft al een aantal gebieden en vluchten waarvoor in aanvulling op SERA een vliegplan moet worden ingediend. In de Regeling vliegplannen worden nog twee aanvullende gebieden genoemd, te weten het luchtruim boven de Noordzee (de NSA Amsterdam) en wat betreft IFR-vluchten het gehele Nederlandse luchtruim. De



---

eerste plicht stond ook al in de Regeling vliegplannen, de tweede stond oorspronkelijk in het Luchtverkeersreglement, en is vanwege de structuur van SERA nu in de regeling opgenomen.

### **ARTIKEL XVIII Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid**

Op basis van artikel 1.6 van de Wet luchtvaart heeft de minister de bevoegdheid om bij regeling voorschriften van verordeningen aan te wijzen als overtreding waardoor deze voorschriften strafrechtelijk gehandhaafd kunnen worden. Bepalingen uit het Luchtverkeersreglement en de daaronder liggende regelingen die strafrechtelijk gehandhaafd konden worden, en die nu inhoudelijk in SERA zijn geregeld, zijn toegevoegd aan artikel 3.1 van de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid. Aangezien SERA geen onderwerpen regelt die niet al nationaal geregeld waren, worden door de aanwijzing geen nieuwe bepalingen in het strafrecht getrokken.

### **ARTIKEL XIX Intrekken diverse regelingen**

In ARTIKEL XIX worden een viertal regelingen ingetrokken. De Aanwijzing bijzonder luchtverkeersgebied rond luchtvaartterrein Ypenburg was materieel al uitgewerkt. De Regeling gebruik hoogtemeter, Regeling luchtvaarttelecommunicatie en Regeling luchtvaartuiglichten zijn opgenomen in de Regeling boorduitrusting (voormalige Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties).

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld*

*De Minister van Defensie,  
J.A. Hennis-Plasschaert*