



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 16 juni 2016, nr. IENM/BSK-2016/103149, tot wijziging van de Regeling boorduitrusting in verband met de eisen gesteld aan radioapparatuur in een luchtvaartuig in luchtruimklasse D, een afwijking van het standaard woordgebruik in radiotelefonische berichtenwisseling en de eisen gesteld aan het gebruik van de hoogtemeter in een luchtvaartuig bij parallelle naderingen op Schiphol en een technische wijziging, tot wijziging van de Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen in verband met het toestaan van ceremoniële vluchten, tot wijziging van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 in verband met onder meer vrijstellingen van de minimum vlieghoogte, vliegen in luchtruimklasse A en het uitwerpen van voorwerpen en stoffen voor vluchten van openbaar belang op basis van zichtvliegvoorschriften en een vrijstelling voor nachtvluchten op basis van zichtvliegvoorschriften in het kader van de vliegopleiding en tot wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008 ter verbreding van het toepassingsbereik van tarieven voor producten als bedoeld in verordening (EU) nr. 965/2012, verordening (EG) nr. 3922/1991 en JAR-OPS 3, alsmede tot wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en de Regeling historische luchtvaart in verband met enkele correcties

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;

Gelet op de artikelen 1.7, tweede lid en 5.10, eerste lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart en de artikelen 3, eerste lid, 6, onderdeel b, 9, 18, tweede lid, 19, derde lid, 23, eerste lid, en 24 van het Besluit luchtverkeer 2014 en artikel 7 van het Besluit vluchttuitvoering;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling boorduitrusting wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt onder verlettering van de onderdelen b tot en met d tot c tot en met e een nieuw onderdeel b ingevoegd, luidende:

- b. radioapparatuur met 8,33 kHz-kanaalafstand, indien de vlucht wordt uitgevoerd in gebieden waar een omzetting naar 8,33 kHz-kanaalafstand heeft plaatsgevonden;.

2. In het derde lid wordt 'onderdelen b, c en d' vervangen door: onderdelen c, d en e.

B

Aan artikel 3b wordt een derde lid toegevoegd, luidende:

- 3. Onverminderd het tweede lid, onderdeel b, wordt in het vluchtinformatiegebied Amsterdam



boven vliegniveau 245 bij de verandering van vliegniveaus in de Engelse taal het woord 'TO' niet gebruikt.

C

Artikel 13f, tweede lid, komt te luiden:

2. De in het eerste lid bedoelde instelling op QNH kan reeds vóór het passeren van het overgangsniveau plaatsvinden, indien de betrokken luchtverkeersleidingdienst, na het verstrekken van de naderingsklaring, toestaat om de vlieghoogte uit te drukken in hoogte boven gemiddeld zeeniveau nadat de einddaling is ingezet, indien:
 - a. wordt voorzien dat boven de overgangshoogte geen horizontale vlucht meer zal plaatsvinden, of
 - b. de vlucht wordt uitgevoerd volgens de door de Minister vastgestelde en in de luchtvaartgids gepubliceerde naderingsprocedure waarbij de hoogte waarop de eindnadering wordt aangevangen is gelegen op of beneden het overgangsniveau.

D

Artikel 15 vervalt.

ARTIKEL II

De Regeling historische luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1a wordt na 'Besluit luchtverkeer' toegevoegd: 2014.

B

Aan artikel 5 worden 6 leden toegevoegd, luidende:

3. Het tweede lid geldt niet voor:
 - a. historische zweefvliegtuigen;
 - b. meermotorige historische vliegtuigen, mits deze in geval van nood het gebied boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden of concentraties van mensen kunnen verlaten.
4. Met een historisch luchtvaartuig worden per jaar niet meer dan 200 vlieguren gemaakt, zulks exclusief het jaarlijks, vooraf in overleg met de minister vastgestelde, aantal noodzakelijk geachte uren voor opleiding, training en bekwaamheidseisen.
5. In afwijking van het vierde lid is het voor straalvliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 verboden meer dan 100 vlieguren per jaar te maken.
6. Het is verboden tijdens de vluchtuitvoering ten behoeve van opleiding, training en bekwaamheid andere personen dan de instructeur en de voor de vluchtuitvoering noodzakelijke bemanningsleden aan boord van het desbetreffende historisch luchtvaartuig te hebben.
7. Het is verboden met een historisch straalvliegtuig te vliegen:
 - a. gedurende werkdagen voor 08.00 uur en na 18.00 uur,
 - b. op zaterdag voor 09.00 uur en na 16.00 uur, en
 - c. op zondagen.
8. Onverminderd het bovenstaande mogen met een historisch luchtvaartuig slechts vluchten worden uitgevoerd met inachtneming van de gebruiksbepalingen die in het vlieghandboek van de fabrikant zijn opgenomen en op dat luchtvaartuig betrekking hebben.

ARTIKEL III

In de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen in artikel 1 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt in de begripsbepalingen *Transponder Free Zone (TFZ)* en *Transponder Mandatory Zone (TMZ)* 'Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties' vervangen door: Regeling boorduitrusting.



ARTIKEL IV

De Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1a van de Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er worden drie leden toegevoegd, luidende:
 2. Ceremoniële langsvluchten zijn jaarlijks op 15 augustus binnen het gebied en binnen de periode, genoemd in het eerste lid, toegestaan.
 3. De ceremoniële langsvluchten, bedoeld in het tweede lid, worden voorafgaand aangemeld door de Stichting Herdenking 15 Augustus 1945 bij de Inspectie Leefomgeving en Transport en uitgevoerd overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in deel 5 van de bijlage bij 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, L 281).
 4. De routing en uitvoering van ceremoniële langsvluchten vinden plaats met inachtneming van beperking van geluidshinder.

B

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

Artikel 1b

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder NOTAM: Notice to Airmen, een bericht aan luchtverreikers gedistribueerd via een communicatienetwerk voor luchtverkeersdiensten met inlichtingen over de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure of -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat personen die betrokken zijn bij de vluchtvoorbereiding en -uitvoering daarvan tijdig kennis nemen.
2. Ter bescherming van militaire luchtvaartuigen die deelnemen aan ceremoniële langsvluchten, wordt het uitoefenen van het burgerluchtverkeer jaarlijks verboden, in de gebieden:
 - a. met de laterale grenzen van 50°51'47" NB 005°45'09" OL, 50°49'13" NB 005°58'27" OL, 50°45'30" NB 005°56'39" OL en 50°48'04" NB 005°43'22" OL, en verticaal begrensd van grondniveau tot een hoogte van 3.000 voet AMSL, ten behoeve van de Margraten Memorial Day op de militaire begraafplaats in Margraten, op de laatste zondag van de maand mei;
 - b. met een straal van 5 NM rondom het coördinaat 52°07'44.91" NB 005°16'45.78" OL, van grondniveau tot een hoogte van FL 90, ten behoeve van de Nationale Dodenherdenking op de voormalige vliegbasis Soesterberg, op 4 mei;
 - c. met een straal van 3 NM rondom het coördinaat 51°10'19" NB 005°59'34" OL, van grondniveau tot 3.000 voet AMSL, ten behoeve van de herdenkingsplechtigheid bij het Nationaal Indië-monument 1945-1962 in Roermond, op de eerste zaterdag van september.
3. Het verbod, genoemd in het tweede lid, geldt slechts, indien dat per NOTAM bekend is gemaakt en gedurende de periode die in de NOTAM is genoemd.
4. Een ceremoniële langsvlucht als bedoeld in het tweede lid wordt uitgevoerd overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in deel 5 van de bijlage bij 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, L 281).
5. Onverminderd het vierde lid geldt voor een ceremoniële langsvlucht als bedoeld in het tweede lid, onderdelen a en b, een minimumvlieghoogte van 150 meter boven de grond of het water (500 voet AGL).



C

In artikel 2 wordt 'Het verbod, genoemd in de artikelen 1 en 1a, geldt niet' vervangen door: de verboden, genoemd in de artikelen 1, 1a en 1b, gelden niet.

D

Na artikel 4 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 5

Deze regeling berust mede op artikel 9 van het Besluit luchtverkeer 2014.

ARTIKEL V

De Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 wordt als volgt gewijzigd:

A

In de alfabetische rangschikking van begripsomschrijvingen in artikel 1 wordt de begripsomschrijving toegevoegd:

kustwachtvlucht: vlucht met een vliegtuig of helikopter door Kustwacht Nederland in het kader van de handhavingstaken, bedoeld in artikel 4 van het Besluit instelling Kustwacht;

B

Artikel 2.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het eerste lid wordt 'HEMS-vlucht, SAR-vlucht of politievlucht' vervangen door: HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.

2. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:

2. De minimumvlieghoogtes, genoemd in het eerste lid, zijn niet van toepassing, indien het noodzakelijk is voor een SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht en de opleiding en training die nodig zijn voor de veilige uitvoering van een dergelijke vlucht, om lager te vliegen ten behoeve van het uitwerpen van voorwerpen, het afzetten van mensen en observaties.

C

Artikel 2.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'een HEMS-vlucht, SAR-vlucht of politievlucht' vervangen door: HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht.

2. In het tweede lid, onderdeel a, wordt 'de helikopter' vervangen door: het luchtvaartuig.

D

In de aanhef van artikel 2.3 wordt 'vluchten met luchtvaartuigen die in gebruik zijn bij de Nederlandse politie' vervangen door: politievluchten en kustwachtvluchten.

E

Aan het eind van hoofdstuk 2 worden twee artikelen toegevoegd, luidende:

Artikel 2.5. VFR-vlucht in luchtruimklasse A

Onverminderd paragraaf SERA.6001, onderdeel a, is het uitvoeren van een SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht en de opleiding en training die nodig zijn voor de veilige uitvoering van een dergelijke vlucht, toegestaan in luchtruim met klasse A, indien wordt voldaan aan de volgende voorschriften:

a. de vlucht wordt uitgevoerd in overeenstemming met de eisen inzake vliegzicht in paragraaf SERA.5001 van verordening (EU) nr. 923/2012;



- b. de vlucht wordt uitgevoerd als een gecontroleerde VFR-vlucht;
- c. de gezagvoerder is te allen tijde in staat en bevoegd de vlucht onder instrumentvliegvoorschriften voort te zetten.

Artikel 2.6. Uitwerpen van voorwerpen en stoffen

Het uitwerpen van voorwerpen of stoffen uit het luchtvaartuig tijdens een SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht en de opleiding en training die nodig zijn voor de veilige uitvoering van een dergelijke vlucht, is toegestaan, indien wordt voldaan aan de volgende voorschriften:

- a. de vlieghoogte tijdens het uitwerpen van voorwerpen of stoffen bedraagt minimaal 30 meter (100 voet) en maximaal 90 meter (300 voet) boven het water of de grond, of zoveel lager, indien dit noodzakelijk is om voorwerpen of stoffen uit te werpen voor de uitvoering van de taken;
- b. de gezagvoerder heeft tijdens het uitwerpen van voorwerpen of stoffen voortdurend zicht op het water of op de grond;
- c. de gezagvoerder draagt ervoor zorg, dat overig luchtverkeer en personen geen hinder ondervinden van het uitwerpen van voorwerpen of stoffen, en zaken op het water of op de grond niet worden beschadigd.

F

Artikel 3.2 komt te luiden:

Artikel 3.2. Vliegopleiding

Het uitvoeren van een vlucht met een vliegtuig, helikopter, luchtschip of luchtballon buiten de daglichtperiode is toegestaan, indien de vlucht in het kader van de vliegopleiding noodzakelijk is voor het verkrijgen van een aantekening nachtvliegen of het onderdeel nachtvliegen voor een bewijs van bevoegdheid als bedoeld in verordening (EU) nr. 1178/2011.

ARTIKEL VI

De Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van afdeling 2.4 komt te luiden: Vluchtuitvoering.

B

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'een vergunning tot vluchtuitvoering (AOC), niet zijnde een ROC' vervangen door: producten als bedoeld in verordening (EU) nr. 965/2012, verordening (EG) nr. 3922/1991 en JAR-OPS 3.

2. In het eerste lid wordt de tabel 1 vervangen door onderstaande tabel:

Tabel 1

Producten	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoA, VFR day only	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoB, VFR day only ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, < 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht) en ME helikopters ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, >19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht ¹)
AOC (niet zijnde ROC) Basistarief ²	€ 3.196 ³	€ 3.891 ⁴	€ 24.318	€ 25.290
Plus:				
Pax	€ 556	€ 556	€ 556	€ 556
Cargo		€ 417	€ 556	€ 833
Emergency Medical Service per type		€ 833	€ 1.668	€ 1.668
Helicopter Emergency Medical Service per type			€ 1.855	
VFR night per class/type		€ 278	€ 278	
IFR per class/type		€ 556	€ 556	
Bijschrijving:				



Producten	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoA, VFR day only	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoB, VFR day only ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, < 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht) en ME helikopters ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, >19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht ¹)
– Extra class/type ⁵	€ 833	€ 833	€ 4.168	€ 8.338
– Extra luchtvaartuig registratie van aanvraagde class/type	€ 70	€ 70	€ 139	€ 139
– Area of operation (per area) ⁶		€ 556	€ 556	€ 556
– Area of operation worldwide in 1 aanvraag ⁶		€ 2.779	€ 2.779	€ 2.779
Special approval: ⁶			€ 1.236	€ 1.236
– Per Low visibility procedure per type per approval:				
○ CAT II				
○ CAT III A or B or C				
○ Take off below specified minima				
○ Lower than CAT I				
○ Other than Standard CAT II				
○ Approaches utilising EVS				
– MNPS per type			€ 1.668	€ 1.668
– RNP per type			€ 1.668	€ 1.668
– RNAV ⁷ per type			€ 1.236	€ 1.236
– ETOPS per type			€ 1.855	€ 1.855
– RVSM per type			€ 618	€ 618
– Gevaarlijke stoffen			€ 1.122	€ 1.122
– Helicopter offshore operations per type			€ 1.855	
– Helicopter Hoist operations per type			€ 1.235	
– Helicopter night vision imaging system operation (NVIS)			€ 1.855	
– Cabin crew initial training authorisation per type (delivering of attestation)			€ 1.917	€ 1.917
Overige acceptaties en goedkeuringen ('acceptances and approvals'):				
– Approval & Acceptance process or process for changes not requiring prior approval		€ 556	€ 1.112	€ 1.112
– Flight time specification schemes ¹¹			€ 2.444	€ 2.444
– Fatigue Risk Management system			€ 4.686	€ 4.686
– Electronic Flight Bag per type			€ 2.223	€ 2.223
– Steep approach per type/runway			€ 1.668	€ 1.668
User approval per synthetisch trainingstoestel			€ 441	€ 441
Alternative training and qualification programme per type			€ 4.168	€ 4.168
– Other self-supporting operational control than home base: ⁸				
○ binnen Nederland		€ 1.112	€ 1.112	€ 1.112
○ binnen Europa		€ 2.223	€ 2.223	€ 2.223
○ buiten Europa		€ 3.335	€ 3.335	€ 3.335
Ontheffing / afwijking per besluit < 2 maanden ⁹	€ 309	€ 309	€ 309	€ 309
Ontheffing / afwijking per besluit > 2 maanden ⁹	€ 1.474	€ 1.474	€ 1.474	€ 1.474
Goedkeuring wet lease-out ¹⁰			€ 417	€ 417

¹Voor een AtoB operatie is de vliegmaatschappij ook in het bezit van een CAMO als bedoeld in artikel 18 en een exploitatievergunning als bedoeld in artikel 19.

²Voor de 'eerste afgifte AOC (niet zijnde ROC)' is inbegrepen: beoordeling en goedkeuring van de managementorganisatie en veiligheids- en kwaliteitsorganisatie; beoordeling en goedkeuring van het Operations Manual (OM) (Part A, B, C en D); bijschrijving van 1 vliegtuig/helikopter (class/type) inclusief bijbehorende trainingsprogramma's en 1 registratie luchtvaartuig; beoordeling en goedkeuring van kwalificatie van management- en overige stafleden; 1 area of operation (voor 'AtoA/VFR only' geldt: AMS FIR only). Special approvals en Overige approvals & acceptances, als benoemd in bovenstaande tabel, zijn niet inbegrepen.

³Het tarief geldt bij gebruik van het ILT specimen handboek. Indien geen gebruik wordt gemaakt van het ILT specimen handboek dan geldt een tarief van € 8.155.

⁴Het tarief geldt bij gebruik van het ILT specimen handboek. Indien geen gebruik wordt gemaakt van het ILT specimen handboek dan geldt een tarief van € 8.833.

⁵Inclusief: bijschrijven van 1 registratie luchtvaartuig en de beoordeling en goedkeuring van relevante paragrafen in het Operations Manual en trainingsprogramma.

Onder 'class' wordt verstaan een luchtvaartuig per manufacturer/model/series.

⁶Het gaat hier om de beoordeling en goedkeuring van relevante paragrafen in het OM en waar van toepassing het trainingsprogramma (mede indien van toepassing een praktijkcheck). Waar gesproken wordt over Area of Operation, wordt bedoeld de regio's waar de aanvrager voornemens is te gaan vliegen.



⁷ Onder RNAV wordt verstaan PRNAV of BRNAV.

⁸ Onder 'self-supporting operational control' wordt verstaan een station waar vanaf de volledige vluchtvoorbereiding en begeleiding plaatsvindt.

⁹ Voor verzoeken tot ontheffing en/of afwijking wordt het proces gevolgd zoals vastgelegd in artikel 14 van de basisverordening en in artikel 8, tweede en derde lid, van verordening (EG) nr. 3922/1991 voor de onderdelen die nog onder deze verordening vallen.

¹⁰ Het tarief is van toepassing op afwijkende wet lease-out operaties zoals gesteld in verordening (EU) nr. 965/2012, verordening (EG) nr. 3922/1991 en JAR-OPS 3.

¹¹ Dit is het basistarief voor een beoordeling van flight time specification schemes conform de regelgeving. Bij afwijkingen op de regelgeving wordt het tarief onder 'ontheffing /afwijking per besluit > 2 maanden' gerekend per ingediende afwijking. Op de afwijking zelf volgt geen apart besluit. Het besluit betreft het goedkeuren van het flight specification scheme.

3. Het tweede lid komt te luiden:

2. Voor de behandeling van een aanvraag tot wijziging van producten als bedoeld in verordening (EU) nr. 965/2012, verordening (EG) nr. 3922/1991 en JAR-OPS 3, inclusief de documenten die daartoe behoren, zijn de volgende vaste tarieven verschuldigd:

Tabel 2

Wijzigingen	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoA, VFR day only	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoB, VFR day only ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, < 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, maar dan alleen geschikt voor vracht) en ME helikopters ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, > 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, maar dan alleen geschikt voor vracht ¹
Pax	€ 556	€ 556	€ 556	€ 2.327
Overgang van AOC (niet zijnde ROC) AtoA naar een AOC (niet zijnde ROC) AtoB ⁹				
Cargo		€ 417	€ 556	€ 833
Emergency Medical Service per type		€ 833	€ 1.668	€ 1.668
Helicopter Emergency Medical Service per type			€ 1.855	
VFR night per class/type		€ 278	€ 278	
IFR per class/type		€ 556	€ 556	
Bijschrijving:				
– Extra class / type ²	€ 833	€ 833	€ 4.168	€ 8.338
– Extra luchtvaartuig: Registratie van aangevraagde class/type per dag	€ 70	€ 70	€ 145	€ 145
– Bijschrijving luchtvaartuig: registratie per dag, binnen bestaand type ²	€ 145	€ 145	€ 417	€ 417
– Extra registratie per dag	€ 70	€ 70	€ 145	€ 145
Afschrijving class / type ³	€ 278	€ 278	€ 590	€ 590
Afschrijving luchtvaartuig: Registratie per dag	€ 145	€ 145	€ 278	€ 278
Dry lease-out per dag			€ 441	€ 441
Toeslag dry lease-in (goedkeuring)			€ 146	€ 146
– Area of operation (per area) ⁴		€ 556	€ 556	€ 556
– Area of operation world wide in 1 aanvraag ⁴		€ 2.779	€ 2.779	€ 2.779
Special approval: ⁴			€ 1.236	€ 1.236
– Per Low visibility procedure per type per approval:				
○ CAT II				
○ CAT III A or B or C				
○ Take Off below specified minima				
○ Lower than CAT I				
○ Other than Standard CAT II				
○ Approaches utilising EVS				
– MNPS, per type			€ 1.668	€ 1.668
– RNP, per type			€ 1.668	€ 1.668
– RNAV ⁵ , per type			€ 1.236	€ 1.236
– ETOPS, per type			€ 1.855	€ 1.855
– RVSM, per type			€ 618	€ 618
– Gevaarlijke stoffen			€ 618	€ 618
– Helicopter Offshore operations per type			€ 1.769	
– Helicopter Hoist operations per type			€ 1.236	



Wijzigingen	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoA, VFR day only	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoB, VFR day only ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, < 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, maar dan alleen geschikt voor vracht) en ME helikopters ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, > 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, maar dan alleen geschikt voor vracht ¹
– Helicopter night vision imaging system operation (NVIS)			€ 1.855	
– Cabin crew initial training authorisation per type (delivering of attestation)			€ 1.917	€ 1.917
Acceptaties en goedkeuringen ('acceptances and approvals') ⁴				
– Approval & Acceptance process or process for changes not requiring prior approval		€ 556	€ 1.112	€ 1.112
– MEL revisie per type	€ 139	€ 139	€ 695	€ 695
– Electronic Flight Bag per type, inclusief handboekwijziging			€ 2.223	€ 2.223
– Steep approach per type/runway, inclusief handboekwijziging			€ 1.668	€ 1.668
– User approval per synthetisch trainingstoel			€ 441	€ 441
– Alternative training and qualification programme per type			€ 4.447	€ 4.447
– Other self-supporting operational control than home base ⁵				
○ binnen Nederland		€ 1.112	€ 1.112	€ 1.112
○ binnen Europa		€ 2.223	€ 2.223	€ 2.223
○ buiten Europa		€ 3.335	€ 3.335	€ 3.335
Organisaties met goedgekeurd Approval & Acceptance process or process for changes not requiring prior approval: Goedkeuring / acceptatie handboekrevisie per subdeel van het OM (per wijzigingsaanvraag) ⁷			€ 292	€ 437
Organisaties zonder goedgekeurd Approval & Acceptance process or process for changes not requiring prior approval: Goedkeuring / acceptatie handboekrevisie per subdeel van het OM (per wijzigingsaanvraag) ⁷	€ 145	€ 145	€ 437	€ 774
Goedkeuring / acceptatie trainingsprogramma, of type kwalificatie programma per class/ type, per programma	€ 139	€ 139	€ 417	€ 417
Goedkeuring / acceptatie personen (AM, QM of CM, en PH's of nominated persons), per persoon	€ 139	€ 139	€ 417	€ 417
Goedkeuring / acceptatie overige stafleden, per persoon	€ 139	€ 139	€ 139	€ 139
Wijziging operator naam en / of principal place of business	€ 139	€ 139	€ 139	€ 139
Goedkeuring wet lease (in- en out) ¹⁰			€ 417	€ 417
Ontheffing / afwijking per besluit < 2 maanden ⁸	€ 309	€ 309	€ 309	€ 309
Ontheffing / afwijking per besluit > 2 maanden ⁸	€ 1.475	€ 1.475	€ 1.475	€ 1.475
Overige wijzigingen, per besluit	€ 278	€ 278	€ 278	€ 278

¹ Voor een AtoB operatie is de vliegmaatschappij ook in het bezit van een CAMO als bedoeld in artikel 18 en een exploitatievergunning als bedoeld in artikel 19.

² Inclusief: bijschrijven van 1 registratie luchtvaartuig en de beoordeling en goedkeuring van relevante paragrafen in het Operations Manual (OM) en trainingsprogramma.

³ Inclusief: afschrijven van laatste luchtvaartuig(en) registratie(s) en de beoordeling en goedkeuring van relevante paragrafen in het OM.

⁴ Het gaat hier om de beoordeling en goedkeuring van relevante paragrafen in het OM en waar van toepassing het trainingsprogramma (mede indien van toepassing een praktijkcheck). Waar gesproken wordt over Area of Operation, wordt bedoeld de regio's waar de aanvrager voornemens is te gaan vliegen.

⁵ Onder RNAV wordt verstaan PRNAV of BRNAV.

⁶ Onder 'self-supporting operational control' wordt verstaan een station waar vanaf de volledige vluchtvoorbereiding en begeleiding plaatsvindt.

⁷ Hieronder wordt verstaan alle operationele boekwerken die een afgeleide zijn van het OM (bv. OM A, OM A 1, OM B, OM C, OM D, Cabin Crew Manual, Station Manual, Quality Manual, etc) met uitzondering van de beoordeling en goedkeuring van MEL, Electronic Flight Bag, Steep approach, user approval process, Alternative Training and Qualification Programme and other self-supporting operational control than home.

⁸ Voor verzoeken tot ontheffing en/of afwijking wordt het proces gevolgd als vastgelegd in artikel 14 van de basisverorde-



ning en in artikel 8, tweede en derde lid, van verordening (EG) nr. 3922/1991 voor de onderdelen die nog onder deze verordening vallen.

⁹ Voor de overgang naar een hogere klasse wordt het verschil in basistarief getarifeerd. Verder geldt dan de toelichting als gesteld in artikel 17, eerste lid, onder noot 2.

¹⁰ Het tarief geldt voor wet lease-in waarvoor voorafgaande goedkeuring is vereist en voor afwijkende wet lease-out operaties zoals gesteld in verordening (EU) nr. 965/2012, verordening (EG) nr. 3922/1991 en JAR-OPS 3.

ARTIKEL VII

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2016 met uitzondering van ARTIKEL I, onderdeel C, dat in werking treedt met ingang van 23 juni 2016.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma*



TOELICHTING

Algemeen

Onderhavige regeling wijzigt de Regeling boorduitrusting, de Regeling historische luchtvaart, de Regeling luchtverkeersdienstverlening, de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 en de Regeling tarieven luchtvaart 2008.

- In de Regeling boorduitrusting zijn de eisen aan radioapparatuur aangepast naar aanleiding van de omschakeling naar 8,33 kHz-kanaalafstand in delen van het luchtruim met luchtruimklasse D. De tweede aanpassing van de regeling ziet op een specifieke bepaling in de radiotelefonische berichtenwisseling in het hogere luchtruim die afwijkt van de algemene procedures in de berichtenwisseling. De derde aanpassing ziet op de mogelijkheid om bij een specifieke naderingsvliegprocedure een deel van de vlucht horizontaal uit te voeren na het omzetten van de hoogtemeter. De laatste aanpassing betreft een technische aanpassing in verband met de verwijzing naar internationale normen.
- In de Regeling historische luchtvaart worden abusievelijk verwijderde voorschriften ten aanzien van de vluchtuitvoering weer opgenomen in de ministeriële regeling.
- In de Regeling luchtverkeersdienstverlening is een redactionele aanpassing gedaan.
- In de Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen wordt de mogelijkheid gecreëerd om ceremoniële vluchten te kunnen uitvoeren tijdens de jaarlijkse herdenking bij het Indisch monument in Den Haag. Tevens wordt in de regeling opgenomen dat het luchtruim wordt gesloten voor burgerluchtverkeer bij een drietal andere herdenkingen. Deze gebieden met beperkingen werden in voorgaande jaren bij besluit ingesteld.
- In de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 zijn enkele vrijstellingen van de luchtverkeersregels opgenomen voor het landelijk politiekorps (politie) en Kustwacht Nederland (kustwacht) in het kader van hun activiteiten van openbaar belang. Tevens is een vrijstelling opgenomen om in het kader van de verschillende vliegopleidingen 's nachts onder zichtvliegvoorschriften de vlucht te kunnen uitvoeren.
- In de Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt artikel 17 aangepast om de toepassingsbereik ervan te verbreden.

In het artikelsgewijze deel van de toelichting zullen de aanpassingen nader worden toegelicht.

Uitvoering

- De wijzigingen in de Regeling boorduitrusting zijn reeds met de betrokken gebruikers afgestemd.
- De wijziging in de Regeling boorduitrusting waarin een afwijkend woordgebruik in de radiotelefonische berichtenwisseling wordt opgenomen, zal niet leiden tot problemen in de uitvoering. Met de afwijking wordt in het hogere luchtruim een stap gezet richting harmonisatie van luchtverkeersdienstverlening tussen de daar samenwerkende staten. In het luchtruim op en beneden vlieg niveau (FL) 245 worden de luchtverkeersdiensten verzorgd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). LVNL zal luchtverkeersdiensten blijven verlenen conform de internationale procedures voor standaard woordgebruik in de radiotelefonische berichtenwisseling.
- Bij de herdenking bij het Indisch monument in 2015 is vooruitlopend op een wijziging in de regelgeving een ceremoniële langsvlucht toegestaan. Met onderhavige wijziging van de Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen worden dergelijke vluchten jaarlijks toegestaan.
- De wijzigingen in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 ten aanzien van activiteiten van openbaar belang en de nachtvluchten in het kader van de vliegopleidingen, betreffen vooral omzetting van herhaaldelijke ontheffingen in vrijstellingen.
- In de Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt artikel 17 aangepast om de toepassingsbereik ervan te verbreden.

Toezicht en Handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de regelingen die bij deze regeling gewijzigd worden.

Onderhavige regeling is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd. De regeling is uitvoerbaar en handhaafbaar. Uitbereiding van de capaciteit van de ILT is voor de regeling niet aan de orde.

Effecten op administratieve lasten en nalevingskosten

- De wijziging in de nalevingskosten bij de extra eisen ten aanzien van de radioapparatuur met 8,33 kHz-kanaalafstand wordt in het artikelsgewijze deel van de toelichting beschreven.
- Met de vrijstellingen voor de Nederlandse politie en de kustwacht worden de nalevingskosten voor



politie en kustwacht verlaagd en wordt de administratieve lastendruk voor politie en kustwacht verminderd, evenals voor de Inspectie Leefomgeving en Transport.

- De overige wijzigingen in de Regeling boorduitrusting, Regeling luchtverkeersdienstverlening, Regeling historische luchtvaart, Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen en Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 brengen geen wijziging in de administratieve lasten voor burgers en bedrijven en nalevingskosten met zich mee.

Internetconsultatie

Om de volgende redenen is afgezien van internetconsultatie:

- De wijzigingen met noemenswaardige gevolgen zijn rechtstreeks aan de desbetreffende gebruikers en uitvoeringsinstanties voorgelegd.
- De vrijstellingen voor vluchten van openbaar belang zijn dusdanig noodzakelijk dat consultatie niet in betekende mate zal leiden tot aanpassing van het voorstel.
- De mogelijkheid tot het uitvoeren van een ceremoniële vlucht tijdens de herdenking bij het Indisch monument heeft geen noemenswaardige gevolgen voor burgers en bedrijven en is een gewenste wijziging voor de deelnemers aan de herdenking. De toegevoegde sluitingen bij de herdenkingen van Margraten, Soesterberg en Roermond worden reeds jaarlijks ingesteld bij besluit.
- De overige wijzigingen brengen geen ingrijpende verandering teweeg in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en hebben ook geen ingrijpende gevolgen voor de uitvoeringspraktijk.

Vaste verandermomenten

Er is afgeweken van de vaste verandermomenten, met dien verstande dat wordt afgezien van de publicatie twee maanden voor de inwerkingtreding. De wijzigingen in de Regeling boorduitrusting en in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 zijn tijdig rechtstreeks met de gebruikers en uitvoeringsorganisaties afgestemd waardoor deze voldoende voorbereidingstijd en informatie hebben gekregen. Vertraging levert, gelet op de doelgroep, grote nadelen op voor de belanghebbende partijen. De overige wijzigingen betreffen reparatieregeling.

In het geval van ARTIKEL I, onderdeel C, wordt aansluiting gezocht bij de datum van publicatie van de luchtvaartgids. De luchtvaartgids is voor luchtvaarders leidend wat betreft de regels die in het luchtruim gelden. Aanpassing van de luchtvaartgids vindt alleen plaats op in Europees verband vooraf gestelde data (AIRAC-data).

Artikelsgewijs

ARTIKEL I

A

In artikel 3 van de Regeling boorduitrusting is een extra verplichting opgenomen voor vluchten volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR-vluchten) de vlucht uit te voeren met radioapparatuur aan boord die kan werken met 8,33 kHz-kanaalafstand.

De Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012 van de Commissie van 16 november 2012 tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim (Verordening (EU) nr. 1079/2012) bevat de verplichting voor IFR-vluchten in luchtruimklasse A, B en C de vlucht uit te voeren met radioapparatuur met 8,33 kHz-kanaalafstand. De civiele plaatselijke luchtverkeersleidinggebieden (CTR's) hebben luchtruimklasse C. De militaire CTR's zijn echter omgezet van luchtruimklasse C naar luchtruimklasse D – met uitzondering van Eindhoven – om lichtere separatie-eisen te kunnen toepassen gelet op het verkeersaanbod op die luchthavens. Bij de uitvoering van verordening (EU) nr. 1079/2012 worden, gelet op het veiligheidsbelang bij het voorkomen van versnippering in het luchtruim, alle frequenties in Nederland omgezet naar 8,33 kHz-kanaalafstand. Doordat de verordening de verplichting van radioapparatuur met 8,33 kHz-kanaalafstand ontbeert in luchtruimklasse D ontstaat er een veiligheidsprobleem. Indien de IFR-vluchten niet zijn uitgerust met radioapparatuur met 8,33 kHz-kanaalafstand, zijn zij niet in staat met de plaatselijke luchtverkeersleiding mondeling te communiceren of kan interferentie in communicatie met ander luchtverkeer ontstaan.

Door het opleggen van deze extra verplichting is er geen sprake van maximaal lastenluwe implementatie van de Europese verordening. Hier zijn echter zwaarwegende beleidsredenen voor. Verordening (EU) nr. 1079/2012 heeft tot doel de congestie van frequenties door toename van de capaciteit te voorkomen, middels een geharmoniseerd frequentiegebruik in het gehele Europese luchtruim. Wanneer de militaire CTR's met luchtruimklasse D niet zouden zijn meegenomen in de omzetting naar 8,33 kHz-kanaalafstand, zou er onvoldoende uitvoering worden gegeven aan het doel van de verordening. Het verplicht stellen van de radioapparatuur met 8,33 kHz-kanaalafstand in luchtruimklasse D is



hierdoor noodzakelijk om lucht-grondcommunicatie zeker te stellen.

Met deze extra verplichting ten aanzien van de eisen aan radioapparatuur zijn geen extra administratieve lasten gemoeid. Wel zijn er extra nalevingskosten voor bedrijven die in de desbetreffende gebieden vluchten uitvoeren. De verordening bevat echter een gefaseerde transitie naar 8,33 kHz-kanaalafstand. Op 31 december 2017 zal in het hele gemeenschappelijke Europese luchtruim de transitie naar 8,33 kHz-kanaalafstand voltooid moeten zijn. Dit betreft een algemene verplichting voor alle vluchten in alle luchtruimklassen. De nalevingskosten die geraamd zijn voor deze algemene verplichting vanaf 31 december 2017, worden met deze verplichting enkel vervroegd in tijd.

B

Nederland heeft in het hogere deel van het vluchtinformatiegebied (FIR) het Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Center (MUAC) aangewezen als luchtverkeersdienstverlener. MUAC is een luchtverkeersdienstverlener die middels een samenwerkingsverband tussen Nederland, België, Duitsland en Luxemburg (vier Staten) binnen de internationale organisatie Eurocontrol de luchtverkeersdienstverlening verzorgt ten behoeve van het luchtverkeer boven 24.500 voet (FL 245). Om hun dienstverlening veilig en efficiënt te kunnen uitvoeren is het van belang, dat de regelgeving die de luchtverkeersdienstverlening boven FL 245 beslaat, in de vier Staten is geharmoniseerd. De reden hiervoor is dat MUAC in het luchtruim van de vier Staten diensten verleent volgens een 'seamless system', dat geen rekening houdt met FIR- en landsgrenzen. De luchtruimregelgeving van de vier Staten was echter niet volledig geharmoniseerd. Waar er verschillen in luchtruimregelgeving bestonden tussen de vier Staten, moest MUAC voor uitvoering kiezen voor de regelgeving van die Staten die het best paste bij de operatie van MUAC. Formeel gezien leidde dit ertoe, dat de 'seamless' operatie van MUAC op sommige punten niet in lijn was met de regelgeving van bepaalde Staten. Hiervan is nog sprake op het enkele punt van woordgebruik in radiotelefonische berichtenwisseling. De radiotelefonische berichtenwisseling wordt in beginsel uitgevoerd overeenkomstig de richtsnoeren in hoofdstuk 12 van Document 4444 (Doc. 4444). Doc. 4444 behelst de procedures voor luchtvaartnavigatiediensten voor het onderdeel luchtverkeersleidingsdiensten (PANS-ATM). Deze procedures zijn aanvullend op de standaarden en aanbevolen werkwijzen in de Bijlage 2 en Bijlage 11 bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago). Echter, door MUAC is geconstateerd dat in de genoemde communicatie bij de verandering van een vlieghoogte, uitgedrukt in vliegniveaus (flight levels), in de Engelse taal het woord 'TO' bij hun luchtvaardenden tot verwarring kan leiden met het Engelse cijfer 'TWO'. Deze term is echter wel voorgeschreven in Doc. 4444.

De Regeling boorduitrusting stelt gebruikmaking van het standaardradiotelefonie-woordgebruik, vermeld in het Doc. 4444, verplicht bij het verlenen van luchtverkeersdiensten.

Nederland is in de FIR Amsterdam verantwoordelijk voor het stellen van normen ten aanzien van de verlening van luchtverkeersdiensten. Hiermee is Nederland met de andere drie Staten medeverantwoordelijk om deze normen te harmoniseren om de veilige luchtverkeersdienstverlening door MUAC te kunnen garanderen. Duitsland heeft reeds in de nationale regelgeving een afwijking op het standaardradiotelefonie-woordgebruik opgenomen. Door de afwijking in de Regeling boorduitrusting op te nemen wordt de regelgeving van de vier Staten verder geharmoniseerd wat de veilige en efficiënte luchtverkeersdienstverlening door MUAC bevordert. België en Luxemburg hebben aangegeven Nederland te volgen.

C

De wijziging van artikel 13f van de Regeling boorduitrusting ziet er op het parallel naderen van de luchthaven Schiphol (Schiphol) conflictvrij te houden na aanpassing van een vertrekprocedure op de luchthaven Rotterdam (Rotterdam The Hague Airport).

Op Schiphol zijn naderingsroutes vastgesteld waarbij twee vluchten parallel Schiphol kunnen naderen. Deze vluchten – op de landingsbanen 36R en 36C – beginnen hun eindnadering op de eindnaderingshoogte van respectievelijk 3.000 voet en 2.000 voet. Het starten op een Standard Instrument Departure in westelijke richting vanaf baan 06 van Rotterdam The Hague Airport heeft, door de interferentie met Schiphol, een verzwarend effect in de coördinatie tussen verkeersleiders op de naderingsroute voor baan 36C. Hierdoor kan het luchtverkeer niet zonder meer op een vlotte en ordentelijke wijze door de luchtverkeersleider worden afgehandeld. De aanvlieghoogte voor de eindnadering voor baan 36C is bij operaties waarin Schiphol parallel wordt genaderd aan de baan 36R, naar 4.000 voet verhoogd, teneinde conflicten door te weinig ruimte tussen vertrekkend luchtverkeer van Rotterdam The Hague Airport op baan 06 en parallel naderend luchtverkeer op banen 36C en 36R op Schiphol te voorkomen. Deze hoogte is echter gelegen in de transitie laag die 1.000 voet separatie tussen de vluchten garandeert en in beginsel niet bedoeld is om een horizontale vlucht uit te voeren. Doordat vliegtuigen in de transitie laag met verschillende drukinstellingen kunnen vliegen, is 1.000 voet separatie noodzakelijk om voldoende buffer te hebben.

Met de aanpassing van artikel 13f van de Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt het gedurende



de tijd dat deze parallel naderen operatie wordt uitgevoerd, mogelijk gemaakt om horizontaal te vliegen in de transitie laag. De luchtverkeersleiding draagt zorg voor minimaal 1.000 voet separatie met overig verkeer.

D

In artikel 15 van de Regeling boorduitrusting was geregeld, dat de Minister zorg draagt voor een vertaling van delen van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago en aanvullende richtsnoeren in het kader van het bepaaldheidsgebod. Deze bepaling is inmiddels achterhaald door artikel 11.28 van de Wet luchtvaart, waarin is bepaald dat het doel van het bepaaldheidsgebod in de luchtvaartregelgeving beter kan worden bereikt door de strafrechtelijk te handhaven normen in het Engels te stellen. Het gaat namelijk om een doelgroep die is gewend in de betrokken vreemde taal te communiceren, en om voorschriften met een in hoge mate technisch karakter die moeilijk vertaalbaar zijn met de kans op discrepanties met de authentieke versie en dus op verwarring bij de doelgroep en in de handhaving. Met het vervallen van artikel 15 van de Regeling boorduitrusting wordt de regeling in lijn gebracht met artikel 11.28 van de Wet luchtvaart.

ARTIKEL II

In de wijzigingsregeling van 9 december 2014¹ waarin verschillende ministeriële regelingen zijn gewijzigd naar aanleiding van de inwerkingtreding van de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012² (SERA), zijn abusievelijk uit artikel 5 van de Regeling historische luchtvaart een zestal leden verwijderd. In de onderhavige regeling worden deze oorspronkelijke bepalingen aangaande vluchtuitvoering teruggeplaatst.

Er zijn in de tussentijdse periode geen overtredingen geconstateerd waar ten onrechte op is gehandhaafd.

Er is tevens een redactionele aanpassing gedaan.

ARTIKEL III

In de begripsbepalingen van Transponder Free Zone en Transponder Mandatory Zone stonden nog verwijzingen naar de inmiddels ingetrokken Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties. Deze zijn vervangen door een verwijzing naar de Regeling boorduitrusting.

ARTIKEL IV

In de Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen is onder andere bepaald, dat het uitoefenen van het burgerluchtverkeer in het luchtruim boven het Indisch monument in Den Haag, gedurende de jaarlijkse nationale herdenking bij het Indisch monument is verboden. In de voorbereiding op de herdenking in 2015 is echter door de Stichting Herdenking 15 Augustus 1945 (de Stichting) de wens geuit een langsvlucht met een historisch watervliegtuig uit te voeren tijdens de herdenking. Door middel van een anticiperende handhavingsbeschikking heeft de ceremoniële langsvlucht doorgang kunnen vinden. De desbetreffende langsvlucht is zeer gewaardeerd door de aanwezigen en de Stichting.

In de Regeling sluiting luchtruim nationale herdenkingen is voorzien in de mogelijkheid dergelijke vluchten uit te voeren, mits op voordracht van de Stichting de vlucht vooraf bij de ILT is aangemeld, de vlucht voldoet aan zichtvliegvoorschriften, bedoeld in SERA, en bij de uitvoering van de vlucht rekening wordt gehouden met het beperken van geluidshinder.

Er is tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt beperkingen aan het burgerluchtverkeer op te leggen om militaire ceremoniële langsvluchten te kunnen uitvoeren tijdens de herdenkingen in Margraten, Soesterberg en Roermond. In voorgaande jaren werden dergelijke beperkingen opgelegd met een besluit tot instelling van een tijdelijk gebied met beperkingen. Vanwege de aard van de beperkingen – ter bescherming van het luchtverkeer ten opzichte van bijzondere luchtverkeersactiviteiten – worden de gebieden enkel ingesteld wanneer de ceremoniële langsvluchten daadwerkelijk plaats zullen vinden en bekend worden gemaakt via een Notice to airmen (NOTAM).

¹ 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 luchtvaarnavigatiediensten 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 (Stcrt. 2014, 35427).

² Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaarnavigatiediensten 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, L 281).



Voor de herdenkingen in Margraten en Soesterberg is vanwege het speciale karakter van de beide ceremonieën de mogelijkheid geschapen om af te wijken van de gangbare minimumvlieghoogte. Bij beide herdenkingen is een minimumvlieghoogte van 150 meter boven grondniveau (500 voet AGL) toegestaan.

ARTIKEL V

SERA bevat in artikel 4 de mogelijkheid voor de lidstaten voor bepaalde activiteiten van openbaar belang en de opleiding die nodig is om deze activiteiten veilig te kunnen uitvoeren, vrijstelling te verlenen van de eisen uit de verordening, zijnde de luchtverkeersregels. Ontheffingen voor politie en kustwacht die ieder jaar opnieuw worden afgegeven, zijn hiermee omgezet naar vrijstellingen, wat een vermindering van de administratieve lastendruk met zich meebrengt. Tevens zijn enkele vrijstellingen uitgebreid die per onderdeel nader zijn toegelicht.

Verder is de vrijstelling voor vluchten op basis van zichtvliegvoorschriften (VFR-vluchten) die 's nachts dienen te worden uitgevoerd in het kader van de vliegopleiding, uitgebreid. Ook deze vluchten werden voorheen op basis van een ontheffing toegestaan.

A

De kustwacht heeft overeenkomstig het Besluit instelling Kustwacht zowel dienstverleningstaken als handhavingstaken. In het kader van de dienstverleningstaken worden specifiek Search and Rescue vluchten (SAR-vluchten) vrijgesteld. De kustwacht voert echter ook vluchten uit in het kader van haar handhavingstaken, vaak ter ondersteuning van politie en douane, waarvoor in dat kader ook vrijstelling van enkele luchtverkeersregels is vereist. Hiertoe is een begripsomschrijving van kustwachtvlucht in de begripsomschrijvingen toegevoegd.

B

In artikel 2.1 van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 is de mogelijkheid opgenomen voor SAR-vluchten, politievluchten en vluchten door de kustwacht in het kader van hun handhavingstaken (kustwachtvluchten) om lager te vliegen dan de minimumvlieghoogtes in SERA. Door de lagere minimumvlieghoogte wordt het mogelijk gemaakt voorwerpen uit te werpen en mensen af te zetten, indien dit noodzakelijk is in het kader van hun taken.

C

In voorkomende gevallen blijkt het voor de kustwacht tevens noodzakelijk te zijn kustwachtvluchten uit te voeren buiten de daglichtperiode. Deze vluchten worden zowel met een helikopter als met een vliegtuig uitgevoerd. Gezien de samenhang tussen kustwachtvluchten en politievluchten worden kustwachtvluchten aan de vrijstelling van artikel 2.2 toegevoegd onder dezelfde voorwaarden.

D

Om hun handhavingstaken effectief te kunnen uitvoeren is de vrijstelling ten aanzien van het vliegen met gedoofde lichten onder dezelfde voorwaarden uitgebreid tot kustwachtvluchten.

E

Er zijn twee nieuwe artikelen ingevoegd. In het nieuwe artikel 2.5 is aan SAR-vluchten, politievluchten en kustwachtvluchten vrijstelling verleend om een VFR-vlucht uit te voeren in gebieden met luchtruimklasse A. VFR-vluchten in luchtruimklasse A zijn in beginsel in SERA niet toegestaan. De vrijstelling gebeurt onder dezelfde voorwaarden als de eerder afgegeven jaarlijkse ontheffingen.

In het nieuwe artikel 2.6 is aan SAR-vluchten, politievluchten en kustwachtvluchten vrijstelling verleend voor het uitwerpen van voorwerpen of stoffen. Het toepassingsbereik van de vrijstelling is ten opzichte van de eerder afgegeven ontheffingen uitgebreid met het uitwerpen van voorwerpen en stoffen boven land naast het uitwerpen van voorwerpen en stoffen boven water. De voorschriften die aan de vrijstelling zijn verbonden, borgen de veilige uitvoering van de vrijstelling.

F

VFR-vluchten buiten de daglichtperiode (nachtvluchten) zijn in Nederland niet toegestaan. In artikel 3.2 zijn nachtvluchten mogelijk gemaakt in het kader van de vliegopleiding voor het verkrijgen van een



bewijs voor beroepsvlieger op vliegtuigen (CPL A). Verordening (EU) nr. 1178/2011³ stelt echter ook de eis van nachtvluchten met andere luchtvaartuigen dan vliegtuigen, in het kader van de opleidingen tot verkeersvlieger (ATPL), beroepsvlieger (CPL) of de bevoegdverklaring instrumentvliegen of nachtvliegen. Deze nachtvluchten dienen overeenkomstig de verordening als VFR-vlucht te worden uitgevoerd. De meeste nachtvluchten in het kader van de vliegopleidingen vinden nu op Lelystad Airport al plaats met een ontheffing. Om structureel aan de eisen van de verordening te voldoen is de vrijstelling voor de nachtvluchten uitgebreid. De vrijstelling omvat nu ook de nachtvluchten in het kader van de vliegopleiding die met een ontheffing worden uitgevoerd en eventuele nachtvluchten van en op andere luchthavens.

De nachtvluchten moeten passen binnen de openingstijden van de dienstdoende luchthaven en worden uitgevoerd binnen de milieukaders die het desbetreffende luchthavenbesluit met zich meebrengt.

ARTIKEL VI

A

Het opschrift van afdeling 2.4 is van 'vergunning tot vluchtuitvoering/ AOC, vervoer' naar 'vluchtuitvoering' gewijzigd om de verbreding van de tarieven in artikel 17 tot uitdrukking te brengen.

B

Het huidige artikel 17 bevat tarieven die aan commerciële operators (houders van een AOC, niet zijnde een ROC) in rekening worden gebracht. Niet commerciële operaties, zijnde de operaties die onder Parts NCC en NCO van verordening (EU) nr. 965/2012 vallen, vallen momenteel daar niet onder. Daarvoor geldt namelijk nog een opt-out. Met ingang van 25 augustus 2016 eindigt de opt-out periode voor de Parts NCC en NCO (niet-commerciële operaties) uit verordening (EU) nr. 965/2012. De opt-out voor Part SPO (gespecialiseerde operaties) van deze verordening eindigt op 21 april 2017. Organisaties, die moeten voldoen aan het gestelde in de Parts NCC, NCO en SPO dienen, waar vereist in verordening (EU) nr. 965/2012, en door de aanvrager gewenst, de verplichte autorisaties te hebben geregeld. Voor de beoordeling van deze verplichte autorisaties kent de Regeling tarieven luchtvaart 2008 nu al tarieven, maar deze gelden alleen voor AOC-houders. In artikel 17 dienen daarom ook tarieven voor deze operaties te worden opgenomen: het artikel wordt daartoe verbreed. Tot uiterlijk 21 april 2017 blijven voor de rondvluchtbedrijven (AtoA) vermeld in kolom 2 van tabel 1 en 2 verordening (EG) nr. 3922/1991 van kracht voor vliegtuigen en JAR-OPS 3 voor helikopters. Daarom gelden tabel 1 en 2 nog steeds voor deze bedrijven. Door de tabellen uit artikel 17 geldig te maken voor de gehele verordening (EU) nr. 965/2012, wordt dus geen wijziging van de inhoud van de producten beoogd en ook geen wijziging van de hoogte van de tarieven, maar een verbreding van de doelgroep van aanvragers.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema*

³ Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU L 311).