



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 9 oktober 2019, nr. IENW/BSK-2019/203283, tot wijziging van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 in verband met het gedeeltelijk opheffen van het verbod op het zichtvliegen buiten de daglichtperiode

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 18, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1 worden in de alfabetische rangschikking van begrippen negen begripsomschrijvingen ingevoegd, luidende:

*daglichtperiode*: daglichtperiode als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014;

*luchtschip*: luchtschip als bedoeld in artikel 1 in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

*MLA*: MLA als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

*MLH*: MLH als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

*TMG*: TMG als bedoeld in artikel 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

*schermvliegtuig*: schermvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

*uitvoeringsverordening (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) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);

*vliegtuig*: vliegtuig als bedoeld in bedoel in artikel 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

*vrije ballon*: vrije ballon als bedoeld in artikel 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

B

Artikel 3.2. komt te luiden:

#### Artikel 3.2. Vluchtuitvoeringen buiten de daglichtperiode

1. Het uitvoeren van een vlucht met een vliegtuig, helikopter, luchtschip of TMG buiten de daglichtperiode is toegestaan onder de voorwaarden, bedoeld in paragraaf SERA.5005, onderdeel c, van de bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012.
2. Onverminderd het eerste lid mogen met MLA's, MLH's en schermvliegtuigen slechts vluchten worden uitgevoerd gedurende de daglichtperiode.

### ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2020.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### *Inleiding*

De onderhavige regeling strekt tot wijziging van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014. Hiermee wordt het verbod op het vliegen onder zichtvliegvoorschriften, ook wel VFR ('*visual flight rules*'), buiten de daglichtperiode gedeeltelijk opgeheven.

Verordening (EU) nr. 1178/2011 stelt het vliegen buiten de daglichtperiode onder zichtvliegvoorschriften verplicht voor het behalen van verscheidene vliegopleidingen (zowel commercieel als privé en recreatief).

In Nederland is het in beginsel verboden voor vliegverkeer dat onder zichtvliegvoorschriften vliegt, om buiten de daglichtperiode te vliegen.

Van dit verbod zijn een aantal categorieën VFR-vluchten (vluchten volgens zichtvliegvoorschriften) vrijgesteld. Dit zijn bijvoorbeeld speciale vluchten zoals politie-, kustwacht, HEMS-vluchten<sup>1</sup> en trainingsvluchten voor opleidingen. In 2016 zijn vrijstellingen voor opleidingsvluchten verruimd opdat aan de opleidingsverplichtingen onder de FCL-verordening voldaan kon worden.

Voor de vliegveiligheid is het echter ook van belang dat de vlieger zijn vliegvaardigheden in het donker bijhoudt nadat de opleiding is afgerond. Met het oog op het bijhouden van vaardigheden wijken Nederlandse vliegers daarom uit naar het Verenigd Koninkrijk, Duitsland of Frankrijk omdat daar wel in het donker gevlogen mag worden. Om deze reden heeft de luchtvaartsector, te weten de AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association), NVL (Nederlandse Vereniging van Luchthavens), NACA (Netherlands Association of Commercial Aviation) en KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart) de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verzocht het verbod op zichtvliegen buiten de daglichtperiode op te heffen. Hier is gehoor aan gegeven doordat in de onderhavige regeling het verbod voor een aantal categorieën luchtvaartuigen is opgeheven.

Bijkomend voordeel is dat er gedurende het hele jaar dagelijks langer gevlogen kan worden. Vooral vluchten in de winter zullen hier profijt van hebben omdat de daglichtperiode dan korter is. Daarbij geldt natuurlijk wel dat het vliegen buiten de daglichtperiode moet passen binnen de openingstijden van luchthavens en dat voldaan moet worden aan de gebruiksruijme en milieukaders die de luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen stellen, zoals de grenswaarden voor de geluidbelasting. Het is aan de luchthaven om het verkeer zo te verdelen dat dit binnen de vergunde geluidsruijme blijft.

Risicomitigerende maatregelen voor vliegen onder zichtvliegvoorschriften zijn verplicht gesteld in Verordening (EU) nr. 923/2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures (de SERA-verordening) in paragraaf SERA.5005, onder c. Zo is de vlieger die buiten de daglichtperiode wil vliegen onder andere verplicht een vliegplan in te dienen, tweezijdig radiocontact te houden en is hij gebonden aan eisen voor bijvoorbeeld obstakelklaring en zichtomstandigheden.

#### *Uitvoering en handhaving*

De onderhavige wijziging is voor een Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT heeft een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets uitgevoerd op deze regeling. Naar aanleiding van de HUF-toets is besloten niet vast te houden aan de verplichting dat ten minste de start of de landing moet plaatsvinden op een in Nederland gelegen luchthaven, omdat VFR-vluchten moeilijk te traceren zijn en dit daarom in de praktijk moeilijk te handhaven zou zijn, terwijl tegelijkertijd het schrappen van deze verplichting naar verwachting geen of slechts een gering effect zal hebben op het aantal vluchten buiten UDP. Daarnaast betekent het schrappen van deze verplichting dat op dit punt de regeling in lijn wordt gebracht met omliggende landen.

#### *Effecten op de administratieve lasten en nalevingskosten*

De onderhavige regeling brengt geen nieuwe administratieve lasten en nalevingskosten met zich mee. In positieve zin heeft de regeling een kostenbesparend effect voor VFR-buiten-UDP-vliegers, aangezien er niet meer naar het buitenland hoeft te worden gereisd om de betreffende vliegvaardigheden bij te houden. Deze besparing zal voor een vlieger uit de Randstad groter zijn dan voor een vlieger uit de grensstreek.

De ILT ontvangt gemiddeld jaarlijks ongeveer zeventien aanvragen voor ontheffing van het verbod om

<sup>1</sup> HEMS: helicopter emergency medical service.



VFR te vliegen buiten de uniforme daglichtperiode. De afschaffing van het verbod, en dus het wegvallen van de noodzaak tot het aanvragen van een ontheffing, levert eveneens een directe besparing op.

### **Internetconsultatie**

Het ontwerp van de regeling is aangeboden voor internetconsultatie. Ook mede naar aanleiding van de reacties op de internetconsultatie is besloten niet vast te houden aan de verplichting dat ten minste de start of de landing moet plaatsvinden op een in Nederland gelegen luchthaven.

### **MKB-toets**

Het proces om te komen tot de voorgestelde regeling is afgerond vóór de invoering van de MKB-toets. Om die reden is er geen MKB-toets uitgevoerd.

Echter in de voorbereiding om te komen tot de voorgestelde regeling is veelvuldig overlegd met de General Aviation sector. Een van de partijen hierin is de Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA), de branchevereniging voor commerciële luchtvaartbedrijven. Het aantal commerciële vliegbedrijven in de kleine luchtvaart is overzichtelijk en de NACA is hiervan een goede afspiegeling.

### **Inwerkingtreding**

De datum van inwerkingtreding is 1 januari 2020. Dit is een van de vaste verandermomenten en hiermee wordt de termijn van minimaal twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding in acht genomen.

### **Artikelsgewijs**

#### **Artikel I**

##### *Onderdeel A*

Enige begripsomschrijvingen ontbraken in de regeling en deze worden met de onderhavige wijziging toegevoegd.

##### *Onderdeel B*

1. De uitbreiding van de vrijstelling noopt tot aanpassing van het opschrift van artikel 3.2 van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014. Voorts had artikel 3.2. ook betrekking op vrije ballonnen, terwijl artikel 3.1 voorziet in een aparte regeling voor vrije ballonnen. Om deze dubbeling ongedaan te maken zijn vrije ballonnen uit artikel 3.2 geschrapt.  
De categorie TMG (touring motor glider) is nieuw aan artikel 3.2 toegevoegd.  
Paragraaf SERA.5005, onderdeel c, van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 geeft de voorwaarden voor het uitvoeren van VFR-vluchten buiten de daglichtperiode.
2. In artikel 18 van het Besluit luchtverkeer 2014 is bepaald dat het uitvoeren van een VFR-vlucht buiten de daglichtperiode niet is toegestaan, behalve wanneer een vrijstelling of ontheffing is verleend door de Minister. In artikel 8 van de Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen is bepaald dat alleen tijdens de daglichtperiode vluchten met dergelijke toestellen mogen worden uitgevoerd. Met de onderhavige wijzigingen blijft het verbod op VFR-vluchten buiten de daglichtperiode voor deze categorieën gehandhaafd.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga*