



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 9 december 2014, nr. IENM/BSK-2014/260116, houdende vaststelling van regels tot vrijstelling van het Besluit luchtverkeer 2014 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 (Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014)

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

Gelet op de artikelen 3, 18, tweede lid, en 19, eerste en tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014;

BESLUITEN:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1 Begripsomschrijving

In deze regeling wordt verstaan onder:

HEMS-vlucht: vlucht met een helikopter uitgevoerd krachtens een AOC met voorziening A3-Emergency medical service;

JAR-OPS 3: sectie 1 van het technisch voorschrift, vastgesteld door de Joint Aviation Authorities, betreffende uitvoering van een vlucht met een helikopter;

oefennadering: met een vliegtuig uitvoeren van naderingsprocedures en procedures ter voorbereiding van een landing zonder dat deze procedures worden gevolgd door een landing waarbij de wielen het aardoppervlak raken, zulks in het kader van een vliegopleiding of het onderhoud van vliegvaardigheid;

politievlucht: vlucht uitgevoerd met een vliegtuig of helikopter in het kader van de politietaak, bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012;

SAR-vlucht: vlucht uitgevoerd met een vliegtuig of helikopter door de SAR-dienst als bedoeld in artikel 1 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 met als doel de opsporing en redding van mensen of dieren die zich in een levensbedreigende omstandigheid bevinden;

verordening (EU) nr. 1178/2011: 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 (PB L 311).

HOOFDSTUK 2 ACTIVITEITEN VAN OPENBAAR BELANG

Artikel 2.1 Minimumvlieghoogtes

- De minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer, bedoeld in paragraaf SERA.5005 van verordening (EU) nr. 923/2012, zijn niet van toepassing op een HEMS-vlucht, SAR-vlucht of politievlucht en de opleiding en training die nodig zijn voor de veilige uitvoering van een dergelijke vlucht:
 - boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden, dan wel boven mensenverzamelingen 90 meter (300 voet) boven de grond of het water, doch ten minste 30 meter (100 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 100 meter van de helikopter of 600 meter van het vliegtuig;
 - elders dan in onderdeel a aangegeven: 60 meter (200 voet) boven de grond of het water, doch ten minste 30 meter (100 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 100 meter van de helikopter of 600 meter van het vliegtuig.
- Er wordt uitsluitend beneden de minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer gevlogen gedurende de periode dat dit noodzakelijk is voor het doel van de vlucht.



Artikel 2.2 Zichtvliegvoorschriften

1. Het uitvoeren van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht of politievlucht en de opleiding en training die nodig zijn voor de veilige uitvoering van een dergelijke vlucht buiten de daglichtperiode, zijn toegestaan, indien wordt voldaan aan de volgende voorschriften:
 - a. een SSR-transponder met de Mode S wordt gebruikt, ongeacht de classificatie van het luchtruim of de vlieghoogte;
 - b. voor het uitvoeren van de vlucht is een tweezijdige radioverbinding tot stand gebracht met de betrokken luchtverkeersdienst en wordt voortdurend op de aangewezen radiofrequentie geluisterd.
2. Onverminderd het eerste lid gelden voor een SAR-vlucht of politievlucht de volgende voorschriften:
 - a. de helikopter is voorzien van de uitrusting, bedoeld in verordening (EU) nr. 965/2012, Bijlage IV, subdeel D, alsmede Bijlage V, Subdeel J, voor zover betrekking hebbend op het vliegen buiten de daglichtperiode;
 - b. de bemanning en de gezagvoerder voldoen aan de eisen in verordening (EU) nr. 965/2012, Bijlage III, Bijlage IV, voor zover deze van toepassing zijn op HEMS vluchten, alsmede Bijlage V.
3. Er wordt uitsluitend buiten de daglichtperiode gevlogen gedurende de periode dat dit noodzakelijk is voor het doel van de vlucht.

Artikel 2.3 Luchtvaartuiglichten

Ten aanzien van vluchten met luchtvaartuigen die in gebruik zijn bij de Nederlandse politie gelden de volgende regels, indien door het doel van de vlucht niet kan worden voldaan aan het gestelde bij of krachtens paragraaf SERA.3215 van verordening (EU) nr. 923/2012:

- a. de noodzaak van het uitvoeren van een vlucht met gedoofde lichten blijkt uit een dienstopdracht;
- b. de vlucht wordt vooraf afgestemd met de betrokken luchtverkeersdienst of -diensten, die voorwaarden kan of kunnen stellen ten aanzien van te volgen procedures;
- c. in het vliegplan wordt melding gemaakt van het voornemen om tijdens de vlucht of een deel daarvan de verplichte lichten niet te tonen;
- d. het luchtvaartuig is uitgerust met een goed functionerend radar beantwoordingssysteem (SSR-transponder) met 4.096 codemogelijkheden in Mode A en automatische hoogterapportering in Mode C.

Artikel 2.4 Buitenlandse luchtvaartuigen

De artikelen 2.1 en 2.2 zijn van overeenkomstige toepassing op een politievlucht uitgevoerd door de bevoegde autoriteit van de Bondsrepubliek Duitsland met een luchtvaartuig als bedoeld in artikel 25, vierde lid, van het op 2 maart 2005 tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de grensoverschrijdende politie samenwerking en de samenwerking in strafrechtelijke aangelegenheden (Trb. 2005, 86).

HOOFDSTUK 3 ZICHTVLIEGVOORSCHRIFTEN

Artikel 3.1 Vrije ballonnen

Het uitvoeren van een vlucht met een vrije ballon buiten de daglichtperiode is toegestaan met inachtneming van de volgende voorschriften:

- a. de gezagvoerder is in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid als ballonvaarder en heeft als gezagvoerder ten minste 100 uur aan ballonvaarten uitgevoerd;
- b. de vlucht wordt uitgevoerd zonder passagiers, tenzij er binnen één uur voor het begin van de daglichtperiode wordt gestart;
- c. de minimum vlieghoogte bedraagt 600 meter (2000 voet) boven gemiddeld zeeniveau;
- d. de vlucht wordt niet uitgevoerd in de Amsterdam CTA's, de Schiphol CTR, de Schiphol TMA's, de Rotterdam CTR en de Rotterdam TMA 1, bedoeld in de Regeling luchtverkeersdienstverlening;
- e. tijdens de vlucht zijn de volgende, naar behorende functionerende, instrumenten, luchtvaarradiocommunicatie- en identificatieapparatuur aan boord:
 - 1°. een drukhoogtemeter,
 - 2°. een stijgsnelheidsmeter,
 - 3°. een magnetisch kompas,
 - 4°. twee VHF-zendontvanginstallaties waarmee voortdurend een tweezijdige radioverbinding kan worden onderhouden met de betrokken luchtverkeersleidingsdiensten op de frequenties zoals gepubliceerd in de luchtvaartgids,



- 5°. een SSR-transponder met de Mode S wordt gebruikt, ongeacht de classificatie van het luchtruim of de vlieghoogte,
- 6°. noodverlichting in de vorm van zaklantaarns;
- f. ten minste twee uren vóór de aanvang van de vlucht wordt een vliegplan voorgelegd aan de supervisor van AOCS Nieuw Milligen, bedoeld in artikel 1 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening onder opgave van:
 - 1°. het registratiekenmerk van de vrije ballon,
 - 2°. de plaats van vertrek,
 - 3°. de verwachte tijd van opstijging, en
 - 4°. de maximum vlieghoogte;
- g. ongeacht de plaats van opstijging wordt een vliegplan voor de vlucht met de vrije ballon ten minste twaalf uren voor de verwachte tijd van opstijging ingediend;
- h. de voorbereiding van de vlucht met een vrije ballon is zodanig dat:
 - 1°. gelet op de hoeveelheid brandstof tot minimaal één uur na aanvang van de daglichtperiode kan worden gevlogen,
 - 2°. rekening houdend met een ruime wijziging van de windrichting en snelheid van de wind, er geen luchtverkeersleidinggebieden zullen worden binnen gevlogen die niet zijn vermeld in het vliegplan,
- i. het landen vindt uitsluitend plaats binnen de daglichtperiode;

Artikel 3.2 Vliegopleiding

Het uitvoeren van een vlucht met een vliegtuig buiten de daglichtperiode is toegestaan indien:

- a. de vlucht wordt uitgevoerd in het kader van de vliegopleiding voor het verkrijgen van een bewijs voor beroepsvlieger op vliegtuigen als bedoeld in verordening (EU) nr. 1178/2011;
- b. de vlucht noodzakelijk is om te voldoen aan de opleidingsvereisten die bij of krachtens verordening (EU) nr. 1178/2011 zijn gesteld aan het verkrijgen van een bewijs van beroepsvlieger op vliegtuigen.

Artikel 3.3 Spuit en sproeivluchten

Het uitvoeren van een vlucht waarbij stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin- of bosbouw, te bestemder plaatse worden uitgeworpen is toegestaan gedurende de vijftien minuten voor de aanvang en vijftien minuten na het einde van de daglichtperiode.

HOOFDSTUK 4 MINIMUMVLEGHOOGTE

Artikel 4.1 Luchtwerk

1. De minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer, bedoeld in paragraaf SERA.5005 van verordening (EU) nr. 923/2012, zijn niet van toepassing op vluchten die niet plaatsvinden binnen een plaatselijk luchtverkeersleidinggebied of boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, of boven mensenverzamelingen en die worden uitgevoerd met een vliegtuig of helikopter door een gezagvoerder die beschikt over een bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot als bedoeld in verordening (EU) nr. 1178/2011 met als doel van de vlucht:
 - a. het controleren van pijpleidingen en het hoogspanningsnetwerk;
 - b. het inmeten van dijken, wegen, waterkeringen en andere infrastructurele werken;
 - c. het maken van audio of visuele opnamen ten behoeve van professionele nieuwsgaring en cartografie;
 - d. het loodsen door een loods als bedoeld in artikel 1 van de Loodsenwet;
 - e. het transport van mensen of goederen in de offshore;
 - f. het uitvoeren van milieucontroles;
 - g. surveillance door de Kustwacht.
2. Voor het uitvoeren van een vlucht als bedoeld in het eerste lid gelden de volgende voorschriften:
 - a. de minimum toegestane vlieghoogte bedraagt 60 meter (200 voet) boven de grond of het water, doch ten minste 30 meter (100 voet) boven de hoogste hindernis gelegen binnen een afstand van 100 meter van de helikopter of 600 meter van het vliegtuig;
 - b. er wordt niet gevlogen beneden de minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer over vogelreservaten, als bekendgemaakt in de luchtvaartgids.
3. Er wordt uitsluitend gevlogen beneden de minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer gedurende de periode dat dit noodzakelijk is voor het doel van de vlucht.



Artikel 4.2 Luchtvaartvertoningen

De minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer, bedoeld in paragraaf SERA.5005 van verordening (EU) nr. 923/2012, zijn niet van toepassing op een vlucht die onderdeel is van een luchtvaartvertoning waarvoor krachtens artikel 17 van de Luchtvaartwet een vergunning is verleend, met dien verstande dat niet mag worden gevlogen onder de vlieghoogte die is opgenomen in een vertoninglicentie als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel s, van de Regeling luchtvaartvertoningen.

Artikel 4.3 Spuit- en sproeivluchten

Bij het toepassen van de uitzondering op de minimum vlieghoogtes voor de in artikel 19, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit luchtverkeer 2014 genoemde vluchten worden de volgende regels in acht genomen:

- a. vluchten zijn niet toegestaan boven wegen, tram-, spoor- en waterwegen, voor zover er verkeer is op deze wegen;
- b. vluchten zijn niet toegestaan boven terreinen grenzend aan de onder a. genoemde wegen, voor zover er verkeer is op deze wegen en de koers van het luchtvaartuig de rijrichting van het verkeer kruist of wanneer door de heersende windrichting de in artikel 19, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit luchtverkeer 2014 bedoelde stoffen in de richting van het verkeer worden verplaatst;
- c. vluchten zijn niet toegestaan boven en onder hoogspanningslijnen en binnen een gebied van vijftien meter ter weerszijden van deze hoogspanningslijnen.

Artikel 4.4 Oefennaderingen

1. De gebieden Deventer, Flevopolder, Gouda en Noord Groningen, vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu en bekendgemaakt in de luchtvaartgids, hoofdstukken ENR 5.1 en ENR 5.2, zijn ten behoeve van oefennaderingen aangewezen als gebieden als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit luchtverkeer 2014, met dien verstande dat oefennaderingen slechts kunnen worden uitgevoerd:
 - a. met een eenmotorig vliegtuig;
 - b. met inachtneming van een minimum vlieghoogte van 30 meter (100 ft) boven grond of water, doch ten minste 30 meter (100 ft) boven de hoogste hindernis gelegen binnen een afstand van 600 meter van het vliegtuig;
 - c. gedurende de daglichtperiode.
2. Onverminderd het eerste lid is het niet toegestaan een oefennadering uit te voeren:
 - a. boven wegen, kanalen, meren, rivieren en gebieden ingericht voor het verblijf van personen, gelegen binnen de in het eerste lid bedoelde gebieden;
 - b. boven personen of vee.

Artikel 4.5 Schermzweeftoestellen, zeil- en zweefvliegtuigen

De strand- en duingebieden van de eilanden Ameland, Texel en Schouwen-Duiveland, alsmede de strand- en duingebieden van Callantsoog tot Noordwijk aan Zee, met uitzondering van die gebieden die vallen binnen het plaatselijke luchtverkeersleidinggebied 'De Kooy/Den Helder', zijn ten behoeve van vluchten met schermzweeftoestellen, zeil- en zweefvliegtuigen aangewezen als strand- en duingebieden als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit luchtverkeer 2014, met dien verstande dat deze vluchten slechts kunnen worden uitgevoerd:

- a. gedurende het tijdvak van 15 oktober tot en met 14 mei van het daaropvolgend jaar;
- b. indien de afstand tot personen en zaken minimaal dertig meter bedraagt;
- c. indien de minimumhoogte tot het strand en de duinen ten minste vijf meter bedraagt.

HOOFDSTUK 5 SLOTBEPALINGEN

Artikel 5.1 Intrekken diverse regelingen

De volgende regelingen worden ingetrokken:

- a. Vrijstellingsregeling LVR;
- b. Regeling minimum VFR-vlieghoogte met zweefvliegtuigen boven strand en duingebieden;
- c. Regeling minimum vlieghoogte spuitvluchten;
- d. Regeling oefennaderingen;
- e. Regeling politievluchten, en
- f. Regeling uitvoering VFR-vluchten buiten de daglichtperiode.



Artikel 5.2 Inwerkingtreding

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

Artikel 5.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014.

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*



TOELICHTING

Algemeen

De onderhavige regeling dient 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) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281). 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'. Aangezien Nederland de bepalingen van ICAO al had geïmplementeerd in de Nederlandse luchtvaartregelgeving, zijn de inhoudelijke – materiële – gevolgen van SERA op de Nederlandse luchtvaartregelgeving beperkt. De formele – wetgevingstechnische – gevolgen van SERA zijn echter aanzienlijk, aangezien de bepalingen van SERA direct doorwerken in het Nederlandse rechtssysteem. Dit betekent ten eerste dat men zich rechtstreeks op de bepalingen van SERA kan beroepen. Ten tweede moeten alle nationale bepalingen die inhoudelijk overeenkomen met bepalingen met SERA en alle strijdige bepalingen uit de Nederlandse regelgeving worden verwijderd. Vanwege deze grote formele gevolgen is het oude Luchtverkeersreglement ingetrokken en vervangen door het Besluit luchtverkeer 2014. Het Besluit luchtverkeer 2014 bevat de luchtverkeersregels die niet door SERA zijn geregeld, en de grondslagen voor invulling van SERA op die punten waar SERA uitdrukkelijk nog ruimte laat voor nationaal beleid.

De onderhavige regeling vormt samen met de Regeling tot wijziging van enkele regelingen ter uitvoering van verordening (EU) nr. 923/2012 het sluitstuk van de uitvoering van SERA in de Nederlandse luchtvaartregelgeving. De onderhavige regeling bevat de uitwerking van de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstelling van de luchtverkeersregels waar SERA ruimte laat voor nationaal beleid. Deze vrijstellingen komen grotendeels overeen met de vrijstellingen, waarvoor al in het Luchtverkeersreglement delegatiegrondslagen waren opgenomen. De regeling voegt de bestaande regelingen samen waarin vrijstellingen werden verleend. Het betreft de Vrijstellingsregeling LVR, de Regeling minimum VFR-vlieghoogte met zweefvliegtuigen boven strand- en duingebieden, de Regeling minimum vlieghoogte spuitvluchten, de Regeling oefennaderingen, de Regeling politievluchten en de Regeling uitvoering VFR-vluchten buiten de daglichtperiode. Uitgangspunt hierbij is dat de vrijstellingen die inhoudelijk onder SERA in stand kunnen blijven, ongewijzigd in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 zijn overgenomen. Dit laat onverlet dat een aantal vrijstellingen in de nabije toekomst kan worden geëvalueerd.

De structuur van de regeling geeft de soort vrijstelling weer die wordt verleend. In hoofdstuk 2 staan de vrijstellingen die worden verleend voor activiteiten van openbaar belang. Het betreft politie- en douanevluchten, verkeersbewaking en -achtervolging, bepaalde milieuopdrachten, opsporing en redding, medische hulpvluchten, evacuaties, brandbestrijding en vrijstellingen voor de beveiliging van staatshoofden. SERA bevat in artikel 4 nadrukkelijk de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen voor deze activiteiten en de opleiding die voor de veilige uitoefening noodzakelijk is. Artikel 3 van het Besluit luchtverkeer 2014 geeft de grondslag om deze vrijstellingen nationaal uit te werken. Tot op heden waren de vrijstellingen voor deze activiteiten verspreid over een aantal regelingen. In de onderhavige regeling worden zij samengebracht in hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 3 brengt de vrijstellingen samen die betrekking hebben op het vliegen buiten de daglichtperiode en dus een afwijking vormen op de zichtvliegvoorschriften. SERA hanteert het uitgangspunt dat vluchten die plaatsvinden volgens de zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules – VFR) gedurende de dag worden uitgevoerd, maar laat aan de nationale autoriteiten de bevoegdheid om dergelijke vluchten onder voorwaarden gedurende de nacht toe te staan. De nationale grondslag om dit uit te werken is opgenomen in artikel 18, tweede lid van het Besluit luchtverkeer 2014. Indien die toestemming wordt verleend, zijn de vluchten toegestaan onder enkele dwingend voorgeschreven voorwaarden die onder meer betrekking hebben op het vliegzicht en een vliegplanplicht. Deze voorwaarden zijn limitatief, wat betekent dat de bevoegde autoriteit geen aanvullende voorwaarden mag stellen. Hoogstens kunnen de gegeven voorwaarden worden ingevuld. In Nederland wordt voor een aantal specifiek omschreven vluchten toestemming gegeven om 'VFR-night' te vliegen, oftewel een VFR-vlucht buiten de daglichtperiode uit te voeren.

Hoofdstuk 4 regelt wanneer mag worden afgeweken van de minimumvlieghoogtes die SERA stelt. In het algemeen geldt de regel van paragraaf SERA.3105 waarin staat dat boven bebouwing en personen



altijd moet worden gevlogen op een zodanige hoogte dat men in staat moet zijn om een noodlanding uit te voeren, tenzij een lagere hoogte nodig is om op te stijgen of te landen, of de bevoegde autoriteit anderszins toestemming heeft gegeven. Voor VFR-vluchten wordt de minimumvlieghoogte vervolgens bepaald in paragraaf SERA.5005, onderdeel c, onder 5 ('s nachts minimaal 600 of 300 meter), en onderdeel f (overdag 300 of 150 meter), en voor vluchten die vliegen volgens de instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules – IFR) in paragraaf SERA.5015, onderdeel b (600 of 300 meter). De bevoegde autoriteit kan toestemming geven van deze minimumvlieghoogtes af te wijken. Een aantal structurele uitzonderingen op deze hoogtes zijn al opgenomen in artikel 19 van het Besluit luchtverkeer 2014. Daarnaast bevat het besluit de grondslag om bij regeling incidentele of afwijkende uitzonderingen toe te staan of gebieden aan te wijzen waar lager mag worden gevlogen.

De regeling brengt geen wijziging in de administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten 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 luchttruimgebruikers en luchtvaarders 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 in werking met ingang van 11 december 2014 om de helderheid te optimaliseren. In de opeartie 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.

Artikelsgewijs

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

De begripsbepalingen zijn overgenomen uit de regelingen die inhoudelijk zijn opgenomen, met name de Vrijstellingsregeling LVR en de Regeling oefennaderingen. En zijn geen nieuwe elementen toegevoegd.

Artikel 2.1 Minimumvlieghoogtes

Artikel 2.1 bevat voor een aantal activiteiten van algemeen belang, te weten HEMS-, SAR- en politievluchten, de mogelijkheid om af te wijken van de minimumvlieghoogtes voor zover dit noodzakelijk is voor het doel van de vlucht. Deze vrijstelling stond in artikel 3 van de Vrijstellingsregeling LVR. Enkel de aanhef is gewijzigd om de relatie met SERA te verduidelijken.

Artikel 2.2 Zichtvliegvoorschriften

Artikel 2.2 maakt het mogelijk dat VFR HEMS-, SAR- en politievluchten, ook buiten de daglichtperiode kunnen worden uitgevoerd. Deze vrijstelling is overgenomen uit artikel 5 van de Vrijstellingsregeling LVR. De opbouw van het artikel is aangepast om duidelijk te maken dat de vrijstelling ook geldt voor HEMS-vluchten. De voorwaarden waaronder de vrijstelling geldt, zijn ongewijzigd gebleven.

Artikel 2.3 Luchtvaartuiglichten

De uitzondering die de Regeling politievluchten bood aan de Nederlandse politie met betrekking tot het voeren van bepaalde lichten, is overgenomen in artikel 2.3.

Artikel 2.4. Buitenlandse luchtvaartuigen

Artikel 2.4 stelt zeker dat de uitzonderingen op de minimumvlieghoogtes en de zichtvliegvoorschriften ook van toepassing zijn op Duitse politievluchten.

Artikel 3.1 Vrije ballonnen

De uitzondering om met een vrije ballon buiten de daglichtperiode te mogen vliegen is overgenomen in artikel 3.1. Deze uitzondering was in artikel 6 van de Vrijstellingsregeling LVR opgenomen. In de Vrijstellingsregeling LVR was in artikel 6 een minimaal vliegzicht voor een vlucht buiten de daglichtperiode vastgesteld dat lager ligt dan het minimale vliegzicht in SERA. Deze bepaling is niet overgenomen in de onderhavige regeling, aangezien deze strijdig met SERA bleek. In artikel 3.1, onderdeel b, is bepaald dat de vlucht buiten de daglichtperiode wordt uitgevoerd zonder passagiers,



tenzij binnen één uur voor het begin van de daglichtperiode wordt gestart. Door het stellen van een beperking in de vluchttuitvoering aan de vrijstelling voor een vlucht met een vrije ballon buiten de daglichtperiode, overeenkomstig artikel 18, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 wordt het mogelijke veiligheidsrisico van de ruimere zichtwaarde van SERA gemitigeerd.

Artikel 3.2 Vliegopleiding

Artikel 6a van de Vrijstellingsregeling LVR bevatte de vrijstelling voor het uitvoeren van opleidingsvluchten ter verkrijging van het brevet voor beroepsvliegers (Commercial Pilot License – CPL) buiten de daglichtperiode voor zover deze vluchten noodzakelijk zijn voor het verkrijgen van het brevet. Deze vrijstelling is overgenomen. De vrijstelling regelt nadrukkelijk enkel dat er buiten de daglichtperiode mag worden gevlogen, maar regelt niets over de toegang van dergelijke vluchten tot luchthavens.

Artikel 3.3 Spuit- en sproeivluchten

Op basis van de milieuregelgeving zijn zogenaamde spuit- en sproeivluchten in Nederland verboden en kunnen zij enkel op basis van een ontheffing worden uitgevoerd. In de praktijk wordt deze ontheffing nog maar zelden verleend. Mocht de ontheffing wel worden verleend, dan mogen deze vluchten in de randen van de daglichtperiode worden uitgevoerd. Deze vrijstelling is overgenomen uit de Regeling uitvoering VFR-vluchten buiten de daglichtperiode.

Artikel 4.1 Luchtwerk

Artikel 4.1 maakt het mogelijk vluchten waarbij bepaalde werkzaamheden worden verricht onder de minimumvlieghoogtes uit te voeren, indien dit voor het doel van de vlucht noodzakelijk is. Artikel 2 van de Vrijstellingsregeling LVR bevatte dezelfde mogelijkheid. Enkel de opmaak van het artikel is aangepast om de relatie met SERA duidelijk te maken.

Artikel 4.2 Luchtvaartvertoningen

Vluchten die deel uitmaken van luchtvaartvertoningen, mogen op grond van artikel 4.2 onder de minimumvlieghoogte worden uitgevoerd. Deze uitzondering is overgenomen van artikel 4 van de Vrijstellingsregeling LVR en enkel tekstueel aangepast.

Artikel 4.3 Spuit- en sproeivluchten

Zoals de toelichting op artikel 3.3 vermeldt, zijn zogenaamde spuit- en sproeivluchten in Nederland op basis van de milieuregelgeving verboden en kunnen zij enkel op basis van een ontheffing worden uitgevoerd. Het Besluit luchtverkeer 2014 bevat in artikel 19, eerste lid, onderdeel b, voor deze vluchten een uitzondering op de minimumvlieghoogtes. Artikel 4.3 verbindt aan deze vluchten vervolgens de voorwaarden die tot op heden in de Regeling minimum vlieghoogte spuitvluchten waren opgenomen.

Artikel 4.4 Oefennaderingen

Artikel 19, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit luchtverkeer 2014 maakt het mogelijk om boven aan te wijzen gebieden naderingsprocedures buiten luchthavens uit te voeren beneden de minimumvlieghoogte. Artikel 4.4 wijst de gebieden aan waarboven dit mogelijk is, te weten: Deventer, Flevopolder, Gouda en Noord Groningen. De gebieden en de voorwaarden zijn overgenomen uit de Regeling oefennaderingen.

Artikel 4.5 Schermzweeftoestellen, zeil- en zweefvliegtuigen

Vluchten met schermzweeftoestellen, zeil- en zweefvliegtuigen mogen op basis van artikel 19, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit luchtverkeer 2014 onder de minimumvlieghoogte worden uitgevoerd boven aan te wijzen strand- en duingebieden. Artikel 4.5 benoemt deze gebieden. De gebieden en voorwaarden zijn overgenomen uit de Regeling minimum VFR-vlieghoogte met zweefvliegtuigen boven strand en duingebieden. Net als in het besluit is het toepassingsbereik uitgebreid met schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen.

Artikel 5.1 Intrekken diverse regelingen

In artikel 5.1 worden enkele regelingen ingetrokken. Het betreft de Vrijstellingsregeling LVR, Regeling minimum VFR-vlieghoogte met zweefvliegtuigen boven strand- en duingebieden, Regeling minimum vlieghoogte spuitvluchten, Regeling oefennaderingen, Regeling politievluchten, en Regeling uitvoe-



ring VFR-vluchten buiten de daglichtperiode. Deze regelingen zijn in de onderhavige regeling verwerkt.

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

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