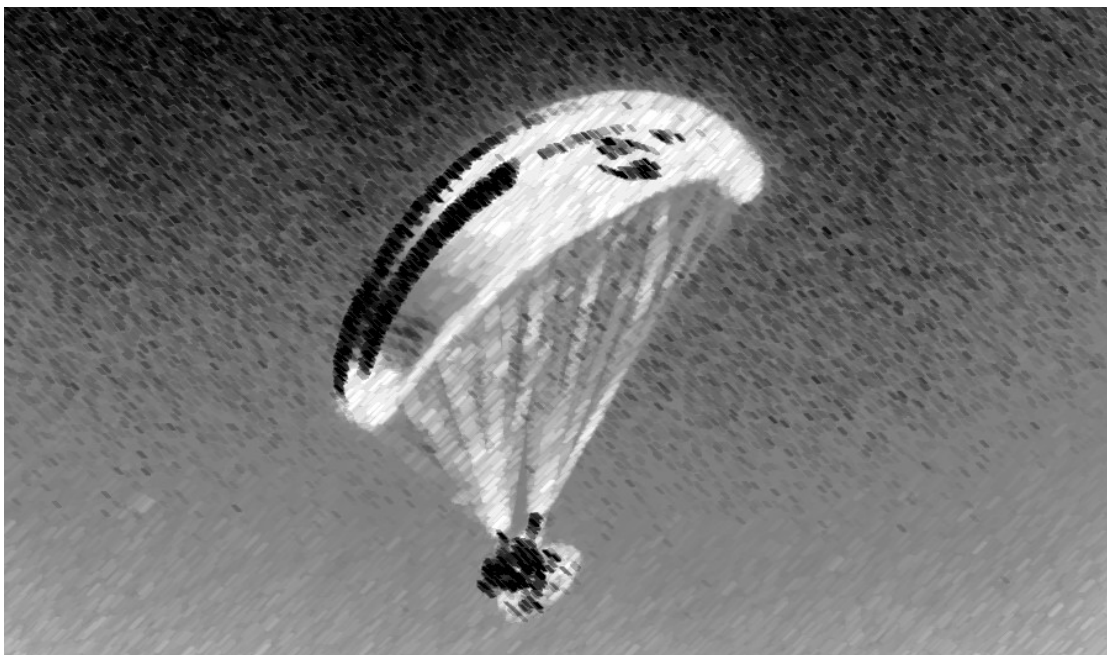

Voorschriften Snorvliegen



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Begrippen	4
3. Nederlandse Luchtvaartwetgeving	5
Wetten	5
Luchtvaartwet (LVW)	5
Wet Luchtvaart (WLV)	5
Amvb's	5
Luchtverkeersreglement (LVR)	5
Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL)	5
Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart (BBvB)	5
Besluit Luchtwaardigheid (BLW)	6
Besluit inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaarterreinen (BIGNAL)	6
Ministriële regelingen, besluiten en beschikkingen	6
Publicaties	6
2. Documenten	7
Bewijs van Bevoegdheid (BvB)	7
Bewijs van Inschrijving (BvI)	7
Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL)	8
3. Terreinen	10
Luchtruimtestructuur & Classificatie	12
Luchtruimstructuur	12
Gecontroleerd luchtruim	12
Klasse A Luchtruim	12
Klasse B luchtruim	12
Klasse C luchtruim	13
Klasse E luchtruim	13
Klasse F luchtruim	14
Klasse G luchtruim	14
Luchtruimbeperingen	14
Verboden gebieden (EHP)	14
Beperkingsgebied (EHR)	14
Gevarengebieden (EHD)	14
Tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA)	15
Luchtvaarterreinverkeersgebieden (ATZ)	15
Zweefvliegterreinen	15
Zeil- en schermvliegterreinen	15
Valschermspringgebieden	16
Microlights	16
Luchtverkeersdienstverlening	16
Luchtverkeerdienstverlening	16
Luchtdienstverlening	18
Luchtverkeersregels	20
Luchtverkeersreglement (LVR)	20
Luchtverkeersregels	20
Lucht	24
verkeer	24
Seinen, tekens en markeringen	27
1. Samenvatting	<i>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</i>

1. Inleiding

Alle voorschriften waaraan een piloot zich moet houden zijn vermeld in wetten, algemene maatregelen van bestuur (amvb) en ministriële regelingen, besluiten en beschikkingen. In de wet worden de grote lijnen uiteengezet, vervolgens wordt in een amvb de eerste uitwerking vermeld en het uiteindelijke detail komt in een ministriële regeling, besluit of een beschikking te staan.

Wetten en amvb's worden gepubliceerd in het Staatsblad. Ministriële regelingen, besluiten en beschikkingen worden gepubliceerd in de Staatscourant.

Naast al deze wetten en regelingen zijn er ook nog een aantal publicaties, die gepubliceerd worden door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Inspectie Vekeer en Waterstaat dienst Luchtvaart (IVW)

Omdat de wetten en alle regelingen die er aan vast hangen niet in makkelijke en begrijpelijke taal geschreven is, geven we in deze syllabus een opsomming van alle wetten en regelingen, aangevuld met uitleg, die voor snorvliegen noodzakelijk zijn.

2. Begrippen

ULV:

MLA:

Categorie 1: Drie-assers, de zogenaamde look-alikes

Categorie 2: Gewichtbestuurde ULV's; de trikes

Categorie 3: Paramoteurs, oftewel snorvliegers

Andere categorieën zijn in Nederland niet toegestaan.

Schermvliegtuig

Categorie 1: Schermzweeftoestellen

Categorie 2: Snorvliegtuigen

3. Nederlandse Luchtvaartwetgeving

Wetten

Luchtvaartwet (LVW)

De luchtvaartwet stamt uit 1958 en is aan verandering onderhevig. Aangezien de luchtvaart een snel groeiende tak van transport is, is de wet dateerd en daarom is besloten om de luchtvaartwet te vervangen en dat gebeurd gefaseerd door de Wet Luchtvaart, die in de toekomst de gehele luchtvaartwet over zal nemen.

In de LVW wordt momenteneel nog hoofdzakelijk de luchtvaartterreinen behandeld.

Wet Luchtvaart (WLV)

De WLV is van toepassing op het luchtverkeer, de luchtverkeersbeveiliging, de luchtvaartuigen, het vervoer en de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam. De WLV is eveneens van toepassing op Nederlandse luchtvaartuigen, alsmede het vervoer en de vluchtuitvoering met Nederlandse luchtvaartuigen buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam.

In artikel 1.2 tweede lid van de WLV staat

Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat, op nader in die algemene maatregel aan te geven categorieën van personeel of op bepaalde soorten van luchtvaartuigen, op bepaalde soorten van vervoer of op bepaalde vormen van vluchtuitvoering, indien toepassing van deze wet in redelijkheid niet kan worden geveerd en de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar wordt gebracht, geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn.

Middels dit artikel kan de Minister allerlei uitzonderingen maken zonder dat dit steeds opnieuw in de wet vernaderd hoeft te worden.

Amvb's

Luchtverkeersreglement (LVR)

Het Luchtverkeersreglement, gebaseerd op de Wet Luchtvaart, bevat naast regelingen op het gebied van de luchtverkeersdienstverlening onder de verzamelnaam luchtverkeersregels de implementatie in de Nederlandse wetgeving van de internationale (ICAO) vliegvoorschriften. Deze worden onderverdeeld in algemene vliegvoorschriften, zichtvliegvoorschriften en instrumentvliegvoorschriften. Bekende bijzondere onderdelen van deze luchtverkeersregels vormen de regels voor het vermijden van botsingen en de regels voor seinen, lichtsignalen en grondtekens gebruikt in het luchtverkeer. Deze onderdelen van de luchtverkeersregels dienen bekend te zijn bij iedere deelnemer aan het luchtverkeer.

Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL)

De Regeling Toezicht Luchtvaart bevat regels voor luchtvervoer en het gebruik van luchtvaartterreinen.

Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart (BBvB)

Het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart werd recent opgesteld met het doel de door de Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing (JAR-FCL)-commissie (ingesteld door de Europese Joint Aviation Authorities (JAA)) opgestelde

uniforme Europese regels voor de bewijzen van bevoegdheid voor de commerciële en privé-luchtvaart in de Nederlandse wetgeving te implementeren. In het besluit werden ook analoge regels voor het nieuw geïntroduceerde nationale Recreatieve Vliegbewijs (RPL) voor beoefenaren van de recreatieve en sportluchtvaart opgenomen.

Besluit Luchtwaardigheid (BLW)

Het Besluit Luchtwaardigheid bevat in principe de regels voor bewijzen van inschrijving en van luchtwaardigheid, alsmede de regels voor het onderhoud van luchtvaartuigen en de regels voor de erkenning van luchtvaartbedrijven die vroeger te vinden waren in de Regeling Toezicht Luchtvaart.

Besluit inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaartterreinen (BIGNAL)

Het besluit inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaartterreinen regelt alle voorwaarden voor het aanvragen, inrichten en gebruiken van niet-aangewezen luchtvaartterreinen. Het gaat hierbij om terreinen die voor langere periode in gebruik zullen zijn. Deze regeling is niet van toepassing op de zogeheten artikel 14 velden.

Ministriële regelingen, besluiten en beschikkingen

De onderstaande regelingen zijn uitwerkingen van de amvb's die hierboven beschreven zijn. Ze geven in detail precies weer hoe de wet in praktijk gebracht moet worden.

- *Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen*
- *Regeling Luchtwaardigheid*
- *Regeling MLA's*
- *Regeling grondtekens en markeringen*
- *Regeling seinen luchtvaart*

Publicaties

- *VFR-gids (Dit is voor het zichtvliegen een vereenvoudigde versie van de Aeronautical Information Publications (AIP))*
- *Notice to Airmen (NOTAM's)*
- *Aeronautical Information Circulars, series B (AIC-B)*

2. Documenten

Wanneer een piloot met zijn snorvliegtuig de lucht in wil gaan, dan dient deze de volgende documenten op zak te hebben:

- Bewijs van bevoegdheid
- Bewijs van Inschrijving
- Bewijs van luchtwaardigheid

Bewijs van Bevoegdheid (BvB)

Met een BvB kan een piloot aantonen dat hij over zowel de theoretische alsmede de praktische kennis beschikt om een luchtvaartuig te kunnen besturen.

Met een BvB wordt een rijksbrevet bedoeld. Snorvliegers hoeven geen BvB te hebben, maar wel aantoonbare kennis om een snorvliegtuig te besturen. De eenvoudigste manier om dit te bewijzen is door het brevet te halen bij een gerenomeerde instantie zoals de KNVvL.

Artikel 2. (WLV)

1. *Het is verboden een luchtvaartuig te bedienen zonder het daarvoor geldige bewijs van bevoegdheid of geldige bewijs van gelijkstelling.*
2. *Voor het bedienen van een Nederlands burgerluchtvaartuig is het bezit vereist van hetzij:*
 - a. *een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling, hetzij*
 - b. *een bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling, afgegeven door de bevoegde autoriteit van een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 2.8 aangewezen staat of door een door hem aangewezen internationale organisatie. Betrokkene dient in geval van toepassing van onderdeel a tevens in het bezit te zijn van een geldige medische verklaring, bedoeld in artikel 2.4, afgegeven door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat dan wel door de bevoegde autoriteit van een door hem aangewezen staat.*

artikel 11 (BBvB)

Artikel 2.1, eerste en tweede lid, van de wet is niet van toepassing op:

- g. *het bedienen van een schermvliegtuig onder door Onze Minister bij ministeriële regeling te stellen voorwaarden;*

Wijziging van BBvB in Staatsblad 484 van 20 september 2004

Hoewel de brevetten voor de niet-gemotoriseerde luchtvaart worden afgeschaft, betekent dit niet dat iedereen zonder enige kennis van zaken dergelijke luchtvaartuigen mag bedienen. Zo geldt de eis dat de bestuurder moet kunnen aantonen te beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier te kunnen deelnemen aan het luchtverkeer. Met name van belang is kennis van de luchtverkeersregels, aangezien door een gebrek hieraan schade aan derden zal kunnen worden toegebracht.

Bewijs van Inschrijving (BvI)

Ieder luchtvaartuig dient ingeschreven te staan in het burgerluchtvaartregister. Een uitzondering wordt gemaakt in het BWL voor bepaalde luchtvaarttuigen. Snorvliegtuigen vallen technisch onder de MLA's en daarmee hebben zij de verplichting om zowel te beschikken over een BvI alsmede een BvL.

In de regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaarttuigen wordt verder uitleg gegeven welke gegevens benodigd zijn voor de aanvraag van een registratie. Verder wordt de aangegeven hoe en waar de registratie zichtbaar op het scherm geplakt moet worden, en aan welke eisen de letters moeten voldoen. Ook wordt in artikel 19 van deze regeling de noodzaak van het vuurvaste plaatje aangegeven.

Artikel 3.1 (WLV)

1. *Het is verboden een luchtvaartuig te gebruiken, dat niet is voorzien van een geldig nationaliteits- en inschrijvingskenmerk en een geldig bewijs van inschrijving.*
2. *Het is verboden:*
 - a. *op een luchtvaartuig een ander dan het in het eerste lid bedoelde kenmerk aan te brengen, of*
 - b. *een luchtvaartuig te gebruiken dan wel te doen of te laten gebruiken, dat is voorzien van een ander dan het in het eerste lid bedoelde kenmerk, met het oogmerk het te doen voorkomen, dat het luchtvaartuig is voorzien van een geldig kenmerk.*

Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL)

Ieder luchtvaartuig dient in principe een BvL te hebben, en dient te beschikken over een type-goedkeuring. De Minister kan echter uitzonderingen maken hierop of hij geeft een vrijstelling, of hij geeft een speciaal-BvL uit.

Artikel 3.8 (WLV)

1. *Het is verboden een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig, dat:*
 - a. *niet luchtwaardig is, of*
 - b. *niet voorzien is van een geldig bewijs van luchtwaardigheid.*
2. *Voor het uitvoeren van een vlucht met een Nederlands luchtvaartuig is vereist hetzij*
 - a. *een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie afgegeven bewijs van luchtwaardigheid, hetzij*
 - b. *voor burgerluchtvaartuigen, een bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in artikel 3.20.*

Artikel 1 (BBvL)

Hoofdstuk 3 van de wet en dit besluit zijn niet van toepassing op de volgende soorten luchtvaartuigen:

- i. *schermzweeftoestellen.*
4. *Het bepaalde bij en krachtens paragraaf 3.2.1. van de wet omtrent type-certificaten, het bepaalde bij paragraaf 3.2.3. van de wet omtrent bewijzen van bevoegdheid voor onderhoud en het bepaalde bij artikel 20, tweede lid, is niet van toepassing op de volgende soorten luchtvaartuigen:*
 - a. *amateurbouwluchtvaartuigen,*
 - b. *MLA's.*
5. *Bij ministeriële regeling dan wel bij regeling van Onze Minister van Defensie kunnen voorschriften en beperkingen worden opgenomen ten aanzien van de in het derde en vierde lid genoemde luchtvaartuigen.*

Dit houdt in dat schermvliegtuigen zonder motor vrijgesteld zijn van een bewijs van luchtwaardigheid en dat MLA's vrijgesteld zijn van een type-certificaat en dat de minister in een regeling kan bepalen aan welke eisen een MLA moet voldoen. De minister heeft dit gedaan in de Regeling MLA's. Indien een MLA aan de eisen voldoet die hierin vermeld staan kan de minister een speciaal-BvL afgeven.

Artikel 2 (Regeling MLA's)

1. *MLA's voldoen aan een veiligheidsniveau, dat gelijkwaardig is aan de luchtwaardigheidseisen, zoals die zijn vastgesteld in een van de navolgende landen overeenkomstig de daarbij genoemde luchtwaardigheidseisen:*
 - a. *Duitsland, de eisen, bedoeld in de Lufttüchtigkeitsforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge of in de Lufttüchtigkeitsforderungen für dreiaxiggesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge;*
 - b. *Groot-Brittannië, de eisen, bedoeld in de British civil airworthiness requirements, CAP 482, Section S; of*
 - c. *Tsjechië, de eisen, bedoeld in de Tsjechische luchtwaardigheidscode, vastgesteld onder nummer 869/91-220.*

De onder a en b genoemde eisen zijn als bijlage A respectievelijk B bij deze regeling gevoegd
2. *MLA's voldoen voorts aan de aanwijzingen, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het in het eerste lid genoemde land aan welks luchtwaardigheidseisen het desbetreffende MLA voldoet, alsmede aan de door de minister afgegeven aanwijzingen.*
3. *Indien een MLA is voorzien van in Duitsland voorgescreven reddingsapparatuur, voldoet deze apparatuur aan de Lufttüchtigkeitsforderungen für Rettungsgeräte für Ultraleicht-Flugzeuge.*
4. *De geluidsproductie van de door de luchtvaartautoriteit van één der in het eerste lid genoemde landen goedgekeurde configuratie bedraagt niet meer dan 60 dB(A) gemeten volgens de in de bij deze regeling behorende bijlage 1 beschreven procedure. De onder a, b en c genoemde eisen zijn als bijlage A, B respectievelijk C bij deze regeling gevoegd.*

Artikel 3 (Regeling MLA's)

1. *Een speciaal-BvL wordt aangevraagd door indiening bij de minister van een volledig ingevuld en ondertekend formulier waarvan exemplaren kosteloos bij de minister zijn te verkrijgen.*
2. *Voor de behandeling van de aanvraag van een speciaal-BvL worden de volgende bescheiden overgelegd:*
 - a. *een document, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het desbetreffende land, waaruit blijkt dat het desbetreffende type en configuratie MLA voldoet aan de in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, b respectievelijk c genoemde luchtwaardigheidseisen;*
 - b. *een verklaring van de houder waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde aanwijzingen als bedoeld in artikel 2, tweede lid;*
 - c. *een vlieghandboek of gebruiksaanwijzing van de fabrikant van het MLA;*
 - d. *een verklaring van de houder, waarin deze verklaart dat de configuratie van het MLA identiek is aan de goedgekeurde configuratie;*
 - e. *een geluidmeetrapport, opgesteld door of namens één der in artikel 2, derde lid, bedoelde autoriteiten dan wel door een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie, waaruit blijkt dat aan de in dat lid genoemde eisen wordt voldaan;*
 - f. *een uittreksel uit het geluidmeetrapport van de goedgekeurde configuratie; en*
 - g. *een verklaring overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlage 2, in tweevoud, van een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie of persoon, dat het betreffende MLA voor wat betreft de voor de geluidsproductie van belang zijnde aspecten overeenstemt met het MLA waaraan de geluidsmetingen zijn uitgevoerd.*
3. *Het model van het speciaal-BvL is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 3.*

In artikel 3, tweede lid onder e, f en g van de Regeling MLA's ligt de basis voor het "Blauwe boekje".

3. Terreinen

In Nederland worden de luchtvaartterreinen aangewezen waar gestart mag worden. Denk hierbij aan Drachten, Stadkanaal, Lelystad etc. Doordat het niet altijd wenselijk is heeft de Minister de mogelijkheid om het starten en landen toe te staan op andere locaties.

Artikel 14

1. *Het is verboden binnen Nederland:*
 - a. *met een luchtvaartuig op te stijgen of een luchtvaartuig te doen opstijgen anders dan van een luchtvaartterrein;*
 - b. *met een luchtvaartuig te landen of een luchtvaartuig te doen landen anders dan op een luchtvaartterrein;*
 - c. *een niet als luchtvaartterrein aangewezen terrein in te richten voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.*
2. *Het bepaalde in het eerste lid geldt niet:*
 - a. *in de gevallen, aangegeven bij algemene maatregel van bestuur;*
 - b. *indien en voor zover Onze Minister ontheffing heeft verleend.*

Dit artikel houdt in dat je alleen mag starten en landen van een luchtvaartterrein en dat je ook geen terrein mag inrichten voor het starten en landen.

Op dit artikel wordt in tweede lid onder a van de LVW echter meteen een uitzondering gegeven. Je mag een niet-luchtvaartterrein gebruiken en inrichten indien je voldoet aan de voorwaarden zoals die worden gegeven in het amvb: Besluit inzake inrichting en gebruik niet-aangewezen luchtvaartterreinen (BIGNAL).

Bij het tweede lid onder b van de LVW wordt tevens vermeld dat de minister ook nog een ontheffing kan verlenen voor het starten en landen. Dit is de zogenaamde artikel 14 ontheffing, met het daarbij behorende artikel 14 veld.

artikel 1a (BIGNAL)

De verbodsbepalingen bedoeld in artikel 14, eerste lid, onder a en b, van de LVW zijn niet van toepassing ten aanzien van:

- i. *schermzweeftoestellen.*

Hiermee worden alleen de schemvliegtuigen zonder motor bedoeld.

Verder wordt in de BIGNAL onder hoofdstuk VA het inrichten en gebruik van ULV-terreinen geregeld. Aangezien hier slechts de eerste twee categoriën van de onderverdeling van MLA's onder vallen kunnen snorvliegtuigen hier geen gebruik van maken. Inhoudelijk wordt er dus voor snorvliegtuigen niets geregeld in de BIGNAL. Daarmee zijn snorvliegtuigen geheel afhankelijk van artikel 14 twee lid onder b van de LVW, oftewel artikel 14 velden.

In artikel 158a tweede lid van de RTL wordt vermeld op welke manier een persoon aanvraag kan doen van een ontheffing van het in artikel 14, eerste lid, van de LVW vermelde verbod.

Artikel 158a. (RTL)

Aanvraag ontheffingen

1. *Voor het aanvragen van een ontheffing van het in artikel 14, eerste lid, van de Luchtvaartwet, moet tenminste 21 dagen voor de eerste dag waarop het terrein zal worden gebruikt een daartoe strekkend verzoekschrift worden ingediend bij Onze Minister.*
2. *Bij het verzoekschrift moeten worden overlegd:*
 1. *een verzoek tot ontheffing;*
 2. *fabrikaat en type van het te gebruiken luchtvaartuig;*
 3. *datum/data waarop het terrein zal worden gebruikt;*
 4. *de reden/redenen waarom dit terrein zal worden gebruikt;*
 5. *de gemeente en de plaats waarin het betrokken terrein is gelegen;*
 6. *de afmetingen van het terrein;*

7. *een duidelijke kaart waaruit de geografische ligging en de aard van de omgeving van het betrokken terrein duidelijk blijkt;*
8. *een verklaring van geen bezwaar afgegeven door de burgemeester van de gemeente waarin het betrokken terrein is gelegen;*
9. *een verklaring van geen bezwaar van de eigenaar danwel de zakelijk gerechtigde van het betrokken terrein;*
10. *een schriftelijke verklaring van de aanvrager dat het beoogde terrein aan de gestelde criteria voor een veilig gebruik voldoet.*

Luchtruimtestructuur & Classificatie

Luchtruimstructuur

Het luchtruim in Nederland wordt verdeeld in 7 classificaties, verdeeld van A tot en met G. Classificatie B tot en met E zijn toegankelijk voor het snorvliegen, mits men aan de voorwaarden voldoet die per gebied gelden. In deze syllabus behandelen we alleen de classificaties die voor snorvliegen echt van belang zijn (B, C en E). Classificatie D bestaat in Nederland niet en behandelen we derhalve niet.

Gecontroleerd luchtruim

In de Amsterdam FIR zijn de volgende gecontroleerde luchtruimen aangewezen:

- algemeen luchtverkeersleidingsgebied (CTA)
- naderingsluchtverkeersleidingsgebied (TMA)
- plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR)

Klasse A Luchtruim

VFR-vluchten onder de Schiphol TMA's

De Schiphol TMA's, waarin intensief burgerluchtverkeer plaatsvindt, beslaan een groot deel van het luchtruim in het midden van Nederland. VFR-vluchten zijn niet toegestaan in de Schiphol TMA's, behalve voor het gebied bij Lelystad (VFR area - 3500 ft). Het luchtruim onder de Schiphol TMA's is geclassificeerd als G luchtruim. De ondergrens van Schiphol TMA 1 is 1500 ft AMSL. De minimum vlieghoogte van IFR vluchten in de Schiphol TMA 1 is 2000 ft AMSL.

Opmerking: Volgens het luchtruimclassificatiesysteem behoort de grens tussen twee luchtruimklassen tot de minst beperkende klasse. Dat is hier de klasse G. Dus zijn VFR-vluchten toegestaan tot een hoogte van exact 1500 ft AMSL.

RISICO

In de Schiphol TMA 1 komen regelmatig AIRPROX gevallen voor tussen IFR- en VFR-vluchten. Het blijkt dat VFR-vliegers, terwijl ze vliegen op 1500 ft AMSL, onbedoeld in de Schiphol TMA 1 terechtkomen door turbulentie of mogelijke miswijzingen van de hoogtemeter. Verder bestaat er het risico van zogturbulentie met betrekking tot verkeersvliegtuigen op 2000 ft AMSL. Daarom wordt VFR-vliegers vliegend onder de Schiphol TMA 1 dringend verzocht niet te vliegen op of net onder een hoogte van 1500 ft AMSL. Beter is dan een hoogte van 1200 of 1300 ft AMSL.

Algemene luchtverkeersleidingsgebieden (CTA's)

De meeste luchtverkeersroutes liggen in de CTA's en deze hebben de luchtverkeersdienstverleningsklasse A. VFR-vluchten boven FL 065 vanuit Duitsland naar Nederland die de grens passeren in het gebied ten oosten van Eelde of Twenthe, dienen te dalen naar FL065 of lager, voordat zij het Nederlandse luchtruim binnenvliegen om vrij te blijven van de Amsterdam CTA Oost.

Klasse B luchtruim

*) Vanaf vrijdag 1600 tot zondag 2300 UTC (1500 – 2200 UTC zomertijd) en gedurende erkende feestdagen is de ondergrens FL 095.

4.3.3.

Klasse C luchtruim

*) CTR zich uitstrekkend boven Nederland.

Buiten de openingstijden van de gecontroleerde militaire luchtvaartterreinen blijven de CTR's bestaan. Luchtverkeersleiding wordt dan niet gegeven. Slechts luchtverkeersinformatie is beschikbaar. Toestemming om deze militaire CTR's binnen te vliegen kan verkregen worden bij Amsterdam Information voor de Valkenburg CTR of bij Dutch MIL INFO voor alle overige militaire luchtvaartterreinen, zoals uiteengezet in paragraaf 5.1.

RISICO

De 250 KT snelheidsrestrictie geldt niet voor militaire jachtvliegtuigen in militaire CTR's.

VFR-vluchten in de nabijheid van de Schiphol CTR, zonder bestemming luchthaven Schiphol.

Vliegers dienen zich te realiseren dat vrijwel alle IFRvluchten de luchthaven Schiphol naderen op een hoogte van circa 2000 ft AMSL via de bakens OA, WP, NV en CH, dicht bij de grens van de CTR. IFR verkeer kan zich overal bevinden in de CTR (ook dicht bij de grens) op hoogtes beneden 2000 ft AMSL gedurende radarvectoring voor het oplijnen voor een final approach naar één van de landingsbanen. De grens wordt niet gemarkeerd door een zichtbaar kenmerk, dus kijk uit voor een onbedoelde overschrijding.

RISICO

Het risico van zogturbulentie bestaat binnen een verticale afstand van 700 ft van verkeersvliegtuigen.

RISICO

VFR-verkeer in de nabijheid van militaire CTR's. Vliegers die VFR-vluchten uitvoeren in de nabijheid van militaire CTR's moeten rekening houden met intensief militair luchtverkeer. Bovendien kan er in de omgeving van Eindhoven CTR intensief burgerluchtverkeer worden verwacht.

Klasse E luchtruim

In de TMA's van Rotterdam, Eelde en Maastricht (klasse E luchtruim) waar VFR-vluchten zonder klaring zijn toegestaan, worden vliegers aangemoedigd tweezijdig radiocontact met de betreffende naderingsluchtverkeersleiding (APP) te onderhouden.

RISICO**Botsingsrisico!**

VFR-vliegers dienen zich te realiseren dat verkeersvliegtuigen en militaire jachtvliegtuigen hetzelfde luchtruim gebruiken. Een scherpe uitkijk is geboden evenals de minimum voorgeschreven afstand tot de wolken (300 m verticaal, 1500 m horizontaal). Militaire jachtvliegtuigen mogen vliegen met een snelheid tot 450 KT. Vanuit een verkeersvliegtuig heeft de vlieger slechts beperkt zicht. VFR-vliegers moeten zich ervan bewust zijn dat er geen separatie wordt verzorgd tussen IFR- en VFR-verkeer.

Klasse F luchtruim

In het Nederlandse luchtruim is er geen luchtruim met klasse F. Wel zijn de regels van klasse F buiten de daglichtperiode van toepassing in de ATZ Lelystad en de ATZ Budel. VFR-vluchten zijn dan niet toegestaan.

Klasse G luchtruim

Alle luchtruim, behalve genoemd in paragraaf 4.3.1 tot en met 4.4, is klasse G. Behalve klasse C luchtruim (CTR) is dus het luchtruim vanaf de grond tot de ondergrens van het gecontroleerde luchtruim erboven, altijd klasse G. Klasse G luchtruim wordt niet aangegeven op de Luchtvaartkaart Nederland.

Op en boven 1200 ft AMSL kunnen militaire jachtvliegtuigen vliegen met snelheden tot 450 KT.

Gemotoriseerde VFR-vluchten moeten een transponder hebben en activeren wanneer gevlogen wordt op of boven 1200 ft AMSL. Met een transponder kunnen ze via de boordradar beter waargenomen worden door de militaire jachtvlieger.

Beneden 1200 ft AMSL kunnen militaire vluchten plaatsvinden in de laagvlieggebieden en -routes zoals gepubliceerd in de VFR-gids (ENR 5-1). Voor het GENOFIC gebied (zie kaart paragraaf 8.1) inclusief de helikopterbeschermingsgebieden (HPZ's), de helikopterverkeerszones (HTZ's) en de helikopterhoofdroutes (HMR's) zijn speciale regels opgesteld (zie VFR-gids ENR 1-15). Deze speciale regels behelzen een vliegplanverplichting en verplicht radiocontact.

RISICO

VFR-verkeer zonder een transponder mag vliegen tot een hoogte waarop militaire jachtvliegtuigen hun vluchten uitvoeren. Zonder een geactiveerde transponder wordt het VFR-verkeer dringend aangeraden niet op of net onder de 1200 ft AMSL te vliegen.

Luchtruimbeperingen

Verboden gebieden (EHP)

Verboden gebieden zijn permanent ingesteld.

Beperkingsgebied (EHR)

Beperkingsgebieden zijn vooral ingesteld voor militaire activiteiten, zoals schietoefeningen. EHRs zijn hoofdzakelijk actief van maandag tot en met vrijdag; wanneer zij actief zijn op zaterdag en zondag dan wordt dat bekend gemaakt via een NOTAM. De horizontale en verticale grenzen van het gebied kunnen uitgebreid worden in een NOTAM.

Gevarengebieden (EHD)

Gevarengebieden liggen boven volle zee. Zij zijn vooral ingesteld voor militaire activiteiten zoals schietoefeningen. EHD's zijn hoofdzakelijk actief van maandag tot en met vrijdag; wanneer zij actief zijn op zaterdag en zondag wordt dat per NOTAM bekend gemaakt. De horizontale en verticale grenzen van het gebied kunnen uitgebreid worden per NOTAM.

Tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA)

Tijdelijk gereserveerde luchtruimen zijn ingesteld voor bijzondere, vooral militaire, activiteiten. TRA's zijn ingesteld in het noordelijk gedeelte van de Amsterdam FIR boven de Noordzee. Deze TRA's zijn niet toegankelijk voor VFR-verkeer, omdat zij liggen in klasse A luchtruim.

Luchtvaartterreinverkeersgebieden (ATZ)

Burger ATZ

Ter bescherming van luchtvaartterreinverkeer is een ATZ ingesteld rondom de burgerluchtvaartterreinen Ameland (activering wordt bekend gemaakt per NOTAM), Budel, Lelystad en zweefvliegerterrein Schinveld (in de Maastricht CTR). Overvliegend verkeer moet vrij blijven van een ATZ.

Militaire ATZ

Buiten de gepubliceerde openstellingsuren van gecontroleerde militaire vliegvelden kunnen zweef-, zeil- of motorvliegactiviteiten plaatsvinden in de CTR. Ter bescherming van bovengenoemde activiteiten is een ATZ ingesteld binnen de militaire CTR (een cirkelvormig gebied rondom een vliegveld, met een straal van 2 NM en verticale afmetingen van de grond tot 1500 ft AAL). Luchtvaartuigen die, met toestemming van het betreffende Flight Information Center, een militaire CTR doorkruisen, moeten vrij blijven van de ATZ.

Bijzondere Luchtverkeersgebieden (SRZ)

Ter bescherming van bepaalde soorten luchtverkeer of bijzondere luchtvaartactiviteiten kunnen gebieden worden aangewezen als een bijzonder luchtverkeersgebied met nadere voorschriften. Incidentele SRZ's worden aangekondigd middels een NOTAM of een VFG supplement.

SRZ voor schermvliegen

Een SRZ voor schermvliegactiviteiten is een cilindervormig gebied rondom een geografische positie, met een straal van 1000 meter, waarin schermvliegers worden opgelierd tot een bepaalde hoogte.

Zweefvliegerterreinen

Het oplieren van zweefvliegtuigen vindt plaats op verschillende burgerluchtvaartterreinen en zweefvliegerterreinen. Zweefvliegactiviteiten vinden ook plaats op militaire luchtvaartterreinen, buiten de openstellingsuren. Vliegers worden gewaarschuwd dat zweefvliegtuigen kunnen worden opgelierd tot een hoogte van ongeveer 2300 ft AGL voordat zij loskomen van de lierkabel.

RISICO

Lierkabels zijn vrijwel niet te zien; vliegers die over een ATZ van een militair luchtvaartterrein willen vliegen moeten rekening houden met lierkabels tot een hoogte van ongeveer 2300 ft AGL.

Terlet

Zweefvliegerterrein Terlet ligt in de CTR van het militair luchtvaartterrein Deelen, net ten noorden van Arnhem. Vanaf het nationaal zweefvliegcentrum Terlet vinden dagelijks intensieve zweefvliegactiviteiten plaats tot een hoogte van FL 065 en tot FL 095 in weekeinden.

Zeil- en schermvliegerterreinen

Vanaf diverse plaatsen in Nederland worden zeil- en

schermvliegtuigen opgelierd.

RISICO

Lierkabels zijn vrijwel niet te zien; vliegers die over een zeil- of schermvlieglieterrein vliegen moeten rekening houden met lierkabels tot een hoogte van ongeveer 2300 ft AGL.

Valschermspringgebieden

Regelmatig vinden valschermactiviteiten (met inbegrip van vrije val sprongen) plaats op verschillende lokaties.

Incidentele valschermspring activiteiten worden aangekondigd in een NOTAM.

Microlights

Vier permanente lokaties zijn aangewezen voor het gebruik door microlights: Budel, Drachten, Lelystad, Stadskanaal en de Maasvlakte.

Classificatie	C	E	F	G
Soort				
Separatie	VFR van IFR	Geen	Geen	Geen
Dienstverlening	Luchtverkeersleiding Verkeersinformatie	Verkeersinformatie	Vluchtinformatie	Vluchtinformatie
Snelheid	Max. 250 kt/u	Max. 250 kt/u	Max. 250 kt/u	Max. 250 kt/u
Radio	Verplicht (2-zijdig)	Niet verplicht	Niet verplicht	Niet verplicht
Klaring	Verplicht	Niet verplicht	Niet verplicht	Niet verplicht

Luchtverkeersdienstverlening

Luchtverkeerdienstverlening

Artikel 3. Classificatie van luchtverkeersdienstverleningsgebieden

1. Onze Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtverkeersdienstverleningsklasse vast met inachtneming van de volgende indeling:
 - a. klasse A: uitsluitend IFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; alle vluchten worden onderling gesepareerd;
 - b. klasse B: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; alle vluchten worden onderling gesepareerd;
 - c. klasse C: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en van VFR-vluchten; VFR-vluchten worden gesepareerd van IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere VFR-vluchten;
 - d. klasse D: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt, IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende VFR-vluchten; VFR-vluchten ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere vluchten;
 - e. klasse E: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan IFR-vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten; alle vluchten ontvangen voor zover uitvoerbaar luchtverkeersinformatie;
 - f. klasse F: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; deelnemende IFR-vluchten ontvangen vlucht-advisering en alle vluchten ontvangen op verzoek vluchtinformatie;
 - g. klasse G: IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan en ontvangen op verzoek vluchtinformatie.
2. Onze Minister kan nadere regels geven met betrekking tot de luchtverkeersdienstverleningsklassen.

Artikel 4. Luchtverkeersleiding

1. Luchtverkeersleiding wordt gegeven aan de volgende vluchten:
 - a. alle IFR-vluchten in luchtverkeersdienstverleningsgebieden klasse A, B, C, D en E;

- b. alle VFR-vluchten in luchtverkeersdienstverleningsgebieden klasse B, C en D;
 - c. alle bijzondere VFR-vluchten;
 - d. het luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein.
2. Luchtverkeersleiding is te onderscheiden in:
 - a. algemene luchtverkeersleiding ten behoeve van gecontroleerde vluchten in algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
 - b. naderingsluchtverkeersleiding ten behoeve van naderend en vertrekkend luchtverkeer van en naar luchtvaartterreinen;
 - c. plaatselijke luchtverkeersleiding ten behoeve van luchtvaartterreinverkeer.
3. Klaringen voorzien in separatie tussen:
 - a. alle vluchten in klasse A en B gebieden;
 - b. IFR-vluchten in klasse C, D en E gebieden;
 - c. IFR- en VFR-vluchten in klasse C gebieden;
 - d. IFR-vluchten en bijzondere VFR-vluchten;
 - e. bijzondere VFR-vluchten onderling indien voorgeschreven door Onze Minister.

Artikel 5. Vluchtinformatieverstrekking

1. Vluchtinformatie wordt verstrekt aan alle luchtvaartuigen indien:
 - a. aan deze luchtvaartuigen luchtverkeersleiding wordt verstrekt;
 - b. deze luchtvaartuigen anderszins bekend zijn bij de betrokken luchtverkeersdienst, of;
 - c. deze informatie van invloed kan zijn op de vluchtuitvoering.
2. Vluchtinformatie omvat:
 - a. inlichtingen verstrekt door een meteorologische dienst betreffende het optreden of verwachte optreden van bepaalde weersverschijnselen langs de vliegroute, die de veiligheid van de vluchtuitvoering kunnen beïnvloeden;
 - b. inlichtingen over wijziging in de bruikbaarheid van navigatie-hulpmiddelen;
 - c. inlichtingen over wijzigingen in de staat waarin luchtvaartterreinen en bijbehorende faciliteiten verkeren, met inbegrip van de staat waarin het landingsterrein en de platforms zich bevinden ten gevolge van de aanwezigheid van sneeuw, ijs of water;
 - d. andere beschikbare gegevens die de veiligheid van de vlucht kunnen beïnvloeden;
 - e. gemelde of verwachte weersomstandigheden op luchtvaartterreinen van aankomst en vertrek en op uitwijkhavens;
 - f. mogelijk botsingsgevaar voor vluchten in de klasse C, D, E, F en G gebieden.
3. Vluchtinformatie aan VFR-vluchten omvat, naast de in het tweede lid, onderdeel a tot en met d bedoelde gegevens voor zover beschikbaar, inlichtingen omtrent ander luchtverkeer en mogelijke instrumentweersomstandigheden langs de vliegroute.

Artikel 6. Alarmering

Alarmering wordt verzorgd:

- a. voor alle vluchten waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven;
- b. voorzover uitvoerbaar voor andere vluchten waarvoor een vliegplan is ingediend of die anderszins bekend zijn bij de betrokken luchtverkeersdiensten;
- c. voor elk luchtvaartuig waarvan bekend is of verondersteld wordt dat het is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging.

Artikel 7. Aanwijzing van luchtruimte en van gecontroleerde luchtvaartterreinen

1. Onze Minister wijst in het vluchtinformatiegebied Amsterdam aan:
 - a. algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
 - b. plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden;
 - c. gecontroleerde luchtvaartterreinen.
2. Onze Minister bepaalt, door welke luchtverkeersdiensten, in welke gebieden binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam en op welke gecontroleerde luchtvaartterreinen luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven.

Artikel 8. Aanwijzing bijzondere luchtverkeersgebieden

Onze Minister kan ter bescherming van het luchtverkeer ten opzichte van bepaalde soorten luchtverkeer of van bijzondere luchtverkeersactiviteiten, delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam aanwijzen als bijzondere luchtverkeersgebieden; aan deze aanwijzingen kunnen regels worden verbonden.

Artikel 9. Uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening

Onze Minister kan regels geven voor:

- a. de wijze waarop luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven;
- b. de luchtvaarttelecommunicatie;
- c. het tijdens de vlucht verstrekken van gegevens en luchtvaartinlichtingen.

Artikel 10. Luchtverkeersroutes en -procedures

Onze Minister stelt in het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersroutes en -procedures vast, waaronder mede zijn begrepen: naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen voor luchtvaartterreinverkeer.

Luchtdienstverlening

De artikelen 5.12 tot en met 5.19 geven aan waarbinnen en onder welke voorwaarden luchtdienstverlening gegeven wordt.

Artikel 5.12

1. Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid en een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven.

Artikel 5.13

1. Binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam kan luchtverkeerdienstverlening worden verleend door:
 - a. de LVNL.
 - b. Onze Minister van Defensie;
2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Defensie tezamen wijzen de gebieden waarbinnen en het luchtverkeer waaraan de in het eerste lid genoemde instanties luchtverkeersdienstverlening geven, aan.

Artikel 5.14

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 5.13, eerste lid, kunnen Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Defensie:
 - a. met de Eurocontrol-organisatie overeenkomen dat deze, binnen bepaalde delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam of aan bepaald luchtverkeer, luchtverkeersdienstverlening geeft op voorwaarde dat daarbij vastgelegd wordt dat het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5.12, 5.15, 5.16 en 5.17a wordt nageleefd.
 - b. delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam aanwijzen waarbinnen, na overleg met de bevoegde autoriteiten van een aangrenzende Staat, luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven door een instantie van die Staat;en
2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan de LVNL belasten met het geven van luchtverkeersdienstverlening in delen van een aangrenzend vluchtinformatiegebied, na overleg met de aldaar bevoegde autoriteiten.

Artikel 5.15

De instanties belast met luchtverkeersdienstverlening coördineren de uitvoering van deze taken met de instanties belast met de luchtverkeersdienstverlening binnen hetzelfde gebied of in aangrenzende gebieden.

Artikel 5.16

1. Het is verboden luchtverkeersdienstverlening te geven zonder een daartoe door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling en zonder daartoe verkregen opdracht van een in artikel 5.13 of 5.14 aangewezen instantie. De artikelen 2.1, vierde en vijfde lid, en 2.2 tot en met 2.9 zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat:
 - a. het bewijs van bevoegdheid geldig is voor de duur van de medische verklaring;
 - b. de zinsnede in artikel 2.2, eerste lid, «aan een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat dan wel door de bevoegde autoriteit van een door hem aangewezen staat erkende, gekwalificeerde of geregistreerde opleidingsinstelling» niet van toepassing is;
 - c. in artikel 2.2, vierde lid, in plaats van «het document waarop het bewijs van bevoegdheid en de bevoegdverklaringen worden weergegeven» wordt gelezen: het model en de uitvoering van het bewijs van bevoegdheid, en
 - d. artikel 2.3, vijfde lid, onderdeel f, wordt vervangen door: de vernieuwing van een bewijs van bevoegdheid.
2. In afwijking van artikel 2.3, zesde lid, onderdeel e, stelt de LVB-organisatie de regels met betrekking tot de kennis, de bedrevenheid en de ervaring op, waaraan degene, die luchtverkeersdienstverlening geeft, dient te voldoen om zijn bewijs van bevoegdheid te behouden. De regels behoeven de goedkeuring van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.
3. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen onderdelen van luchtverkeersdienstverlening aangewezen worden, waarvoor geen bewijs van bevoegdheid vereist is.

Artikel 5.17

1. Het is verboden een grondstation of een mobiel station in de luchtvaartmobile band, waarvoor een machtiging is vereist als bedoeld in artikel 17 van de Wet op de Telecommunicatievoorzieningen, te

bedienen, zonder een daartoe door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling. De artikelen 2.1, vierde en vijfde lid, en 2.2 tot en met 2.9 zijn van overeenkomstige toepassing.

- 2. Het eerste lid is onverminderd artikel 1.2, eerste lid, eveneens van toepassing op het continentaal plat, bedoeld in artikel 1 van de Mijnbouwwet, voor zover dat buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam ligt.*

Artikel 5.17a

- 1. Het is verboden luchtverkeersdienstverlening te geven dan wel een grondstation of een mobiel station als bedoeld in artikel 5.17 te bedienen, terwijl degene, die luchtverkeersdienstverlening geeft dan wel een grondstation of een mobiel station bedient, verkeert onder zodanige invloed van een stof, waarvan hij weet of redelijkerwijze moet weten, dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de vaardigheid voor het geven van luchtverkeersdienstverlening of het bedienen van een grondstation kan verminderen, dat hij niet in staat moet worden geacht zulks naar behoren te verrichten.*
- 2. De artikelen 2.12, derde, vierde en vijfde lid, en 2.13 zijn van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 5.18

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter bevordering van een veilige, ordelijke en vlotte afwikkeling van het luchtverkeer regels worden gesteld betreffende de prioriteitstelling bij de luchtverkeersdienstverlening.

Artikel 5.19

Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat de beheerder van een burgerluchtvaartterrein met inachtneming van de daarbij te stellen regels na overleg met de gebruikers en de betrokken luchtverkeersleidingsinstanties, de volgorde van het gebruik van het luchtvaartterrein vaststelt.

Luchtverkeersregels

Luchtverkeersreglement (LVR)

Luchtverkeersregels

Artikel 11. Na te komen vliegvoorschriften

1. Het gebruik van een luchtvaartuig, zowel op het landingsterrein en de platforms als tijdens de vlucht, moet geschieden in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften.
2. Voorts moet de uitvoering van de vlucht van een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt, geschieden in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften, of de instrumentvliegvoorschriften.

Artikel 12. Gebruik hoogtemeter en kruishoogtes

Onze Minister geeft regels met betrekking tot het gebruik van de hoogtemeter en het bepalen van kruishoogtes.

Artikel 13. Verwijderen van voorwerpen of stoffen

1. Het is verboden voorwerpen of stoffen te verwijderen tijdens de vlucht.
2. Het eerste lid geldt niet ingeval van verwijderen van:
 - a. los fijn zand;
 - b. water;
 - c. stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin- of bosbouw;
 - d. voorwerpen waarvan de massa niet meer is dan 200 gram per voorwerp, overeenkomstig door Onze Minister te stellen regels;
 - e. voorwerpen en stoffen voor militaire doeleinden of uit militaire luchtvaartuigen;
 - f. voorwerpen die verband houden met opsporings- en reddingsakties;
 - g. voorwerpen en stoffen voor politiedoeleinden.
3. De LVNL kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
4. Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Artikel 14. Slepen

1. Het is verboden luchtvaartuigen of andere voorwerpen tijdens de vlucht te slepen.
2. Het eerste lid geldt, overeenkomstig door Onze Minister te stellen regels, niet voor de volgende vluchten:
 - a. vluchten waarbij een zweefvliegtuig wordt gesleept;
 - b. vluchten waarbij een sleepnet wordt gesleept;
 - c. vluchten waarbij voor militaire doeleinden wordt gesleept.
3. De LVNL kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod; vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Artikel 15. Valschermspringen

1. Het is verboden, behalve in geval van nood, valschermspringen uit te voeren vanuit een zich in het luchtruim bevindend luchtvaartuig.
2. Het eerste lid geldt niet indien de valschermspringen worden uitgevoerd overeenkomstig de door Onze Minister te stellen regels die de bescherming van het luchtverkeer en van personen en zaken op de grond ten doel hebben.
3. De LVNL kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
4. Onze Minister van Defensie kan indien in militair verband gesprongen wordt, vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
5. Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Artikel 16. Kunstvluchten

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd die een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig meebrengen.
2. Het eerste lid geldt niet voor:
 - a. vluchten met militaire luchtvaartuigen, indien de gezagvoerder de door Onze Minister van Defensie vastgestelde regels nakomt;
 - b. vluchten onder zichtweersomstandigheden indien de gezagvoerder van het luchtvaartuig verscherpte waakzaamheid betracht met het doel botsingsgevaar tijdig te kunnen onderkennen en de voorgeschreven maatregelen tot het vermijden van botsingen tijdig te kunnen nemen en indien:
 1. op een zodanige horizontale of verticale afstand van gebieden met aaneengesloten bebouwing of mensenverzameling wordt gevlogen dat bij het uitvoeren van de in het

eerste lid bedoelde vlucht personen of zaken op het aardoppervlak niet in gevaar kunnen worden gebracht;

- 2. het luchtvaartuig niet een voorwerp of ander luchtvaartuig in de lucht sleept of geen valschermspringers naar het afspringpunt brengt.*

Artikel 17. Nabijheid

- 1. Het is verboden een ander luchtvaartuig zo dicht te naderen dat gevaar voor botsing ontstaat.*
- 2. Het is verboden in gesloten verband vluchten uit te voeren, tenzij dienaangaande vooraf een regeling is getroffen tussen de gezagvoerders onderling en - bij gecontroleerde vluchten - met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.*

Artikel 18. Maatregelen bij uitwijken

- 1. Onverminderd de verantwoordelijkheid van een gezagvoerder om die maatregelen te nemen die een botsing kunnen voorkomen, behoudt een luchtvaartuig, waarvoor moet worden uitgeweken, zijn oorspronkelijke koers en snelheid.*
- 2. Het is verboden, indien ingevolge de artikelen 19 tot en met 26 voor een ander luchtvaartuig wordt uitgeweken, boven, onder of vóór dat luchtvaartuig langs te gaan, tenzij daarbij op ruime afstand wordt gebleven en er voor het andere luchtvaartuig geen gevolgen merkbaar zijn van luchtvervelingen veroorzaakt door het uitwijkende luchtvaartuig.*
- 3. Een gezagvoerder die, gevolg gevend aan een RA, afwijkt van een klaring, meldt dit terstond aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.*
- 4. Indien de gezagvoerder een melding als bedoeld in het derde lid heeft gedaan, geeft de luchtverkeersleider aan dat luchtvaartuig geen opdrachten die tegenstrijdig zijn aan de RA.*
- 5. Na de afwijking van de klaring als gevolg van de RA wordt de vlucht zo spoedig mogelijk hervat overeenkomstig de oorspronkelijk verkregen klaring of overeenkomstig een nieuwe klaring verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.*

Artikel 19. Recht vooruit naderen

Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en gevaar voor botsing bestaat, moet elk van deze luchtvaartuigen zijn koers naar rechts verleggen.

Artikel 20. Kruisende koersen

- 1. Wanneer twee luchtvaartuigen op dezelfde of op bijna dezelfde hoogte koersen volgen, die elkaar kruisen, moet het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft, voor dit laatste uitwijken.*
- 2. Voorts moeten:*
 - a. vliegtuigen uitwijken voor luchtschepen, zweefvliegtuigen en ballons;*
 - b. luchtschepen uitwijken voor zweefvliegtuigen en ballons;*
 - c. zweefvliegtuigen uitwijken voor ballons;*
 - d. vliegtuigen en luchtschepen uitwijken voor luchtvaartuigen waarvan wordt gezien dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerp slepen.*
- 3. Het eerste lid geldt niet voor een luchtvaartuig dat het in artikel 27 bedoelde luchtverkeerscircuit volgt.*

Artikel 21. Inhalen

Een luchtvaartuig, dat een ander luchtvaartuig inhaalt, moet - onverschillig of eerstgenoemde stijgt, daalt of zich horizontaal voortbeweegt - uitwijken door zijn koers naar rechts te verleggen. Geen daarop volgende veranderingen van de positie van de beide luchtvaartuigen ten opzichte van elkaar ontslaat het inhalende luchtvaartuig van deze verplichting, totdat het zich op ruime afstand voorbij het andere luchtvaartuig bevindt.

Artikel 22. Uitmijden voor landend verkeer

Een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt of zich voortbeweegt op de grond of op het water, moet uitwijken voor een luchtvaartuig dat bezig is te landen of zich bevindt in de laatste naderingsfase voor de landing.

Artikel 23. Landen

- 1. Wanneer twee of meer luchtvaartuigen tegelijkertijd een luchtvaartterrein naderen om te landen, moet een zich hoger bevindend luchtvaartuig uitwijken voor een zich lager bevindend luchtvaartuig, met dien verstande, dat het zich lager bevindende luchtvaartuig deze bepalingen niet mag benutten door een ander luchtvaartuig, dat zich in de laatste naderingsfase voor de landing bevindt, in te halen of daar voorlangs te gaan.*
- 2. In afwijking van het eerste lid dienen vliegtuigen uit te wijken voor zweefvliegtuigen.*

Artikel 24. Noodlanding

Een luchtvaartuig moet uitwijken voor een ander luchtvaartuig dat genoodzaakt is te landen.

Artikel 33

- 1. Het is verboden andere dan de bij ministeriële regeling aangewezen seinen te gebruiken.*

2. Bij het waarnemen of ontvangen van enig sein, als bedoeld in het eerste lid, moet worden gehandeld overeenkomstig de bij ministeriële regeling vastgestelde betekenis van het sein.

Artikel 34

1. Voor het vermelden van tijdstippen met betrekking tot vluchten moet Gecoördineerde Wereldtijd worden gebruikt, uitgedrukt in uren en minuten van het etmaal, beginnend te middernacht.
2. Voor de aanvang van een gecontroleerde vlucht en telkens gedurende de vlucht, wanneer de noodzaak daartoe blijkt, moet de gezagvoerder zich op de hoogte stellen van de juiste tijd.

Artikel 41

1. Wanneer een burgerluchtvaartuig wordt onderschept door een ander luchtvaartuig moet het onderschepte luchtvaartuig:
 - a. de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten opvolgen, waarbij aan visuele seinen betekenis en uitvoering moet worden gegeven als krachtens artikel 33 is vastgesteld;
 - b. indien mogelijk de betrokken luchtverkeersdienst daarvan in kennis stellen;
 - c. zo mogelijk radioverbinding tot stand brengen met het onderscheppende luchtvaartuig dan wel met de eenheid die de onderschepping leidt, door het uitzenden van een algemene oproep op de noodfrequentie 121 500 MHz onder vermelding van de identiteit van het onderschepte luchtvaartuig en de aard van de vlucht; voorts, indien geen radioverbinding tot stand is gekomen, deze oproep herhalen op de noodfrequentie 243 000 MHz, indien dat uitvoerbaar is;
 - d. wanneer radioverbinding met het onderscheppende luchtvaartuig tot stand is gebracht maar communicatie in een gemeenschappelijke taal niet mogelijk is, pogingen ondernemen om essentiële informatie en bevestiging van opdrachten over te brengen door gebruikmaking van de radioseinen die daartoe krachtens artikel 33 zijn vastgesteld;
 - e. indien uitgerust met apparatuur voor het beantwoorden van ondervragingen door radarstations, Mode A code 7700 instellen, tenzij door de betrokken luchtverkeersdienst anders wordt opgedragen.
2. Indien door het onderschepte luchtvaartuig, uit welke bron dan ook, per radio opdrachten worden ontvangen die afwijken van de door het onderscheppende luchtvaartuig door middel van visuele seinen of radio gegeven opdrachten, moet onmiddellijk opheldering worden gevraagd, terwijl intussen de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten moeten worden uitgevoerd.
3. Onze Minister van Defensie geeft, in overleg met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, regels met betrekking tot het onderscheppen van burgerluchtvaartuigen door militaire luchtvaartuigen; deze regels zijn eveneens van toepassing op luchtvaartuigen die worden gebruikt voor politie- of douanediensden.
4. Onze Minister kan nadere regels geven met betrekking tot het bepaalde in het eerste en tweede lid.

Artikel 42

1. Het is verboden een VFR-vlucht uit te voeren onder zodanige weersomstandigheden dat het vliegzicht en de afstand van het luchtvaartuig tot de wolken kleiner is dan de in de volgende tabel genoemde waarden.

Classificatie	C	E	F / G	
			Boven 3000 voet	Onder 3000 voet
Afstand tot wolken	Verticaal: 300 m. Horizontaal: 1500 m.	Verticaal: 300 m. Horizontaal: 1500 m.	Verticaal: 300 m. Horizontaal: 1500 m.	Vrij van wolken
Vliegzicht	5 kilometer	8 kilometer	8 kilometer	1500 meter
Grondzicht	Neen	Neen	Neen	Ja

2. Het eerste lid geldt niet indien:
 - a. een klaring is verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst voor het uitvoeren van een bijzondere VFR-vlucht;
 - b. bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Artikel 43. Zichtweersomstandigheden in plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden

1. Het is verboden, tijdens een VFR-vlucht, te landen op of op te stijgen van een luchtvaartterrein dat is gelegen in een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied dan wel het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied binnen te vliegen, indien:
 - a. de wolkenbasis lager is dan 450 m (1500 voet), of
 - b. het grondzicht minder is dan 5 km.
2. Het eerste lid geldt niet indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Artikel 44. Beperking van VFR-vluchten

1. Het is verboden, ongeacht de weersomstandigheden, een VFR-vlucht uit te voeren:

- a. *buiten de daglichtperiode, zoals gepubliceerd in de in artikel 60, onder a , bedoelde luchtvaartgids;*
- b. *in luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse A;*
- c. *met een snelheid groter dan de plaatselijke voortplantingssnelheid van het geluid.*
2. *Onze Minister kan nadere regels stellen ten aanzien van het in het eerste lid onder a, bepaalde.*
3. *Het eerste lid onder b, geldt niet indien bij ministeriële regeling anders is bepaald.*
4. *De LVNL kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid bepaalde.*
5. *Onze Minister van Defensie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid bepaalde.*
6. *Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.*
7. *De maximum toegestane vliegsnelheid in de luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse C tot en met G beneden vliegniveau 100 bedraagt 470 km/uur (250 knopen).*
8. *Het zevende lid geldt niet indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.*

Artikel 44a

1. *Bij ministeriële regeling worden regels gegeven inzake de navigatie- en telecommunicatie-installaties waarmee een luchtvaartuig voor het uitvoeren van een VFR-vlucht is uitgerust en de eisen waar die installaties aan voldoen.*
2. *Onze Minister kan ontheffing verlenen van de krachtens het eerste lid gegeven regels.*
3. *Ontheffing kan slechts verleend worden indien de navigatie- en telecommunicatieuitrusting van het luchtvaartuig ten minste gelijkwaardige mogelijkheden biedt voor de vluchttuitvoering.*
4. *Ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.*
5. *Aan ontheffingen kunnen voorschriften worden verbonden.*

Artikel 45. Minimum VFR-vlieghoogte

1. *Met uitzondering van het gestelde in het tweede lid is het - tenzij noodzakelijk om op te stijgen van of te landen op een luchtvaartterrein, naderings- en vertrekprocedures alsmede luchtverkeerspatronen uit te voeren - verboden een VFR-vlucht uit te voeren beneden de volgende minimum vlieghoogtes:*
 - a. *boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenverzamelingen: tenminste 300 m (1000 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 600 m van het luchtvaartuig;*
 - b. *elders dan onder a aangegeven: tenminste 150 m (500 voet) boven de grond of het water, of wel zoveel hoger als door Onze Minister is bepaald.*
2. *Het eerste lid onder b geldt niet, onder nader door Onze Minister te stellen regels, voor de volgende vluchten:*
 - a. *vluchten waarbij een sleep wordt aangehaakt of afgeworpen boven een luchtvaartterrein;*
 - b. *vluchten waarbij stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin- of bosbouw, te bestemder plaatse worden uitgeworpen;*
 - c. *vluchten waarbij naderingsprocedures buiten luchtvaartterreinen beoefend worden boven nader door Onze Minister aan te wijzen gebieden;*
 - d. *vluchten met zweefvliegtuigen boven nader door Onze Minister aan te wijzen strand- en duingebieden.*
3. *Het eerste lid onder b geldt niet boven nader door Onze Minister aan te wijzen routes en gebieden.*
4. *De LVNL kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.*
5. *Onze Minister van Defensie kan vrijstelling of ontheffing geven van het in het eerste lid gestelde verbod.*
6. *Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.*

§ 2. Gecontroleerde VFR-vluchten

Artikel 46. Uitvoering

Onverminderd het gestelde in artikel 11 moet een VFR-vlucht worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten wanneer de vlucht

- a. *wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse B, C en D;*
- b. *deel uitmaakt van het terreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein, of;*
- c. *wordt uitgevoerd als een bijzondere VFR-vlucht.*

Artikel 47. Weersverslechtering tot beneden de criteria voor zichtweersomstandigheden

1. *Wanneer tijdens een gecontroleerde VFR-vlucht blijkt, dat voortzetting daarvan onder zichtweersomstandigheden volgens het geldend vliegplan niet uitvoerbaar is, moet worden gehandeld overeenkomstig het bepaalde in één van de volgende leden van dit artikel.*
2. *In de omstandigheden, als bedoeld in het eerste lid, moet, behoudens het bepaalde in de volgende leden van dit artikel, een herziening van de klaring worden gevraagd, waardoor het alsnog mogelijk wordt om:*
 - a. *de vlucht in zichtweersomstandigheden voort te zetten naar het luchtvaartterrein van bestemming of een luchtvaartterrein waarnaar wordt uitgeweken, of;*
 - b. *het betreffende luchtverkeersleidingsgebied, waarin eveneens luchtverkeersleiding aan VFR-vluchten wordt gegeven, te verlaten.*

3. *Indien een klaring, als bedoeld in het tweede lid, niet kan worden verkregen, moet de vlucht worden voortgezet onder zichtweersomstandigheden en moet de betrokken luchtverkeersleidingsdienst worden ingelicht omtrent de actie, die wordt ondernomen ten einde het luchtverkeersleidingsgebied, waarin eveneens luchtverkeersleiding aan VFR-vluchten wordt gegeven, te verlaten dan wel een landing uit te voeren op het dichtstbijzijnde daarvoor geschikte luchtvaartterrein.*
4. *Wanneer een gecontroleerde VFR-vlucht, als bedoeld in het eerste lid, wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, kan toestemming worden verzocht om de vlucht te mogen voortzetten als bijzondere VFR-vlucht.*
5. *Indien de gezagvoerder van een gecontroleerde VFR-vlucht, als bedoeld in het eerste lid, daartoe bevoegd is, kan hij verzoeken om de vlucht te mogen voortzetten in overeenstemming met de instrumentvliegvoorschriften.*

§ 3. *Niet-gecontroleerde VFR-vluchten*

Artikel 48

Bij het uitvoeren van een VFR-vlucht in gebieden of langs routes, als bedoeld in artikel 31, tweede lid, onder b of c moet:

- a. *voortdurend worden geluisterd op de desbetreffende radiofrequentie van de betrokken luchtverkeersdienst die vluchtinformatie verstrekt;*
- b. *desgevraagd positiemeldingen aan die dienst worden verstrekt.*

Artikel 59. *Het gebruik van het luchtruim door niet-luchtvaartuigen*

1. *Het is verboden toestellen die geen luchtvaartuigen zijn in het luchtruim te gebruiken.*
2. *Het eerste lid geldt niet, overeenkomstig door Onze Minister te stellen regels, voor de volgende toestellen:*
 - a. *modelvliegtuigen;*
 - b. *zeilvliegtuigen;*
 - c. *valschermschermvliegtuigen;*
 - d. *kabelvliegers;*
 - e. *kleine ballons.*
3. *De LVNL kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.*
4. *Onze Minister van Defensie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.*
5. *Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.*

Lucht

verkeer

De artikelen 5.1 tot en met 5.11 van de WLV geven het kader aan waarbinnen vluchten plaats mogen vinden in Nederland. Verdere uitwerking hiervan wordt opgenomen in het LVR.

Artikel 5.1

Het bepaalde bij of krachtens de artikelen 5.3 tot en met 5.9 is van toepassing op:

- a. *deelnemers aan het luchtverkeer binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam, en*
- b. *Nederlandse luchtvaartuigen, waar deze zich ook bevinden, tenzij dit onverenigbaar is met de daar ter plaatse geldende regels of de regels die in overeenstemming met internationale afspraken worden gehanteerd door de ter plaatse voor de luchtverkeersdienstverlening verantwoordelijke Staat.*

Artikel 5.2

Buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam houdt de gezagvoerder van een Nederlands luchtvaartuig zich aan de daar ter plaatse geldende regels. Indien in overeenstemming met internationale afspraken andere regels worden gehanteerd door de ter plaatse voor de luchtverkeersdienstverlening verantwoordelijke Staat, houdt de gezagvoerder zich aan deze regels.

Artikel 5.3

Het is verboden op zodanige wijze aan het luchtverkeer deel te nemen dan wel luchtverkeersleiding te geven dat daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht.

Artikel 5.4

Het is verboden boven gebieden met aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenmenigten, aan het luchtverkeer deel te nemen op een zodanige

hoogte dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op het aardoppervlak in gevaar te brengen, tenzij zulks noodzakelijk is:

- a. om op te stijgen van of te landen op een luchtvaartterrein;
- b. voor de uitvoering van naderings- en vertrekprocedures, alsmede van luchtverkeerspatronen.

Artikel 5.5

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter bescherming van de openbare veiligheid bij het gebruik van het luchtruim, ter bevordering van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer of ter bescherming van personen of zaken aan boord van het luchtvaartuig of op het aardoppervlak regels worden gesteld aan deelnemers van het luchtverkeer.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen voorts regels worden gesteld betreffende:
 - a. de uitvoering van vluchten;
 - b. de met betrekking tot de uitvoering van vluchten te verstrekken inlichtingen;
 - c. de communicatie tussen deelnemers aan het luchtverkeer onderling en met de instanties en organisaties belast met luchtverkeersdienstverlening;
 - d. de in en ten behoeve van het luchtverkeer te gebruiken tekens en seinen;
 - e. het gebruik van het luchtruim anders dan door luchtverkeer; en
 - f. gedrag van het verkeer op een luchtvaartterrein.
3. In het bepaalde ingevolge dit artikel kan aan de LVNL de bevoegdheid worden gedelegeerd tot het geven van een ontheffing, vrijstelling of toestemming, mede met inachtneming van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer.

Artikel 5.6

Het is verboden een vlucht uit te voeren zonder dat een gezagvoerder is aangewezen.

Artikel 5.7

1. De gezagvoerder bevindt zich aan boord van het luchtvaartuig.
2. De gezagvoerder is, ongeacht of hij daadwerkelijk de stuurorganen bedient of niet, ervoor verantwoordelijk dat de uitvoering van de vlucht geschiedt in overeenstemming met de bij of krachtens deze wet gestelde regels. Van de regels bedoeld in de eerste volzin mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk Onze Minister van Defensie bij ministeriële regeling aan te wijzen onbemande luchtvaartuigen.

Artikel 5.8

Voor de aanvang van iedere vlucht, neemt de gezagvoerder kennis van alle gegevens en inlichtingen die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn.

Artikel 5.9

1. Voor de aanvang van iedere vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven wordt door of namens de gezagvoerder een vliegplan ingediend overeenkomstig de bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 5.5, tweede lid, onderdeel c, gestelde regels. Het vliegplan bevat de gegevens en inlichtingen omtrent de voorgenomen vlucht.
2. Alvorens een vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven aan te vangen, of een gedeelte daarvan uit te voeren moet een desbetreffende klaring zijn gevraagd en verkregen.
3. De gezagvoerder komt de door de luchtverkeersleidingsdienst gegeven voorwaarden van de klaring na. Van de voorwaarden bedoeld in de eerste volzin mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken. Een afwijking wordt zo spoedig mogelijk gemeld aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

Artikel 5.10

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer tijdelijk of blijvend beperken of verbieden boven Nederland of gedeelten daarvan:
 - a. om redenen van openbare orde en veiligheid;
 - b. om andere dringende redenen, waarbij het uitoefenen van de luchtvaart en omstandigheden of gebeurtenissen op het aardoppervlak elkaar kunnen beïnvloeden;
2. Onze Minister van Defensie kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer beperken of verbieden om reden van militaire noodzaak.
3. Op voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, worden bij algemene maatregel van bestuur regels gesteld met betrekking tot het uitoefenen van het burgerluchtverkeer boven gebieden aangewezen overeenkomstig artikel 1.2, tweede lid, onder b, van de Wet milieubeheer.
4. Van de regelingen krachtens het eerste en tweede lid wordt mededeling gedaan via de luchtvaartpublicaties bedoeld in artikel 5.23, eerste lid, onder d, en voor zover nodig via de luchtverkeersdienstverlening aan de betrokken gezagvoerder.
5. Het is verboden aan het luchtverkeer deel te nemen in strijd met het bepaalde krachtens het eerste, tweede en derde lid van dit artikel.



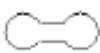

Artikel 5.11







1. *Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur:*
 - a. *worden, met inachtneming van het type en de dichtheid van het luchtverkeer, delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam alsmede luchtvaartterreinen aangewezen waar de daarbij bepaalde vormen van luchtverkeersdienstverlening worden gegeven;*
 - b. *worden in het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersroutes en -procedures vastgesteld, waaronder mede zijn begrepen naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen;*
 - c. *kunnen delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam worden aangewezen als bijzondere luchtverkeersgebieden, waar daarbij gegeven voorschriften gelden.*
2. *In het bepaalde ingevolge het eerste lid kan in het belang van de bevordering van een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer aan de LVNL de bevoegdheid worden gedelegeerd tot het geven van een ontheffing, vrijstelling of toestemming.*

Seinen, tekens en markeringen

Lichtsignaal	Gericht op een luchtvaartuig in de lucht	Gericht op een luchtvaartuig op de grond
Ononderbroken groen licht.	Landen toegestaan.	Opstijgen toegestaan.
Ononderbroken rood licht.	Wijk uit voor andere luchtvaartuigen en blijf cirkelen.	Stop.
Groen knipperlicht.	Keer terug om te landen ¹	Taxiën toegestaan.
Rood knipperlicht.	Luchtvaarterrein onveilig, niet landen.	Taxiën buiten de in gebruik zijnde landingsbaan.
Wit knipperlicht.	Land op dit luchtvaarterrein en meld u bij de box of havendienst.	Keer terug naar het startpunt.
Rode lichtkogels of vuurpijlen.	Ondanks enige eerdere aanwijzingen, voorlopig niet landen	

¹ Met landen moet worden gewacht op het ononderbroken groen licht.

Tekens	Beschrijving	Betekenis
	Rood vierkant bord met gele diagonalen.	Verboden te landen voor onbepaalde tijd.
	Rood vierkant met één gele diagonaal.	Opletten bij het landen, bijvoorbeeld wegens slechte toestand van het landingsterrein.
	Witte halter.	Landen, opstijgen en taxiën uitsluitend toegestaan op banen en rijbanen.
	Witte halter met zwarte dwarsbalken.	Landen en opstijgen uitsluitend toegestaan op banen; taxiën toegestaan op en buiten rijbanen.

Tekens	Beschrijving	Betekenis
	Kruisen in eenvoudige kleuren, liefst wit of geel op het landingsterrein.	Gedeelte binnen de kruisen is onbruikbaar.
	Witte of oranje landings-T	Landen en opstijgen in een lijn evenwijdig aan het staande been van de T en in de richting van de voet naar de top van de T.
	Twee cijfers tegen of in de nabijheid van de toren.	Richting waarin moet worden opgestegen, uitgedrukt in tientallen graden ten opzichte van het magnetische noorden, afgerond op het meest nabijkomende tiental.
	Pijl in een sprekende kleur in het seinenvierkant of aan het eind van de in gebruik zijnde baan.	Vóór het landen en na het opstijgen een bocht naar rechts maken. (Rechterhand-verkeerscircuit).
	Zwarte C op een gele achtergrond.	Luchtverkeersmeldingspost.
	Een dubbel wit kruis in het seinenvierkant.	Zweefvliegen vindt plaats op het luchtvaarterrein.