



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 september 2013, nr. IENM/BSK-2013/169362, houdende vaststelling van regels omtrent het slepen van luchtvaartuigen en andere voorwerpen tijdens de vlucht waaronder reclame (Regeling slepen en reclamesleepvliegen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie,

Gelet op artikel 14, tweede lid, van het Luchtverkeersreglement, artikel 21 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 en artikel 2 van het Besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 343);

BESLUIT:

### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

*reclamesleepvlucht*: vlucht waarbij een sleepnet of -doek wordt gesleept;

*sleep*: door een luchtvaartuig door middel van een sleepkabel voortgetrokken sleepnet of -doek, doel voor richt- en schietoefeningen, of zweef- of zeilvliegtuig;

*sleepkabel*: geheel van onderdelen dat de verbinding vormt tussen de sleephaak van het sleepvliegtuig en de sleephaak, de vanglijn of de voorste ring van de sleep;

*sleepvliegtuig*: vliegtuig, ingericht voor het doen opstijgen en in de lucht voortslepen van een sleep.

### Artikel 2

1. Voor vluchten waarbij een sleep wordt gesleept, of waarbij voor militaire doeleinden wordt gesleept, gelden de volgende regels:
  - a. de vlucht wordt uitgevoerd als VFR-vlucht;
  - b. boven Nederlands grondgebied tot 200 meter buiten de kustlijn bedraagt de minimum vlieghoogte 425 meter boven de grond of het water;
  - c. de sleep en de sleepkabel worden zodanig ontkoppeld dat het luchtverkeer of personen of zaken op het aardoppervlak niet in gevaar worden gebracht.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, is de minimum vlieghoogte voor reclamesleepvluchten boven Nederlands grondgebied van toepassing tot 350 meter buiten de kustlijn.

### Artikel 3

Het is verboden een reclamesleepvlucht uit te voeren met een luchtvaartuig dat:

- a. geen hiertoe gecertificeerd sleepvliegtuig is;
- b. volgens het geluidscertificaat of de geluidsverklaring meer geluid produceert dan 67dB(A), berekend volgens de berekenmethode van Annex 16, hoofdstuk 6, dan wel 72dB(A), berekend volgens de berekenmethode van Annex 16, hoofdstuk 10, bij het Verdrag inzake de burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

### Artikel 4

Het is verboden een reclamesleepvlucht uit te voeren:

- a. gedurende de volgende tijden:
  - 1°. maandag tot en met vrijdag voor 08.00 uur en na 19.00 uur plaatselijke tijd;
  - 2°. zaterdag voor 10.00 uur en na 19.00 uur plaatselijke tijd;
  - 3°. zondag voor 11.00 uur en na 19.00 uur plaatselijke tijd;
- b. waarbij per dag per sleep langer dan 15 minuten boven een zelfde locatie of langer dan 45 minuten boven dezelfde bebouwde kom wordt gevlogen;
- c. in gesloten verband met meer dan drie sleepvliegtuigen.



---

#### **Artikel 5**

Overtreding van de artikelen 3 en 4 is een strafbaar feit in de zin van artikel 6 van het Besluit van 21 mei 1981 houdende vaststelling van regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen.

#### **Artikel 6**

Artikel 1, onderdeel a, van de Regeling voorzieningen sleepvliegen komt te luiden:

*sleep*: door een luchtvaartuig door middel van een sleepkabel voortgetrokken sleepnet of -doek, doel voor richt- en schietoefeningen, of zweef- of zeilvliegtuig;

#### **Artikel 7**

De Regeling slepen en de Regeling reclamesleepvliegen worden ingetrokken.

#### **Artikel 8**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2013.

#### **Artikel 9**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling slepen en reclamesleepvliegen.

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

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



## TOELICHTING

### Algemeen

De gebruiksregels omtrent het slepen van luchtvaartuigen en voorwerpen waren tot op heden in twee verschillende regelingen opgenomen: de Regeling slepen en de Regeling reclamesleepvliegen. De Regeling slepen was gebaseerd op het Luchtverkeersreglement, de Regeling reclamesleepvliegen op het Besluit beperking geluidhinder luchtvaartuigen. De onderhavige regeling is gebaseerd op beide besluiten en voegt de regelingen samen, waarbij het merendeel van de inhoudelijke bepalingen onveranderd in stand blijft. Met betrekking tot reclamesleepvliegen wordt een aantal wijzigingen in de regelgeving doorgevoerd.

Naar aanleiding van een uitvoerige maatschappelijke discussie omtrent de hinderbeleving rondom reclamesleepvliegen is destijds een aantal verboden in de regelgeving opgenomen. Daarnaast is destijds met de sector een convenant gesloten waarin wordt beoogd de hinder aanzienlijk te beperken. In het convenant was een gedragscode opgenomen waarin de sector toezegde iedere vlucht zodanig uit te voeren dat er zo weinig mogelijk geluidhinder werd veroorzaakt. Daarnaast legde de sector zichzelf een aantal bronmaatregelen op met betrekking tot het gebruik van bepaalde typen luchtvaartuigen en gebruiksmaatregelen met betrekking tot de wijze waarop gevlogen werd. Op verzoek van de Tweede Kamer is in de huidige regeling het verbod om op zondag een reclamesleepvlucht uit te voeren geschrapt. Ter compensatie hiervan is een aantal gebruiksbeperkingen die tot op heden in het convenant stonden in de regeling opgenomen. Daarnaast is het convenant met de sector geactualiseerd. In aanvulling op de bestaande afspraken is in het convenant afgesproken dat de sector op zondag enkel reclamesleepvluchten zal uitvoeren boven gemeenten die op basis van de Winkeltijdenwet zondagsopening van winkels in hun gemeente toestaan. Boven plaatsen in de gemeenten die expliciet zondagsopening uitsluiten zal dus niet worden gecirkeld. Het overvliegen naar elders gelegen doelgebied blijft toegestaan. Op deze wijze komt de sector tegemoet aan de wens van bepaalde gemeenten om op zondag de rust te respecteren. Indien er gerede vermoedens bestaan dat de afspraken uit het convenant niet worden nageleefd of dat er een onaanvaardbare toename van de geluidhinder op zondag plaatsvindt, zal worden bezien of het convenant moet worden aangepast of dat het noodzakelijk is het zondagsverbod wederom in de regelgeving te verankeren.

De regeling en het convenant zijn tot stand gekomen in nauw overleg met de sector. Tevens is de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) geconsulteerd. De VNG heeft aangegeven dat men besluitvorming ten aanzien van het uitvoeren van sleepvluchten beschouwt als een aangelegenheid van de Rijksoverheid.

De verwachting is dat het verdwijnen van de het zondagsverbod de sector een inkomstenstijging van 20% zal opleveren, wat globaal op een inkomstenstijging van ongeveer € 300.000 zal neerkomen voor de gehele sector.

Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat de regeling in werking treedt op 1 oktober 2013. Vanwege deze toezegging wordt afgeweken van de afspraak om een nieuwe regeling 2 maanden van tevoren te publiceren in de Staatscourant. Van belang hierbij is dat inhoud van de regeling is afgestemd met de branche. Overige betrokkenen zijn via de communicatie met de Tweede Kamer tijdig over de wijzigingen in de regelgeving geïnformeerd.

### Artikelsgewijs

#### *Artikel 1*

De definities uit de oude regelingen zijn overgenomen en daar waar nodig geactualiseerd om de samenvoeging van de regelingen vorm te geven. Tevens is aangesloten bij de definities van de Regeling voorzieningen sleepvliegen, waarin de technische vereisten voor sleepvliegtuigen en het benodigde materiaal staan. Centraal in de regeling staat de definitie van sleep. Uit de definitie volgt dat een sleep ten eerste kan bestaan uit een net of doek, waarop in het geval van reclamesleepvliegen tekst of beeldmateriaal is weergegeven. Ten tweede kan het een doel zijn dat gebruikt wordt voor richt- en schietoefeningen. Ten slotte kan een zweef- of zeilvliegtuig dat gesleept wordt als sleep worden aangemerkt.

#### *Artikel 2*

De gebruiksregels voor sleepvluchten zijn overgenomen uit de oude regelingen. Voor reclamesleepvluchten is de afwijkende bepaling opgenomen dat deze tot een afstand van 350 meter buiten de kust



---

op een minimale vlieghoogte van 425 meter moeten worden uitgevoerd. Deze bepaling stond in het voormalige convenant en is uit het oogpunt van de hinderbeperking boven de stranden opgenomen in de regeling.

### **Artikel 3**

Artikel 3 bevat twee verboden met betrekking de luchtvaartuigen waarmee een reclamesleepvlucht mag worden uitgevoerd. Het verbod om een sleepvlucht uit te voeren met een toestel dat geen sleepvliegtuig is, is overgenomen uit de Regeling reclamesleepvliegen. Deze regel sluit het gebruik van een helikopter om een reclamesleepnet of -doek te slepen uit. Het verbod om gebruik te maken van bepaalde luidruchtige vliegtuigen is overgenomen uit het voormalige convenant en aangepast aan de huidige indeling met betrekking tot de geluidsbelasting van vliegtuigen. De geluidsproductie van elk vliegtuig blijkt uit het geluidscertificaat of de geluidsverklaring.

### **Artikel 4**

Artikel 4 bevat een aantal verboden dat specifiek ziet op het uitvoeren van een reclamesleepvlucht. In de oude Regeling reclamesleepvliegen was het verbod opgenomen om boven de 4 grote steden voor 08.00 dan wel 10.00 uur en na 18.00 uur te vliegen. De sector had zichzelf in het convenant een vergelijkbare beperking voor heel Nederland opgelegd. Deze gebruiksbeperking wordt nu in de regeling opgenomen. Voor de tijden waarop door de week gevlogen mag worden is aangesloten bij het oude convenant, voor de zaterdag en de zondag gelden beperktere tijden. De verboden ten aanzien van de duur van vluchten en het aantal vliegtuigen dat in gesloten verband vliegt, zijn ongewijzigd uit de oude regeling overgenomen.

### **Artikel 5**

Artikel 5 bepaalt dat de gebruiksbeperkingen en de verboden voor het reclamesleepvliegen strafrechtelijk kunnen worden gehandhaafd.

### **Artikel 6**

Artikel 6 zorgt ervoor dat de definitie van sleep in de Regeling voorzieningen sleepvliegen overeenstemt met de definitie in de onderhavige regeling.

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