



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 19 juli 2021, nr. IENW/BSK-2021/44621, tot wijziging van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 in verband met de invoering van de verplichting tot het gebruik van een transponder bij vluchtuitvoeringen buiten de daglichtperiode

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

Besluit:

ARTIKEL I

De Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1 wordt in de alfabetische opsomming van begripsbepalingen een begripsbepaling ingevoegd, luidende:

Mode S/ELS-transponder: transponder voor secundaire surveillanceradar die beschikt over de in deel A van bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 1207/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijk Europese luchtruim vastgestelde functies;

B

Artikel 3.2, eerste lid, komt te luiden:

1. Het uitvoeren van een vlucht met een vliegtuig, helikopter, luchtschip of TMG buiten de daglichtperiode is toegestaan onder de voorwaarden, bedoeld in paragraaf SERA.5005, onderdeel c, van de bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 en er daarnaast voldaan wordt aan het voorschrift dat een SSR-transponder met de Mode S/ELS wordt gebruikt.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2021.

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

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



TOELICHTING

Inleiding

De obstakelverlichting van windparken in de duisternis kan als hinderlijk worden ervaren door omwonenden. In de landelijke projectgroep obstakelverlichting is onderzocht hoe deze hinder verminderd kan worden. Daaruit bleek dat dit mogelijk is met behulp van naderingsdetectiesystemen. De obstakelverlichting brandt dan alleen als een luchtvaartuig in de nabijheid van het windpark gedetecteerd wordt. Een van de technieken hiervoor betreft een naderingsdetectiesysteem gebaseerd op de signalen van Mode S/ELS transponders aan boord van luchtvaartuigen. Een Mode S/ELS transponder is een actief radarbeantwoordingssysteem met informatie over de identiteit en de hoogte van het luchtvaartuig. Met ontvangers van deze signalen op windparken wordt dan bepaald wanneer de obstakelverlichting ingeschakeld moet worden. Voorwaarde is dat de luchtvaartuigen die onder zichtvliegvoorschriften (*visual flight rules*, hierna ook: VFR) buiten de daglichtperiode vliegen een Mode S/ELS transponder bezitten en gebruiken. Daarom wordt met onderhavige wijziging in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 opgenomen dat het gebruik van een Mode S/ELS transponder verplicht is bij VFR-vluchten buiten de daglichtperiodecondities.

Verplichting gebruik transponder buiten de daglichtperiode

In de Regeling boorduitrusting, artikel 10, eerste lid, is op dit moment al het gebruik van een Mode S/ELS verplichting gesteld voor VFR-vluchten in het vluchtinformatiegebied Amsterdam. Deze transponderverplichting geldt voor alle vluchten die plaatsvinden in luchtruim met classificatie A, B, C, D, E en luchtruim met classificatie G boven 1.200 ft, met het oog op identificatie door de Luchtverkeersleiding. Er wordt hierbij geen verschil gemaakt tussen vluchten buiten en binnen UDP. Voor vluchten in luchtruim met classificatie G beneden 1200ft is er op dit moment geen verplichting tot gebruik van een Mode S/ELS transponder.

In de praktijk heeft ieder luchtvaartuig dat VFR vliegt buiten de daglichtperiode wel een transponder beschikbaar, omdat het gebruik ervan immers boven de 1.200 ft al verplicht is. Om een sluitende veiligheidsstudie te kunnen maken voor de introductie van transponder gebaseerde naderingsdetectiesystemen voor het in- en uitschakelen van de obstakelverlichting bij windparken in Nederland is een verplichting voor transpondergebruik noodzakelijk. Door de invoering van deze verplichting wordt bereikt dat de piloten die in duisternis op lage hoogte VFR vliegen de aanwezigheid van windparken tijdig kunnen waarnemen doordat de daarop geplaatste ontvangers reageren op de transpondersignalen en de obstakelverlichting inschakelen. Dit is noodzakelijk om de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen, en daarmee samenhangend de veiligheid op de grond. Er wordt aansluiting gezocht bij reeds bestaande regelgeving. In de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 zijn in artikel 3.2 al bepalingen opgenomen over VFR-vluchtuitvoeringen buiten de daglichtperiode. Deze bepalingen worden met onderhavige wijziging uitgebreid met een verplichting tot het gebruik van een SSR Mode S/ELS (elementary surveillance) transponder. Een verplichting tot het gebruik van deze transponder geldt overigens al voor het uitvoeren van een HEMS-vlucht, SAR-vlucht, politievlucht of kustwachtvlucht op grond van artikel 2.2, eerste lid, van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014. De luchtvaartuigen die niet standaard zijn uitgerust met een transponder, zoals MLA's, MLH's en schermvliegtuigen mogen op grond van artikel 3.2, tweede lid, van deze regeling geen vluchten uitvoeren buiten de daglichtperiode.

Voor de eisen die gesteld worden aan de te gebruiken transponder is aangesloten bij Deel A van bijlage II bij uitvoeringsverordening (EU) Nr. 1207/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijk Europese luchtruim.¹

Toezicht en handhaving

De onderhavige wijziging van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 is voor een Handhaafbaarheid-, Uitvoerbaarheid- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT heeft geconcludeerd dat de regeling handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige regeling leidt niet tot een toename van administratieve lasten voor burgers en het

¹ PbEU 2011, L 305



bedrijfsleven. Het gebruik van een transponder in een luchtvaartuig betreft een feitelijke handeling, waar geen administratieve taken aan zijn verbonden.

De wijziging van de Vrijstellingsregeling leidt in de praktijk ook niet tot een toename van de nalevingskosten. Voorwaarde is dat ieder luchtvaartuig dat buiten de daglichtperiode condities VFR vliegt in het bezit is van een SSR mode S/ELS transponder en dat de piloot deze ook gebruikt. Er is een uitvraag gedaan bij de betrokken brancheorganisaties van de piloten die dit soort vluchten uitvoeren naar de gevolgen van de invoering van de plicht tot het gebruik van de transponder. Zowel de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart als de Aircraft Owners & Pilots Association heeft gemeld dat alle luchtvaartuigen die buiten de daglichtperiode onder zichtvliegvoorschriften vliegen reeds een SSR mode S/ELS transponder gebruiken. De wijziging van de Vrijstellingsregeling heeft in de praktijk dus weinig gevolgen in die zin dat voor de meeste toestellen niet alsnog een transponder hoeft worden aangeschaft. Er zijn wel gevolgen in die zin dat de transponder conform de nieuwe voorschriften gebruikt moet worden.

De betrokken organisaties hebben aangegeven akkoord te zijn met de onderhavige wijziging van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014.

Internetconsultatie

De ontwerperegeling is niet aangeboden voor internetconsultatie. De grond hiervoor is dat deze geen ingrijpende verandering teweeg brengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk.

Notificatie

De ontwerperegeling is op 22 maart 2021 ingevolge artikel 5, eerste lid, van richtlijn 2015/1535/EU van het Europees parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie) (PbEU 2015, L 241) voorgelegd aan de Europese Commissie. De notificatie heeft niet geleid tot het maken van opmerkingen met betrekking tot de ontwerperegeling. Er zijn derhalve geen aanpassingen doorgevoerd na afloop van de notificatieprocedure.

Inwerkingtreding

Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van 1 oktober 2021 in werking. Met deze datum wordt aangesloten bij één van de vier vaste verandermomenten voor de inwerkingtreding van een ministeriële regeling. Er wordt hiermee afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden. De grond hiervoor is AR 4.17, vijfde lid, onderdeel a. Omdat lichtoverlast met name speelt in de herfst en de winter, wanneer het vroeger donker wordt, is inwerkingtreding vóór deze seizoenen gewenst.

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