



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 9 februari 2023, nr. IENW/BSK-2023/15640, houdende wijziging van het Examenreglement voor luchtvaardenden 2004 en de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004 in verband met de indexatie van een vergoeding en van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001 in verband met een reparatie

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 13, eerste lid, 15, tweede lid, en 16 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

BESLUIT:

ARTIKEL I

In artikel 28, tweede lid, onderdeel a, van het Examenreglement voor luchtvaardenden 2004 wordt 'van € 200,- per dag' vervangen door 'per dag ter hoogte van het honorarium genoemd in artikel 14, tweede lid, onderdeel a, van de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004'.

ARTIKEL II

Artikel 14 van de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'artikel 8' vervangen door 'artikel 11'.
2. In het tweede lid wordt '€ 200,- per dag' vervangen door '€ 327,-'.
3. Onder vernummering van het derde tot vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
 3. De vergoeding, genoemd in het tweede lid, onderdeel a, kan als volgt gedeclareerd worden:
 - 1°. tweemaal voor het afnemen van een examen met inbegrip van de voorbereiding;
 - 2°. tweemaal voor de deelname aan een vergadering met inbegrip van de voorbereiding;
 - 3°. tweemaal voor het geven van een seminar met inbegrip van de voorbereiding;
 - 4°. eenmaal voor het volgen van educatie per dag of een gedeelte daarvan;
 - 5°. eenmaal voor administratieve werkzaamheden in opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

ARTIKEL III

De Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 13 wordt 'bijlagen 2 en 5' vervangen door 'bijlagen 2, 4 en 5'.

B

Bijlage 4 behorende bij artikel 10, eerste lid, komt te luiden overeenkomstig de bijlage bij deze regeling.

ARTIKEL IV

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2023.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



BIJLAGE BEHORENDE BIJ ARTIKEL III

Bijlage 4. behorende bij artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001

I Bevoegdverklaring Radiotelefonie

Inhoud

1. Algemeen
2. Kennis
3. Bedrevenheid
- 3.1 Bedrevenheid – VFR
- 3.2 Bedrevenheid – IFR

1. Algemeen

Kandidaten wordt lesgegeven door (voormalig) Luchtverkeersleiders, Flight Examiners (FE), Instrument Rating Examiners (IRE), Flight Instructors (FI), Instrument Rating Instructors (IRI) of leden van de voormalige standaardcommissie voor RT of voormalige RT-examinatoren, te accepteren door de ILT. Tijdens de opleiding wordt gebruik gemaakt van simulatieapparatuur die minimaal bestaat uit een hoofdtelefoon met een daaraan bevestigde of losse microfoon, welke de kandidaat in staat stelt andere kandidaten en de instructeur te horen en te antwoorden door middel van een simplex verbinding. Wanneer de opleiding met goed gevolg is afgerond wordt na afloop door de instelling een certificaat afgegeven met betrekking tot het resultaat van de opleiding.

Het namens de betrokken opleidingsinstelling ondertekende certificaat is voorzien van de naam en het adres van die instelling, de inhoud van de training (VFR of IFR), de periode waarin de opleiding werd verzorgd en het resultaat daarvan. Alsmede wordt aangegeven de naam, het adres, de geboorteplaats, de geboortedatum en eventueel het ILT-correspondentienummer van de kandidaat.

2. Kennis

Met kandidaten is de volledige lesstof voor het vak Communicatie als onderdeel van de kenniseisen conform de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001 voor LAPL, BPL, SPL, PPL, CPL, IR, BIR, ATPL dan wel MPL zoals beschreven in verordening (EU) nr. 1178/2011, behandeld.

Voor de bevoegdverklaring RT (VFR only) is als kennis vereist:

- het vak Communicatie, als onderdeel van de kenniseisen voor RPL en LAPL, bedoeld in artikel FCL.120 van bijlage I (Deel FCL) van verordening (EU) nr. 1178/2011;
- het vak Communicatie, als onderdeel van de kenniseisen voor PPL, bedoeld in artikel FCL.215 van bijlage I (Deel FCL) van verordening (EU) nr. 1178/2011; of
- het vak Communicatie, als onderdeel van de kenniseisen voor CPL en ATPL, bedoeld artikel FCL.310, respectievelijk artikel FCL.515 van bijlage I (Deel FCL) van verordening (EU) nr. 1178/2011.

Voor de bevoegdverklaring RT (VFR en IFR) is als kennis vereist:

- het vak Communicatie, als onderdeel van de kenniseisen voor RPL en LAPL, bedoeld in artikel FCL.120 van bijlage I (Deel FCL) van verordening (EU) nr. 1178/2011;
- het vak Communicatie, als onderdeel van de kenniseisen voor PPL, bedoeld in artikel FCL.215 van bijlage I (Deel FCL) van verordening (EU) nr. 1178/2011; of
- het vak Communicatie, als onderdeel van de kenniseisen voor CPL en ATPL, bedoeld in artikel FCL.310, respectievelijk artikel FCL.515 van bijlage I (Deel FCL) van verordening (EU) nr. 1178/2011; en
het vak Communicatie, als onderdeel van de kenniseisen voor IR, BIR of ATPL, bedoeld in artikel FCL.615, respectievelijk artikel FCL.515, van bijlage I (Deel FCL) van verordening (EU) nr. 1178/2011.

3. Bedrevenheid

Bedrevenheid wordt aangetoond door een praktijktoets.

3.1 Bedrevenheid – VFR

De kandidaat toont, tijdens de toets, aan de hand van gesimuleerde VFR-vluchtsituaties, met gebruikmaking van de door ICAO voorgeschreven procedures en fraseologieën in de Engelse taal, aan bedreven te zijn in het samenstellen, overbrengen en opnemen van berichten met betrekking tot gecontroleerde VFR-vluchten.



3.2 Bedrevenheid – IFR

De kandidaat toont, tijdens de toets, aan de hand van gesimuleerde IFR-vluchtsituaties, met gebruikmaking van de door ICAO voorgeschreven procedures en fraseologieën in de Engelse taal, aan bedreven te zijn in het samenstellen, overbrengen en opnemen van berichten met betrekking tot gecontroleerde IFR-vluchten.

II Syllabi radiotelefonie

i. Syllabus praktijktraining radiotelefonie – VFR Eindterm van de praktijktraining

De cursist kan geheel zelfstandig, en gebruikmakend van de correcte fraseologieën, zendtechniek en spreeknelheid, de radiocommunicatie tijdens een gesimuleerde gecontroleerde vlucht uitvoeren. Daarbij kan in voldoende mate door de cursist worden aangetoond dat hij begrip heeft van de verschillende verkeerssituaties en een aantoonbaar voldoende niveau luchtvaart Engels beheerst.

NB 1

De leerdoelen hebben betrekking op de FIR Amsterdam, op de van kracht zijnde versie van de AIP Netherlands en de van kracht zijnde versies van de ICAO-publicaties Annex 10 volume II, DOC 4444, DOC 7030 en DOC 9432.

NB 2

In onderstaande tekst hebben de termen 'uur', 'uren' en 'lesuren' betrekking op een lesperiode van 60 minuten c.q. een veelvoud van 60 minuten.

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie: ca. 28.

Aantal uren praktijktraining: ca. 18 (exclusief de praktijkvaardigheidstoets). Gebaseerd op: 6 cursisten tijdens de praktijktrainingslessen.

NB 3

Bij meer of minder dan 6 cursisten zal het aantal uren praktijktraining meer of minder zijn dan het aangegeven aantal van ca. 18:

Bij 4 cursisten zal het aantal uren praktijktraining ca. 12 bedragen. Bij 5 cursisten zal het aantal uren praktijktraining ca. 15 bedragen. Bij 7 cursisten zal het aantal uren praktijktraining ca. 21 bedragen. Bij 8 cursisten zal het aantal uren praktijktraining ca. 24 bedragen.

Onderstaand is een lesschema opgenomen met daarin de verplichte leerdoelen. Een opleider kan gebruik maken van een afwijkend lesschema, mits de verplichte leerdoelen hierin zijn opgenomen.

LES 1

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie: ca. 6

De cursist:

- weet waar het ATIS systeem voor dient en weet hoe de ontvangstbevestiging dient te worden aangegeven;
- weet hoe te handelen indien het onmogelijk is gebleken de ATIS-informatie te ontvangen;
- heeft kennis van de zendtechnieken en weet:
 1. hoe en welke berichten dienen te worden teruggelezen en bij welke berichten mag worden volstaan met wilco, roger of het noemen van de roepnaam;
 2. wanneer de roepnaam van het luchtvaartuig in antwoord op de verkeersleiding achteraan geplaatst wordt;
 3. wanneer een transponder geactiveerd dient te zijn en welke instellingen daarbij van toepassing zijn.
- kent het spellingsalfabet en de uitspraak van cijfers en getallen, inclusief de daarbij behorende uitzonderingen;
- weet hoe frequenties dienen te worden uitgesproken met betrekking tot het aantal cijfers achter het decimaalteken;
- weet hoe afkortingen en termen dienen te worden uitgesproken;
- kent de betekenis van de door ICAO in Annex 10 Volume II chapter 5 gepubliceerde 'Standard words and phrases' en kan deze interpreteren;



- kent het verschil kennen met betrekking tot het gebruik van de woorden 'Stand-by' en 'Monitor';
- weet welke meeteenheden van toepassing zijn voor: afstanden gebruikt bij navigatie en positie-melding; korte afstanden zoals baanlengte; horizontale snelheid en windsnelheid; verticale snelheid; hoogtemeterinstellingen; lucht- en dauwpunttemperatuur;
- weet welke referentierichting van toepassing is voor de windrichting in relatie met opstijgen en landen;
- weet hoe tijdstippen, tijdsduren, geografische posities en baanaanduidingen worden uitgesproken alsook de aanduidingen van veel voorkomende vliegtuigtypes;
- weet hoe roepnamen van luchtvaartuigstations worden samengesteld en hoe en wanneer deze mogen worden verkort;
- weet welke fraseologie kan worden toegepast door een luchtvaartgrondstation om (tijdelijk) een roepnaam te wijzigen;
- weet hoe roepnamen van grondstations worden samengesteld en welke 'suffixen' van toepassing kunnen zijn;
- weet wanneer de roepnaam van een grondstation mag worden verkort dan wel geheel mag worden weggelaten;
- weet hoe contact moet worden gemaakt met een grondstation;
- weet hoe een frequentiewisseling wordt aangegeven en wordt teruggelezen;
- weet hoe een proefoproep dient te worden uitgevoerd en wat de betekenis van de getallen van de leesbaarheidsschaal is;
- weet hoe te handelen indien men niet zeker is dat men wordt opgeroepen;
- weet welke fraseologie van toepassing is indien men weet dat men wordt opgeroepen maar niet weet door wie.

Vertrekkende vlucht van een gecontroleerd luchtvaartterrein in Nederland met de intentie om circuit te vliegen.

De cursist:

- weet hoe een eerste verbinding tot stand moet worden gebracht gebruikmakend van roepnaam van luchtvaartuig en grondstation;
- kan de informatie opsommen die na het contact maken moet worden verstrekt;
- weet dat bij starten vanaf en landen op militaire luchtvaartterreinen het aantal 'Persons on board' dient te worden doorgegeven;
- weet dat er op gecontroleerde luchtvaartterreinen toestemming voor het starten van de motoren moet worden aangevraagd, weet hoe en bij bevestigd;
- weet dat er op gecontroleerde luchtvaartterreinen toestemming om te taxiën moet worden aangevraagd, weet hoe en bij wie deze toestemming moet worden aangevraagd en hoe deze moet worden bevestigd;
- weet hoe taxibanen worden aangeduid, wat een holding point is en hoe een 'runway holding position' wordt aangeduid;
- weet het verschil tussen het gebruik van de woorden 'departure' en 'take-off';
- kent de diverse 'line-up' klaringen en weet hoe deze moeten worden teruggelezen;
- weet wat een 'intersection departure' inhoudt;
- kan 'take-off' klaringen interpreteren en weet hoe deze moeten worden teruggelezen;
- weet hoe de instructies voor het afbreken van de start en het annuleren van de 'take off' klaring luiden en hoe deze moeten worden teruggelezen;
- weet hoe een circuit moet worden gevlogen en wat daarbij de verplichte meldingen zijn;
- kent de opdrachten 'Extend downwind', 'Go around', 'Touch and Go', '360 turn' en '270 turn' en weet hoe deze moeten worden teruggelezen;
- kan de landingsklaringen interpreteren, weet hoe deze moeten worden teruggelezen en kan informatie betreffende de landing bevestigen en interpreteren;
- kan de gepubliceerde procedures ten aanzien van de frequentie-overdracht, waaronder 'automatic frequency change' na landing, en het verlaten van de baan interpreteren en kan de daaruit voortvloeiende meldingen uitvoeren.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 1 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 3

- Spellingsoefeningen met alle uitzonderingen.
- Contact maken en uitvoeren proefoproep.
- Oefening van een vertrekkende vlucht op een gecontroleerd luchtvaartterrein waarna circuit wordt gevlogen. Hierbij wordt de radiotelefonie uitgevoerd als zou het een daadwerkelijke vlucht zijn.



LES 2

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie: ca. 6

- Procedures voor vertrekkend verkeer
De cursist:
 1. bestudeert de vertekroutes van de gecontroleerde burgerluchtvaartterreinen;
 2. bestudeert de vertekroutes van de militaire gecontroleerde luchtvaartterreinen waar vooraf aangekondigd burgerluchtverkeer wordt toegestaan;
 3. weet dat de vertekroutes een gepubliceerde hoogte hebben en weet waar deze informatie is te vinden;
 4. kan de informatie opsommen die na het contact maken moet worden vermeld voor een vlucht die via een vertekroute een CTR verlaat;
 5. weet dat niet alle militaire luchtvaartterreinen ATIS hebben;
 6. weet wanneer en op welke wijze een positiemelding moet worden gemaakt;
 7. weet hoe opdrachten voor hoogteveranderingen moeten worden teruggelezen en hoe de bereikte hoogte moet worden gerapporteerd.
- Procedures voor binnenkomend verkeer
De cursist:
 1. bestudeert de aankomstroutes van de gecontroleerde burgerluchtvaartterreinen;
 2. bestudeert de aankomstroutes van de militaire gecontroleerde luchtvaartterreinen waar vooraf aangekondigd burgerluchtverkeer wordt toegestaan;
 3. weet dat de aankomstroutes een gepubliceerde hoogte hebben en weet waar deze informatie is te vinden;
 4. weet hoe een verbinding tot stand moet worden gebracht;
 5. kan de informatie opsommen die na het contact maken dient te worden vermeld;
 6. weet hoe de klaring voor de aankomstroute en de bijbehorende items moeten worden bevestigd;
 7. weet wat de verkorte naderingsprocedures zijn en hoe daaraan gerelateerde opdrachten moeten worden teruggelezen;
 8. weet wanneer en op welke wijze een positiemelding gemaakt moet worden;
 9. weet hoe opdrachten voor hoogteveranderingen moeten worden teruggelezen en hoe de bereikte hoogte moet worden gerapporteerd;
 10. weet hoe in circuits moet worden ingevoegd en hoe de daaraan gerelateerde meldingen luiden;
 11. weet wanneer, op welke wijze en bij welk grondstation het verlaten van de baan moet worden gemeld;
 12. weet hoe taxi-instructies moeten worden bevestigd;
 13. weet hoe het bereiken van de parkeerplaats moet worden gemeld en hoe de verbinding moet worden beëindigd.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 2 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 3

- Oefening van een vertrekkende vlucht van een gecontroleerd luchtvaartterrein via een vertekroute.
- Oefening van een binnenkomende vlucht naar een gecontroleerd luchtvaartterrein via een aankomstroute.

LES 3

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie uren: ca. 6

- 'Flight information centres' in de FIR Amsterdam
De cursist:
 1. kan de werkgebieden van de 'flight information centres' in de FIR Amsterdam beschrijven en kent de roepnamen;
 2. weet op welke wijze een verbinding tot stand moet worden gebracht en dat Dutch MIL Info bij het contact maken opgeroepen dient te worden met vermelding van de huidige positie;
 3. kan de informatie opsommen die dient te worden doorgegeven na het contact maken;
 4. weet op welke wijze een positiemelding moet worden gemaakt;
 5. weet welke fraseologie er gebruikt moet worden indien er besloten wordt om uit te wijken;
 6. weet op welke wijze de frequentie wordt verlaten.
- Procedures voor kruisend verkeer
De cursist:
 1. weet hoe het kruisen van een CTR dient te worden aangevraagd en welke informatie daarbij dient te worden verstrekt;
 2. weet op welke wijze de route door de CTR moet worden aangegeven;



3. weet welke verplichtingen gelden voor het binnenkomen en verlaten van de CTR;
 4. weet op welke wijze het binnenkomen en verlaten van de CTR moet worden gemeld;
 5. weet hoe opdrachten voor hoogteveranderingen moeten worden teruggelezen en hoe de bereikte hoogte moet worden gerapporteerd;
 6. weet op welke wijze de frequentie wordt verlaten.
- Procedures met betrekking tot peilingen en plaatsbepaling door middel van peilingen
De cursist:
 1. weet hoe peilingen en plaatsbepaling door middel van peilingen kunnen worden aangevraagd.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 3 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 3

- Oefening van een gehele vlucht van/naar gecontroleerde luchtvaartterreinen inclusief het contact maken met een 'Flight information centre' in de FIR Amsterdam.
- Oefening van een gehele vlucht van/naar gecontroleerde luchtvaartterreinen, inclusief het contact maken met een 'Flight Information centre' in de FIR Amsterdam en het kruisen van een gecontroleerd luchtruim (CTR). Tevens wordt er tijdens de oefeningen verzocht om 'heading'-informatie verkregen door middel van radiopeilingen (QDM) of positie-informatie verkregen door middel van radiopeilingen (QTF) of wordt gehoor gegeven aan een opdracht tot uitzenden teneinde het luchtvaartuig te kunnen peilen.

LES 4

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie: ca. 6

- DOC 4444 Chapter 12 en AIP Netherlands
De cursist kent de relevante in DOC 4444 Chapter 12 opgenomen fraseologieën en de relevante radiotelefonie-instructies opgenomen in de AIP Netherlands.
- Fraseologie bij gebruik van radar
 1. Men dient te weten hoe radaridentificatie en -koersopdrachten plaatsvinden en hoe daaraan gerelateerde opdrachten moeten worden bevestigd.
 2. Men dient de fraseologie in relatie met het gebruik van 'Secondary Surveillance Radar' te kennen.
- Traffic information and avoiding action
Men dient de 'O-clock procedure' te kennen en met de juiste fraseologie te kunnen reageren op gegeven 'traffic information' en 'avoiding action'.
- Bijzondere routes
De cursist weet hoe een vertrek- of aankomstroute die niet overeenkomt met de gepubliceerde routes, moet worden aangevraagd (inclusief de positiemelding).
- Spoed/Noodoproepen
De cursist weet hoe en op welke frequentie(s) men een grondstation dient op te roepen in het geval er sprake is van een spoed- of noodgeval.
- Luchtvaartkaarten
De cursist bestudeert de Aeronautical Chart 1: 500.000 ICAO The Netherlands voor zover van toepassing voor het kruisen van CTR's en de voor vertrekkende en aankomende vluchten van toepassing zijnde luchtvaartkaarten die gepubliceerd zijn in de AIP Netherlands.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 4 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 3

- Oefeningen met alle elementen die hierboven zijn aangegeven.

LES 5

Aantal uren zelfstudie: ca. 2

EXAMENTRAINING

De cursist bereidt voor deze les twee of meerdere oefeningen voor. Deze oefeningen voldoen aan de eisen die door ILT zijn gesteld aan de samenstelling van een praktijkvaardigheidstoets (zie voor deze eisen LES 7).

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 5 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 3

- Praktische training van de door de kandidaat voorbereide praktijkvaardigheidstoets.



LES 6

Aantal uren zelfstudie: ca. 2

EXAMENTRAINING

De cursist bereidt voor deze les twee of meerdere oefeningen voor. Deze oefeningen voldoen aan de eisen die door ILT zijn gesteld aan de samenstelling van een praktijkvaardigheidstoets (zie voor deze eisen LES 7)

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 6 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 3

- Praktische training van de door de kandidaat voorbereide praktijkvaardigheidstoets.

LES 7

PRAKTIJKVAARDIGHEIDSTOETS

Doel:

Om te bereiken dat de praktijkvaardigheidstoetsen radiotelefonie, waar dan ook gehouden, voldoen aan dezelfde norm, zijn de praktijkvaardigheidstoetsen van een vergelijkbaar niveau. Om dit te verwezenlijken worden bij het opstellen van een praktijkvaardigheidstoets onderstaande elementen gebruikt als handleiding.

1. Hoofdonderdelen

De praktijkvaardigheidstoets bestaat uit vier hoofdonderdelen:

- a. het uitvoeren van een spellingsopdracht;
- b. het voeren van de radiocommunicatie tijdens het vertrekdeel;
- c. het voeren van de radiocommunicatie tijdens het en-route deel en
- d. het voeren van de radiocommunicatie tijdens het aankomstdeel van een gesimuleerde vlucht.

2. Soorten vluchten

Bij de praktijkvaardigheidstoets worden vluchten gesimuleerd met als vertrek- en aankomstpunt gecontroleerde luchtvaartterreinen in de FIR Amsterdam waar burgerluchtvaart is toegestaan. Het uitwijken naar één van deze luchtvaartterreinen kan een deel van de vluchtsituatie vormen.

Hieronder wordt in detail aangegeven waar de onderdelen van de praktijkvaardigheidstoets aan moeten voldoen en welke specifieke opdrachten in de praktijkvaardigheidstoetsen moeten worden opgenomen.

3. Onderdelen en specifieke opdrachten

- a. spellingsopdracht
Deze bestaat uit:
 - vier woorden bestaande uit minimaal vijf letters (elke letter mag maar éénmaal voorkomen);
 - acht getallen waarmee getoetst kan worden of de regels voor de uitspraak van eenheden en van honderd- en duizendtallen op de juiste wijze worden toegepast.
- b. vertrekdeel
In het vertrekdeel wordt tenminste één specifieke opdracht opgenomen. Men heeft daarbij de keuze uit:
 - het doorgeven van vliegplanwijzigingen;
 - het verzoeken om weergegevens wanneer de ATIS niet blijkt te werken;
 - het indienen van een verzoek om van een andere baan of intersectie dan gegeven te mogen starten;
 - het indienen van een verzoek om de CTR te mogen verlaten via een niet gepubliceerde route;
 - het indienen van een verzoek om op een andere hoogte dan de gepubliceerde of toegewezen hoogte de CTR te mogen verlaten.
- c. en-route deel
In het en-route deel worden er tenminste twee van de onderstaande specifieke opdrachten in de praktijkvaardigheidstoets opgenomen:
 - het contact opnemen met een 'flight information centre';
 - het indienen van een verzoek om een CTR te mogen kruisen;



- het doorgeven van een besluit om uit te wijken wegens technische storing aan het luchtvaartuig, verslechterende vliegomstandigheden of medische redenen, eventueel gebruik makend van de spoed- of noodoproep.
- d. aankomstdeel
- In het aankomstdeel wordt tenminste één specifieke opdracht opgenomen. Men heeft daarbij de keuze uit:
- het verzoeken om weergegevens daar de ATIS niet blijkt te werken;
 - het indienen van een verzoek op een andere baan te mogen landen dan eerder aangegeven;
 - het indienen van een verzoek om de CTR binnen te mogen vliegen via een niet-gepubliceerde route;
 - het indienen van een verzoek om op een andere hoogte dan de gepubliceerde hoogte de CTR binnen te mogen vliegen;
 - het doorgeven van een, eventueel eerder genomen, besluit om uit te wijken wegens technische storing aan het luchtvaartuig, verslechterende vliegomstandigheden of medische redenen, eventueel gebruik makend van de spoed- of noodoproep;
 - het verzoeken om een QDM;
 - het verzoeken om navigatie-assistentie.

4. Lay-out van de praktijkvaardigheidstoets

De volgende eisen zijn van toepassing:

- de spellingsopdracht en de gesimuleerde vlucht worden op één A4-formulier beschreven;
- de voor de vlucht relevante frequenties worden op dit A4-formulier vermeld; Recente, dat wil zeggen niet ouder dan 6 maanden, kaarten uit de AIP Netherlands en de delen van een recente uitgave van de Aeronautical Chart ICAO 1: 500.000 The Netherlands die relevant zijn voor de vlucht, worden aan de beschrijving toegevoegd.

ii. Syllabus praktijkexamen radiotelefonie – IFR Eindterm van de praktijktraining

De cursist kan geheel zelfstandig, en gebruikmakend van de correcte fraseologieën, zendtechniek en spreeknelheid, de radiocommunicatie tijdens een gesimuleerde gecontroleerde vlucht uitvoeren. Daarbij kan de cursist in voldoende mate aantonen dat hij begrip heeft van de verschillende verkeerssituaties en een aantoonbaar voldoende niveau luchtvaart Engels beheerst.

NB 1

De leerdoelen hebben betrekking op de FIR Amsterdam en de van kracht zijnde versie van de AIP Netherlands en de van kracht zijnde versies van de ICAO-publicaties Annex 10 volume II, DOC 4444, DOC 7030 en DOC 9432.

NB 2

In onderstaande tekst hebben de termen 'uur', 'uren' en 'lesuren' betrekking op een lesperiode van 60 minuten c.q. een veelvoud van 60 minuten.

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie: ca. 15^{1/2}

Aantal uren praktijktraining: ca. 15 (exclusief de praktijkvaardigheidstoets). Gebaseerd op: 6 cursisten tijdens de praktijktrainingslessen.

NB 3

Bij meer of minder dan 6 cursisten is het aantal uren praktijktraining meer of minder zijn het aangegeven aantal van ca. 15:

Bij 4 cursisten bedraagt het aantal uren praktijktraining ca. 10. Bedragen. Bij 5 cursisten bedraagt het aantal uren praktijktraining ca. 13. Bij 7 cursisten bedraagt het aantal uren praktijktraining ca. 18. Bij 8 cursisten bedraagt het aantal uren praktijktraining ca. 20.

Onderstaand is een lesschema opgenomen met daarin de verplichte leerdoelen. Het lesschema zelf is slechts een voorbeeld. De opleider is vrij zijn eigen lesplannen samen te stellen zolang alle leerdoelen maar worden gehaald.

Er wordt in deze syllabus vanuit gegaan dat een praktijkcursus VFR radiotelefonie is gevolgd.

LES 1

Aantal uren zelfstudie of onderricht: ca. 4

- Algemeen en procedures voor vertrekkend verkeer



De cursist:

1. weet wanneer bij eerste oproep van een grondstation het woord 'HEAVY' aan het 'call sign' moet worden toegevoegd;
2. weet hoe een eerste verbinding tot stand moet worden gebracht;
3. weet welke informatie bij een vertrekkende vlucht aan grondstations dient te worden vermeld, inclusief het verzoek tot start-up en/of pushback. Hierbij heeft de cursist kennis van de procedureverschillen tussen een vertrekkende vlucht van Schiphol en die van andere luchtvaartterreinen in de FIR Amsterdam;
4. weet waarvoor een ATC en-route clearance dient, de gegeven elementen kunnen interpreteren en de gegeven ATC en-route clearance kunnen teruglezen;
5. weet hoe met een CTOT dient te worden om gegaan, inclusief de daarbij behorende radiotelefonie;
6. weet welke informatie dient te worden gemeld bij de oproep van een departure dan wel approach unit bij een vertrekkende vlucht, ook in het geval er een koers of 'level' opdracht is verstrekt die de eerder opgedragen respectievelijke SID elementen (tijdelijk) overrulen;
7. kent de 'automatic frequency change' procedure bij vertrekkende vluchten en weet bij welke grondstations deze procedure van toepassing is;
8. weet wanneer bij vluchten op ATS routes positiemeldingen moeten worden gemaakt;
9. weet welke items de onder punt 8 genoemde positiemeldingen dienen te bevatten waarbij onderscheid gemaakt moet worden tussen de eerste oproep en opvolgende meldingen bij een 'area control centre' en een 'approach control unit'.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 1 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 2¹/₂

- Oefening van een vertrekkende vlucht tot en met het verlaten van de FIR Amsterdam.

LES 2

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie: ca. 4

- Procedures voor binnenkomend verkeer

De cursist:

1. weet wanneer positiemeldingen moeten worden gemaakt bij Amsterdam Radar dan wel Dutch Mil (zowel bij het binnenvliegen van de FIR Amsterdam als op de ATS routes in de FIR Amsterdam);
2. weet welke items de onder punt 1 genoemde positiemeldingen dienen te bevatten waarbij onderscheid gemaakt moet worden tussen de eerste oproep en opvolgende meldingen bij een 'area control centre' en een 'approach control unit';
3. weet welke items een zgn. "inbound clearance" bevat, wat de betekenis van elk item is en welke items moeten worden teruggelezen;
4. weet dat een STAR loopt tot aan de 'initial approach fix' (IAF) en dat voor een verdere vluchtvoortzetting na deze 'fix' een klaring benodigd is;
5. weet wat een gegeven 'expected approach time' (EAT) of 'onward clearance time' inhoudt en hoe deze dient te worden teruggelezen;
6. kent de betekenis van 'speed limit points';
7. weet hoe het binnenvliegen en het verlaten van een wachtgebied na een verkregen klaring dient te worden gemeld;
8. weet wat de aanduidingen zijn van de benen van het wachtpatroon;
9. weet welke items gemeld moeten worden bij het contact maken met een 'approach control unit';
10. weet hoe een 'ILS approach' moet worden uitgevoerd, inclusief de procedures bij een interceptie binnen 8 nm van de baan ('short line-up');
11. weet welke meldingen opgedragen kunnen worden bij het uitvoeren van een 'ILS approach';
12. weet wat een 'automatic frequency change' procedure inhoudt en hoe deze procedure moet worden toegepast.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 2 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 2¹/₂

- Oefening van een de FIR Amsterdam binnenkomende vlucht die wordt afgesloten met een 'ILS approach'.

LES 3

Aantal uren zelfstudie of onderricht/instructie: ca. 4

- RVR's en bijzondere naderingen



De cursist

1. weet wat RVR's zijn en hoe RVR's de vlucht kunnen beïnvloeden;
2. weet wat een 'required minimum' is en hoe deze moet worden gemeld;
3. weet hoe een VOR/DME approach moet worden uitgevoerd en welke meldingen daarbij kunnen worden opgedragen;
4. weet hoe een 'procedural approach' moet worden uitgevoerd en welke meldingen daarbij kunnen worden opgedragen;
5. weet hoe een 'circling approach' dient te worden uitgevoerd en weten welke meldingen daarbij kunnen worden opgedragen.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 3 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 2¹/₂

- Oefening van een vertrekkende vlucht tot en met het verlaten van de FIR Amsterdam (herhaling les 1).
- Oefening van een de FIR Amsterdam binnenkomende vlucht waarbij de nadruk ligt op RVR's en naderingen anders dan 'ILS approaches'.

LES 4

Aantal uren zelfstudie: ca. 1¹/₂

- DOC 4444 Chapter 12 en AIP Netherlands
De cursist kent de relevante in DOC 4444 Chapter 12 opgenomen fraseologieën en de relevante radiotelefonie-instructies opgenomen in de AIP Netherlands.
- Luchtvaartkaarten
De cursist bestudeert de voor vertrekkende en aankomende vluchten van toepassing zijnde luchtvaartkaarten die gepubliceerd zijn in de AIP Netherlands.

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 4 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 2¹/₂

- Oefening met alle elementen die hierboven zijn aangegeven.

LES 5

Aantal uren zelfstudie: ca. 1

EXAMENTRAINING

De cursist bereidt voor deze les twee of meerdere oefeningen voor. Deze oefeningen voldoen aan de eisen die door ILT zijn gesteld aan de samenstelling van een praktijkvaardigheidstoets (zie voor deze eisen LES 7).

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 5 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 2¹/₂

- Praktische training van de door de kandidaat voorbereide praktijkvaardigheidstoets.

LES 6

Aantal uren zelfstudie: ca. 1

EXAMENTRAINING

De cursist bereidt voor deze les twee of meerdere oefeningen voor. Deze oefeningen voldoen aan de eisen die door ILT zijn gesteld aan de samenstelling van een praktijkvaardigheidstoets (zie voor deze eisen LES 7).

DE VOLGENDE PRAKTISCHE OEFENINGEN WORDEN IN LES 6 GEOEFEND

Aantal lesuren: ca. 2¹/₂

- Praktische training van de door de kandidaat voorbereide praktijkvaardigheidstoets.



LES 7

PRAKTIJKVAARDIGHEIDSTOETS

Doel:

Om te bereiken dat de praktijkvaardigheidstoetsen radiotelefonie, waar dan ook gehouden, voldoen aan dezelfde norm, zijn de praktijkvaardigheidstoetsen van een vergelijkbaar niveau te. Om dit te verwezenlijken worden bij het opstellen van een praktijkvaardigheidstoets onderstaande elementen gebruikt als handleiding.

1. Hoofdonderdelen

De praktijkvaardigheidstoets bestaat uit drie hoofdonderdelen:

- a. het voeren van de radiocommunicatie tijdens het vertrekdeel;
- b. het voeren van de radiocommunicatie tijdens het en-route deel; en
- c. het voeren van de radiocommunicatie tijdens het aankomstdeel van een gesimuleerde vlucht.

2. Soorten vluchten

Bij de praktijkvaardigheidstoets worden vluchten gesimuleerd met als vertrek- en aankomstpunt gecontroleerde luchtvaartterreinen in de FIR Amsterdam waar burgerluchtvaart is toegestaan. Het uitwijken naar één van deze luchtvaartterreinen en het uitvoeren van een spoed-of noodoproep kan een deel van de vluchtsituatie vormen.

Hieronder wordt in detail aangegeven waar de onderdelen van de praktijkvaardigheidstoets aan dienen te voldoen en welke specifieke opdrachten in de praktijkvaardigheidstoetsen dienen te worden opgenomen.

3. Onderdelen en specifieke opdrachten

- a. vertrekdeel:
 - in de beschrijving is aangegeven bij welke frequentiewisseling(en) 'automatic frequency change' van toepassing is.
- b. en-route deel:
 - in de beschrijving is aangegeven met welke 'area control centre(s)', 'approach control unit(s)' en 'departure control unit(s)' zal worden gewerkt;
 - specifieke opdracht: Het doorgeven van een besluit om uit te wijken wegens technische storing aan het vliegtuig, verslechterende weersomstandigheden of een calamiteit.
- c. aankomstdeel:
 - in de beschrijving zijn de mogelijke, voor het betrokken luchtvaartterrein relevante, instrument-naderingen aangegeven en indien van toepassing de 'circling approaches';
 - in de beschrijving is aangegeven welke 'MINIMUM RVR REQUIRED Touchdown Zone/ Part A' van toepassing is;
 - in de beschrijving is aangegeven bij welke frequentiewisseling(en) 'automatic frequency change' van toepassing is.

4. Lay-out van de praktijkvaardigheidstoets

De volgende eisen zijn van toepassing:

- de gesimuleerde vlucht wordt op één A4-formulier beschreven;
- de voor de vlucht relevante frequenties worden op dit A4-formulier vermeld;
- recente, dat wil zeggen niet ouder dan 6 maanden, kaarten uit de AIP Netherlands die relevant zijn voor de vlucht worden aan de beschrijving toegevoegd.



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Deze regeling strekt tot wijziging van de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004 en het Examenreglement voor luchtvaardenden 2004 in verband met de indexatie van een vergoeding, en van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001 in verband met een reparatie.

Aanleiding en inhoud wijzigingen

Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004

In de luchtvaart nemen senior-examinatoren namens de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) acceptatietesten (ook 'Assessment of Competence') af voor het verkrijgen of onderhouden van een bevoegdheid als examiner. De vergoeding die de senior-examinatoren hiervoor ontvangen ligt ver onder de vergoeding die normale examinatoren voor vergelijkbare werkzaamheden ontvangen vanuit de markt. Hierdoor dreigt een verloop van senior-examinatoren in de luchtvaart. Als gevolg van het verminderen van het aantal senior-examinatoren kunnen op termijn geen nieuwe examinatoren tot de markt meer worden toegelaten en kan de geldigheid van bestaande examinerbevoegdheden niet meer worden verlengd. Dit heeft tot gevolg dat de ILT in de huidige constructie niet meer aan haar internationale verplichtingen ten aanzien van praktijkexamens in de luchtvaart kan voldoen. De hoogte van de vergoeding voor senior-examinatoren is sinds de inwerkingtreding van de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004 ongewijzigd gebleven en wordt daarom geïndexeerd. De vergoeding wordt daarmee vastgesteld op € 327. Tevens wordt verduidelijkt voor welke werkzaamheden een declaratie kan worden ingediend. Tenslotte wordt in de regeling een foutieve verwijzing gecorrigeerd.

Examenreglement voor luchtvaardenden 2004

Om de minister desgevraagd van advies te dienen en bij te staan wat betreft het standaardiseren en bewaken van de kwaliteit van de praktijkexamens heeft de minister een Nationaal Expert Team-Praktijk ingesteld. Leden van het Nationaal Expert Team-Praktijk kunnen worden benoemd uit de kring van examinatoren en senior-examinatoren als bedoeld in de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004. Hiervoor geldt op dit moment eenzelfde vergoeding als voor de senior-examinatoren, die eveneens sinds de inwerkingtreding van het Examenreglement voor luchtvaardenden 2004 niet meer is gewijzigd. Het ligt in de rede om deze vergoeding gelijk te houden aan die voor senior-examinatoren en daarom wordt ook deze vergoeding geïndexeerd en vastgesteld op € 327.

Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001

Vanwege een wijziging in verordening EU (nr.) 1178/2001,¹ waarbij het onderscheid tussen de vakken 'Communications VFR' en 'Communications IFR' is komen te vervallen en deze zijn samengevoegd tot het vak 'Communications', was de verwijzing in bijlage 4 bij de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001 naar deze vakken in genoemde verordening niet meer actueel. Dit wordt met de onderhavige wijziging hersteld. Daarnaast wordt de bijlage niet langer ter inzage gelegd, maar als onderdeel van de regeling online gepubliceerd. Hiertoe is de bijlage integraal opgenomen in de onderhavige regeling, waarbij ook enkele redactionele en technische verbeteringen zijn aangebracht.

Toezicht en handhaving

Het toezicht op de naleving van de bepalingen op grond van de ministeriële regelingen die in de onderhavige regeling worden gewijzigd, is belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). De onderhavige wijzigingen zijn voor een Handhaafbaarheid-, Uitvoerbaarheid- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT heeft geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar is.

¹ 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 (PbEU 2011, L 311).



Gevolgen

Voor senior-examinatoren en leden van het Nationaal Expert Team-Praktijk betekent de aanpassing een indexatie van de vergoeding en een meer marktconforme betaling voor de werkzaamheden die in opdracht van de ILT verricht worden. Hierdoor zullen senior-examinatoren in voldoende mate geïnteresseerd blijven in deze werkzaamheden, waardoor ook het bestand met examinatoren op peil kan blijven. Uiteindelijk heeft dit tot gevolg dat er voldoende praktijkexamens afgenomen kunnen blijven worden, waarmee de luchtvaartsector en piloten gediend zijn.

Door verhoging van het tarief zal een groter budget bij de ILT beschikbaar moeten zijn om de kosten te dekken. In 2021 werd er 310 keer per jaar het oude tarief van € 200 gedeclareerd. De ILT verwacht dat met het herstellen van de luchtvaart na de coronapandemie 570 keer per jaar een declaratie van het nieuwe tarief van € 327 zal plaatsvinden.

Van de 570 declaraties zullen rond de 450 ingediend worden voor het afnemen van Assessments of Competence. Deze Assessments of Competence betreffen 175 examens voor Multi Pilot Aircraft en 50 examens voor General Aviation. Beide duren een hele dag, waarvoor tweemaal het tarief kan worden gedeclareerd. De overige gevallen betreffen het geven van seminars: voor Multi Pilot Aircraft 50x en voor General Aviation 10x, die beide ook een gehele dag beslaan.

Het totaal komt hiermee op: $2(175 + 50 + 50 + 10) = 570$ vergoedingen.

De te declareren kosten bij de ILT in 2021 bedroegen € 62.000 ($310 * € 200$).

Na de verhoging van het tarief en met een hoger aantal declaraties zullen de te declareren kosten € 182.400 bedragen ($570 * € 327$).

Effecten op de administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige wijzigingen hebben geen gevolgen voor administratieve lasten en nalevingskosten.

Internetconsultatie

Er is geen internetconsultatie uitgevoerd voor deze regeling, omdat hier sprake is van een ministeriële regeling die geen ingrijpende veranderingen teweegbrengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk.

Inwerkingtreding

Deze regeling treedt met ingang van 1 april 2023 in werking. Dit is een van de vaste verandermomenten. Omdat deze regeling niet voor 1 februari 2023 is gepubliceerd, zal wat betreft de vereiste invoeringstermijn worden afgeweken van de daarvoor geldende twee maanden. Dit is niet bezwaarlijk, omdat hier sprake is van reparatieregelgeving en omdat hiermee nadeel, te weten indexatie op een later tijdstip, voorkomen wordt (AR 4.17, vijfde lid, onderdelen a en c).

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*