STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 27014
22 september 2026

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 18 september 2026, nr. IENW/BSK-2026/131861, tot wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening in verband met het schrappen van de zweefvlieggebieden Valkenburg en Hoek van Holland en het opnemen van de mogelijkheid een klaring te geven voor bijzondere VFR-vluchten buiten de daglichtperiode, de Regeling valschermspringen 2010 in verband met het schrappen van een valschermspringgebied, de Regeling vliegplannen in verband met een verduidelijking en een actualisatie en tot het intrekking van de Regeling storing radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht [KETENID WGK027486]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;

Gelet op artikel 5.10, eerste lid, van de Wet luchtvaart en de artikelen 6, onderdeel a, 8, 16, eerste lid, onderdeel a, 17 en 22 van het Besluit luchtverkeer 2014;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 7g wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Artikel 7g. Zweefvlieggebied Castricum

2. Het eerste en tweede lid vervallen, onder vernummering van het derde lid tot en met zevende lid tot eerste tot en met vijfde lid.

3. In het derde lid (nieuw) wordt ‘De zweefvlieggebieden, bedoeld in het eerste, tweede en vierde lid, zijn’ vervangen door ‘Het zweefvlieggebied, bedoeld in het tweede lid, is’.

4. In het vierde lid (nieuw) wordt ‘De gebieden, bedoeld in het eerste, tweede en vierde lid, maken’ vervangen door ‘Het gebied, bedoeld in het tweede lid, maakt’.

5. In het vijfde lid (nieuw) wordt in de aanhef ‘derde’ vervangen door ‘eerste’.

B

In bijlage 2 vervalt onderdeel 4, onder vernummering van de onderdelen 5 tot en met 8 tot 4 tot en met 7.

C

In bijlage 4 vervallen de onderdelen i en j, onder verlettering van de onderdelen k tot en met m tot i tot en met k.

D

Artikel 21a komt te luiden:

Artikel 21a

Voor een politievlucht, HEMS-vlucht of SAR-vlucht uitgevoerd als bijzondere VFR-helikoptervlucht kan:

a. in afwijking van paragraaf SERA.5010, onderdeel a, een klaring worden afgegeven voor een vlucht buiten de daglichtperiode;
b. in afwijking van paragraaf SERA.5010, onderdeel c, onder 2°, een klaring worden gegeven voor een start of een landing op een burgerluchthaven bij een wolkenbasis minder dan 180 meter (600ft).

ARTIKEL II

Bijlage 1 bij de Regeling valschermspringen 2010 wordt als volgt gewijzigd:

1. De locatie 'Leusderheide' met de daarbij behorende maximale springhoogte, coördinaten en toegestaan tijdstip vervalt.

2. De coördinaten behorend bij de locatie 'Rijsbergen' komen te luiden:

51°32'06"NB 004°40'60"OL

3. De coördinaten behorend bij de locatie 'Seppe Airport' komen te luiden:

51°33'16"NB 004°32'59"OL

4. De coördinaten behorend bij de locatie 'Schijf' komen te luiden:

51°29'42"NB 004°35'22"OL

5. De coördinaten behorend bij de locatie 'Oudenbosch' komen luiden:

51°34'06"NB 004°31'48"OL

6. De coördinaten behorend bij de locatie 'Bosschenhoofd' komen te luiden:

51°33'30"NB 004°31'36"OL

ARTIKEL III

De Regeling vliegplannen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. 'Air Operations Control Station Nieuw Milligen (AOCS Nieuw Milligen): dienstonderdeel van het Ministerie van Defensie belast met het verlenen van luchtverkeersdiensten;' vervalt.

2. 'luchtverkeersmeldingspost AOCS Nieuw Milligen: afdeling van AOCS Nieuw Milligen' wordt vervangen door 'luchtverkeersmeldingspost MilATCC Schiphol': afdeling van MilATCC Schiphol'

B

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6. Afsluiten vliegplan en aankomstmelding

Indien op de luchthaven van bestemming geen verlener van luchtverkeersdiensten is gevestigd dan wel de verlener van luchtverkeersdiensten afwezig is, wordt de aankomstmelding zo spoedig mogelijk na aankomst en op de snelst mogelijke wijze door de gezagvoerder gedaan aan de havenmeester op de luchthaven van bestemming dan wel de luchtverkeersmeldingspost als vermeld in bijlage B.

C

In artikel 8 vervallen het eerste en derde lid, onder vernummering van de onderdelen 2 tot 1 en 4 tot 2.

D

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, wordt ‘vraagt’ vervangen door ‘informeert’ en wordt ‘de actuele tijd van vertrek alsmede de van belang zijnde gegevens van het geldende vliegplan telefonisch op bij de havenmeester, de vliegcoördinator of de luchtverkeersmeldingspost van de luchthaven van vertrek’ vervangen door ‘de luchtverkeersmeldingspost van de luchthaven van bestemming’.

2. In het derde lid wordt ‘AOCS Nieuw Milligen’ vervangen door ‘de van toepassing zijnde supervisor van Amsterdam ACC of MilATCC Schiphol’

3. Het vierde lid vervalt.

E

Bijlage B komt te luiden:

BIJLAGE B. BEHORENDE BIJ ARTIKEL 4, EERSTE EN TWEEDE LID, EN ARTIKEL 6

Luchthaven	Bevoegde luchtverkeersmeldingspost	Aankomstmelding	
Ameland (EHAL)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Budel (EHBD)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Drachten (EHDR)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Hilversum (EHHV)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Hoogeveen (EHHO)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Middenmeer (EHMM)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	Luchtverkeersmeldingspost Schiphol	
Midden Zeeland (EHMZ)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Oostwold (EHOW)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Seppe (EHSE)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Stadskanaal (EHST)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Teuge (EHTE)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Texel (EHTX)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Twente (EHTW)	luchtverkeersmeldingspost Schiphol	havenmeester	
Militaire luchthavens			
Eindhoven (EHEH)	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	Luchtverkeersmeldingspost MilATCC	
Gilze Rijen (EHGR)	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	
Leeuwarden (EHLW)	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	
Volkel (EHVK)	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	
Woensdrecht (EHWO)	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	
Deelen (EHDL)	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	
De Kooy (EHKD)	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	luchtverkeersmeldingspost MilATCC	

ARTIKEL IV

De Regeling storing radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht wordt ingetrokken.

ARTIKEL V

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

TOELICHTING

Hoofdlijnen regeling

De onderhavige regeling strekt tot wijziging van:
– de Regeling luchtverkeersdienstverlening in verband met het schrappen van de zweefvlieggebieden Valkenburg en Hoek van Holland, omdat deze niet langer in gebruik zijn, en het opnemen van de mogelijkheid een klaring te geven voor bijzondere VFR-vluchten buiten de daglichtperiode;
– de Regeling valschermspringen in verband met het schrappen van een valschermspringgebied en het actualiseren van de coördinaten behorend bij het 'Cluster Noord-Brabant' in bijlage 1; en
– de Regeling vliegplannen in verband met een verduidelijking bij wie de verplichting tot het afsluiten van een vliegplan berust en waar deze afsluiting van het vliegplan moet worden gedaan en het laten vervallen van een artikel.

Daarnaast wordt de Regeling storing radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht ingetrokken in verband met de wijziging van de uitvoeringsverordening (EU) 923/2012[1] (hierna SERA-verordening). Het betreft enkele beleidsarme wijzigingen. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op deze wijzigingen.

Toezicht en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de regelingen die bij deze regeling gewijzigd worden. Onderhavige regeling is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd. De ILT heeft de verschillende wijzigingen op de regelgeving als handhaafbaar beoordeeld en hierbij opgemerkt dat zowel de naleving voor de normadressaat als de handhaving voor de toezichthouder duidelijk zijn.

Omdat deze wijziging enkel technische wijzigingen bevat die geen regeldrukgevolgen hebben, is de regeling niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk op grond van artikel 3, tweede lid, subonderdeel c, van de Instellingswet Adviescollege toetsing regeldruk.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige regeling brengt geen nieuwe administratieve lasten en nalevingskosten met zich mee. De wijzigingen zijn louter technisch van aard.

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. Via de Nederlandse vereniging van Luchthavens zijn alle havenmeesters geconsulteerd over de voorgenomen wijzigingen. De havenmeesters van hebben ingestemd met de wijzigingen.

Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst. Hier is afgeweken van de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn op basis van aanwijzing 4.17, vijfde lid, subonderdeel c, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, omdat hier sprake is van reparatieregelgeving.

[1] Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdelen A, B en C

Met de intrekking van de Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg[2] door de provincie Zuid Holland is de luchthaven vliegveld Valkenburg sinds 29 juni 2021 buiten werking gesteld. De bijbehorende Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is per 1 januari 2024[3] opgeheven. Met het oog op eventuele toekomstige activiteiten is het zweefvlieggebied destijds behouden. Er is nu geen zicht meer op nieuwe zweefvliegactiviteiten en daarom wordt het zweefvlieggebied alsnog verwijderd. Daarnaast draagt deze wijziging in algemene zin ertoe bij dat door het verwijderen van elementen die hun functie hebben verloren de regelgeving wordt opgeschoond, en daarmee ook de luchtvaartkaart (*aeronautical chart*), waardoor deze voor gebruikers overzichtelijker en duidelijker wordt.

Onderdeel D

In de SERA-verordening is in paragraaf SERA.5010 vastgelegd dat in een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied bijzondere VFR-vluchten mogen worden uitgevoerd, mits de luchtverkeersleiding een luchtverkeersleidingsklaring heeft verleend. Een bijzondere VFR-vlucht is een VFR-vlucht (vliegen volgens zichtvliegvoorschriften) die overeenkomstig een klaring van een luchtverkeersleidingsdienst wordt uitgevoerd binnen een plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied, onder weersomstandigheden die slechter zijn dan zichtweersomstandigheden. Hiervoor geldt een aantal voorwaarden. In onderdeel a van paragraaf SERA.5010 is als een van deze voorwaarden bepaald dat een bijzondere VFR-vlucht alleen overdag mag worden uitgevoerd, tenzij anders is toegestaan door de bevoegde autoriteit.

Een politievlucht, HEMS-vlucht of SAR-vlucht uitgevoerd als bijzondere VFR-helikoptervlucht, kan op grond hiervan dus enkel gedurende de daglichtperiode worden uitgevoerd. Onder bepaalde omstandigheden is het echter wenselijk dat een bijzondere VFR-vlucht 's nachts kan worden uitgevoerd. Daarnaast is het van belang dat bij spoed voor politie-, SAR- (reddingsvluchten) en medische traumavluchten een klaring afgegeven kan worden 's nachts een vlucht uit te voeren.

Tot op heden gaf de ILT ontheffingen af aan de LVNL[4], zodat de LVNL toch een klaring kon verlenen aan deze vluchten. Vanwege het terugkerend karakter hiervan wordt met de onderhavige wijziging de mogelijkheid een klaring te verlenen aan deze vluchten nu in de regeling bestendigd. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de luchtvaartveiligheid, omdat het alleen politie-, SAR- (reddingsvluchten) en medische traumavluchten betreft, waarbij de piloten getraind zijn 's nachts te vliegen.

Artikel II

In bijlage 1 zijn de vaste valschermspringgebieden opgenomen. Van de locatie Leusderheide wordt door burgerluchtverkeer echter geen gebruik gemaakt: Leusderheide is in 2010 foutief opgenomen in deze tabel, aangezien dit een locatie is waar enkel militair kan worden gesprongen en die niet bedoeld is voor burgerluchtverkeer. De locatie Leusderheide komt daarom te vervallen. Daarnaast zijn de coördinaten van de locaties die vallen onder het 'Cluster Noord-Brabant' geactualiseerd om nauwkeuriger aan te sluiten bij de lokale situatie.

Artikel III

Onderdeel A

De begripsbepalingen die zien op AOCS Nieuw Milligen zijn in lijn gebracht met de wijzigingen van artikel 9 en bijlage B. Dat betekent dat de begripsbepaling van AOCS Nieuw Milligen vervalt, nu de AOCS Nieuw Milligen niet langer genoemd wordt in de regeling. Daarnaast is de begripsbepaling 'luchtverkeersmeldingspost AOCS Nieuw Milligen' gewijzigd naar 'luchtverkeersmeldingspost MilATCC Schiphol', omdat dit aansluit bij wijzigingen in artikel 9 en bijlage B.

---

[2] Besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 29 juni 2021, PZH-2021-776881241 DOS-2007-0008480, tot intrekking van de Luchthavenregeling voor de luchthaven vliegveld Valkenburg gevestigd aan de 1e Mientlaan te Katwijk, gemeente Katwijk.

[3] Stcrt 2023, 32037.

[4] Beschikking van de senior inspecteur ILT/Luchtvaart namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 29 oktober 2024, nummer: ILT-2024/32774.

Onderdeel B

Gebleken is dat artikel 6 onvoldoende duidelijkheid biedt bij wie de verplichting ligt de aankomstmelding te doen aan de verlener van luchtverkeersdiensten, namelijk bij de gezagvoerder of de havendienst. In de toelichting[5] bij de oorspronkelijke versie van dit artikel wordt verwezen naar standaard 3.3.5.5 uit bijlage 2[6] bij het Verdrag van Chicago.[7] Uit deze standaard volgt dat deze verantwoordelijkheid ligt bij de gezagvoerder. Ter verduidelijking wordt nu aan het artikel toegevoegd dat de gezagvoerder de aankomstmelding moet doen.

Een deel van het oude artikel 8 (vierde lid) is overgegaan naar artikel 6. Met de onderhavige wijzigingen wordt in artikel 6 nu ook bepaald dat indien op de luchthaven van bestemming geen verlener van luchtverkeersdiensten is gevestigd, de aankomstmelding kan worden gedaan bij de havenmeester op de luchthaven van aankomst of de luchtverkeersmeldingspost. In bijlage B is per luchthaven de desbetreffende luchtverkeersmeldingspost vermeld.

Onderdeel C

Bij wijziging van 19 november 2007[8] is het eerste lid van artikel 8 komen te vervallen. In de toelichting ontbreekt de reden waarom dit lid vervallen is. In dit eerste lid werd geregeld dat de artikelen 4 en 6 van de regeling niet van toepassing waren op vier bepaalde routes tussen enkele Nederlandse en Duitse luchthavens. Daarmee gold een aantal verplichtingen met betrekking tot het indienen en afsluiten van een vliegplan niet voor vluchten op deze routes. De verwijzing naar het toen eerste lid in het tweede lid (nu het eerste lid) is in 2009 vervangen door een verwijzing naar artikel 31 van het Luchtverkeersreglement[9] en in 2014 is die verwijzing vervolgens vervangen door een verwijzing naar artikel 16, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer 2014.[10] Daardoor betreft dit artikel nu vluchten waarvoor een vliegplanverplichting geldt. Voor deze vluchten zijn in artikel 2, tweede lid, al de benodigde voorschriften opgenomen ten aanzien van het indienen van een vliegplan. Om deze reden komen het eerste en derde lid van artikel 8 te vervallen.

Onderdeel D

In artikel 9, het tweede en derde lid, van de Regeling vliegplannen was bepaald dat de havenmeester op de luchthaven van bestemming de actuele vertrektijd en andere van belang zijnde gegevens van het geldende vliegplan opvraagt bij de luchthaven van vertrek en de supervisor van AOCS Nieuw Milligen waarschuwt. De luchtverkeersmeldingspost Schiphol is echter de partij die over de meest complete en actuele vliegplaninformatie beschikt en heeft direct contact met de supervisors van ACC en MilATCC Schiphol. Daarmee is luchtverkeersmeldingspost Schiphol een meer geschikte partij dan de havendienst om verder onderzoek te doen naar de status en locatie van een vlucht. Het artikel is daaraan aangepast.

Uit paragraaf ATS.TR.400(b) van uitvoeringsverordening (EU) 2017/373[11] blijkt nu op grond waarvan *flight information centres* (Amsterdam ACC) of *area control centres* (MilATCC Schiphol) als centraal punt voor het verzamelen van informatie moeten dienen met betrekking tot luchtvaartuigen in nood. Gelet op de rechtstreekse werking van de uitvoeringsverordening, conform artikel 288, tweede zin, VWEU komt artikel 9, vierde lid, te vervallen.

Onderdeel E

In bijlage B is 'AOCS Nieuw Milligen' vervangen door 'MilATCC Schiphol', zodat de bijlage in lijn is met de overige wijzigingen van de Regeling vliegplannen. Daarnaast is een kolom toegevoegd waarin vermeld staat waar de aankomstmelding moet worden gedaan. Van de gelegenheid is verder gebruik gemaakt om de lijst met luchthavens te actualiseren. De luchthavens Middenmeer (EHMM), Oostwold (EHOW) en Stadkanaal (EHST) zijn toegevoegd en de luchthaven Noordoostpolder (EHNP) is komen te vervallen.

---

5 Stcrt. 1998, 195.
6 De op grond van het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de Burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde Bijlage 2 betreffende *Rules of the air.*
7 Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).
8 Stcrt. 2007, 225.
9 Stcrt. 2009, 47.
10 Stcrt. 2014, 35427.
11 Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PbEU 2017, L62).

Artikel IV

De Regeling storing radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht (Rsrcv) stelde regels die nageleefd moeten worden als een radioverbinding van een luchtvaartuig met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst uitvalt en hierdoor de bepalingen over communicatie, bedoeld in deel 8 van de bijlage bij de SERA-verordening, niet kunnen worden nagekomen. De grondslag van deze regeling was artikel 22 van het Besluit Luchtverkeer 2014. Voorheen bevatte de SERA-verordening hierover geen bepalingen en bood het ruimte aan de individuele lidstaten beleid in te voeren omtrent communicatie[12]. Het nationale beleid omtrent communicatie is vervolgens in de Regeling storing radioverbinding tijdens een gecontroleerde vlucht vastgesteld. Vanaf 1 mei 2025 zijn nu echter wel bepalingen over communicatie opgenomen in de SERA-verordening[13]. Gebleken is dat de nationale bepalingen in de regeling volledig worden vervangen door de nieuwe bepalingen in de SERA-verordening[14]. Een aparte nationale ministeriële regeling waarin de passende bepalingen krachtens de annexen 2 en 10 van het Verdrag bij Chicago zijn geïmplementeerd, is daarom niet langer nodig. Hoe te handelen indien door een storing van de radioverbinding de bepalingen over communicatie niet meer kunnen worden nageleefd, volgt nu immers direct uit de SERA-verordening. Om de nationale regelgeving in lijn te brengen met de SERA-verordening, is de regeling daarom ingetrokken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

[12] Zie SERA.8035 (b) (oud). Deze bepaling was geldig tot en met 30 april 2025.
[13] Zie SERA.8034 (nieuw), onderdeel b, geldend vanaf 1 mei 2025.
[14] Zie SERA.8035, onderdeel b (nieuw) voor artikel 1, eerste lid Rsrcv. Zie SERA.14083, onderdeel c (1) en bijlage 1 van de SERA-verordening voor artikel 1, tweede lid Rsrcv. Zie SERA.14083, onderdeel a voor artikel 3, onderdeel a, Rsrcv. Zie SERA.14085, onderdeel a, voor artikel 3, onderdeel b, Rsrcv. Zie SERA.8035, onderdeel b (nieuw), voor artikel 3, onderdeel c, Rsrcv. Zie SERA.14085, onderdeel b, voor artikel 3, onderdelen d en e Rsrcv en zie SERA.14083, onderdeel c, (2) en (6) voor artikel 2, onderdeel f, Rsrcv.