



Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie houdende regels omtrent de deelname van valschermen aan het luchtverkeer (Regeling valschermspringen 2010)

16 juli 2010

Nr. CEND/HDJZ-2010/941 sector LUV

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie,

Gelet op de artikelen 1a, derde lid, 3, tweede lid, en 44, vierde lid, van het Luchtverkeersreglement;

Besluiten:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

cluster: groep van valschermspringgebieden als bedoeld in de bijlage bij deze regeling;

doelgebied: gebied waarin de valschermspringer beoogt neer te komen;

incidenteel valschermspringgebied: valschermspringgebied dat niet is opgenomen in de lijst van valschermspringgebieden, bedoeld in de bijlage bij deze regeling;

klimgebied: kolom luchtruim in de vorm van een cilinder met een straal van 9,26 km rond het middelpunt van het doelgebied en een hoogte gelijk aan de voorgenomen springhoogte in het luchtruim;

NOTAM: bericht als bedoeld in artikel 1 van de Regeling Burgerluchtvaartinlichtingen (Notice to Airmen);

valschermscherm: scherm dat dient om de daalsnelheid van een persoon zodanig te beperken, dat deze veilig het aardoppervlak kan bereiken;

valschermspringen: uit een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig springen met een valschermscherm;

valschermspringgebied: kolom luchtruimte in de vorm van een cilinder met een straal van 3,7 km rond het middelpunt van het doelgebied en een hoogte die ten minste gelijk is aan de voorgenomen springhoogte;

vast valschermspringgebied: valschermspringgebied opgenomen in de lijst van valschermspringgebieden, bedoeld in de bijlage bij deze regeling.

Artikel 2

Deze regeling is niet van toepassing op:

- a. valschermspringen door de krijgsmacht;
- b. het gebruik van een valschermscherm in geval van nood.

Artikel 3

1. Valschermspringen is uitsluitend toegestaan:
 - a. binnen een vast valschermspringgebied onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 4, dan wel binnen een incidenteel valschermspringgebied onder de voorwaarden, bedoeld in de artikelen 4 en 5;
 - b. na toestemming van de gezagvoerder van het luchtvaartuig waaruit gesprongen wordt;
 - c. binnen de daglichtperiode, zoals gepubliceerd in de in artikel 60, onder a, van het Luchtverkeersreglement bedoelde luchtvaartgids, en
 - d. wanneer het vliegzicht en de minimumafstand tot de wolken voldoen aan de minimumwaarden voor VFR-vluchten die gelden in het betreffende deel van het luchtruim, bepaald bij of krachtens artikel 42 van het Luchtverkeersreglement.
2. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van het eerste lid, onderdeel c. Aan de ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

Artikel 4

1. Voor het gebruik van een vast valschermspringgebied of een incidenteel valschermspringgebied gelden de volgende voorwaarden voor het luchtvaartuig waaruit gesprongen wordt:
 - a. de vlucht wordt uitgevoerd als IFR-vlucht binnen luchtruim klasse A, tenzij een vrijstelling of



ontheffing als bedoeld in artikel 44 van het Luchtverkeersreglement is verleend, en als gecontroleerde VFR-vlucht binnen luchtruim klasse B, C, D of E;

- b. voor aanvang van de vlucht is een voorlopige klaring aangevraagd bij de betrokken luchtverkeersleidingsdienst en voor het binnenvliegen van het betrokken luchtruim is een definitieve klaring verkregen;
 - c. onmiddellijk voor het uitvoeren van iedere valschermsprong is luchtverkeersinformatie van de betrokken luchtverkeersleidingdienst verkregen, waarbij de luchtverkeersleidingsdienst de mogelijkheid tot het aanvangen van de valschermsprong aangeeft;
 - d. het luchtvaartuig blijft tijdens het klimmen en dalen binnen luchtruim klasse A of B binnen het klimgebied;
 - e. ingeval van een ongeplande opening van een valschermsprong in luchtruim klasse A of B blijft het luchtvaartuig in luchtruim klasse A of B binnen het klimgebied totdat het valschermspronggebied verlaten;
 - f. binnen een klimgebied in luchtruimklasse A bevindt zich slechts één luchtvaartuig tegelijk, tenzij het een formatie betreft in een klimgebied dat gelegen is:
 - volledig buiten het naderingsluchtverkeersleidingsgebied van Schiphol en
 - buiten dat deel van het algemene luchtverkeersleidingsgebied CTA South 1 dat binnen de laterale grenzen van de provincie Zuid-Holland ligt.De gezagvoerder is in een dergelijk geval zelf verantwoordelijk voor onderlinge separatie, en;
 - g. binnen een cluster wordt slechts één valschermspronggebied tegelijk gebruikt.
2. Het eerste lid, onderdelen c en d, zijn niet van toepassing indien de betrokken luchtverkeersleidingsdienst anders bepaalt in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid, een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer, of de situatie op de grond.

Artikel 5

In aanvulling op artikel 4 gelden voor het gebruik van een incidenteel valschermspronggebied de volgende voorwaarden:

- a. voor het valschermspronggebied is een NOTAM uitgegeven. Deze NOTAM moet ten minste vijf werkdagen tevoren zijn aangevraagd bij de betrokken luchtverkeersdienst. Wanneer verschillende luchtverkeersdiensten zijn betrokken, wordt de aanvraag ingediend bij de dienst die luchtverkeersleiding geeft in het gebied met de laagste verticale begrenzing, inclusief luchtruim klasse E. Deze dienst stemt de beoordeling van de aanvraag af met de andere betrokken luchtverkeersdiensten;
- b. de valschermspronger heeft schriftelijk toestemming verkregen van de beheerder van een niet gecontroleerd luchtvaartterrein, inclusief een zweefvliegterrein, helikopterlandingsplaats, zeilvliegterrein of schermvliegterrein, wanneer het valschermspronggebied ligt binnen een afstand van 5,56 km van de grens van een dergelijk terrein;
- c. in het vliegplan zijn vermeld:
 - 1°. de coördinaten en eventuele plaatsnaam van het centrum van het valschermspronggebied;
 - 2°. de periode waarin de sprong wordt uitgevoerd;
 - 3°. het NOTAM nummer, en
 - 4°. de hoogte waarvan de sprong wordt uitgevoerd, en
- d. het valschermspronggebied en het klimgebied liggen niet binnen de naderingsluchtverkeersleidingsgebieden van Schiphol, tenzij het gaat om een sprong waarbij het naderingsluchtverkeer niet wordt gehinderd of vertraagd en die plaatsvindt:
 - 1°. op maximaal 2500 voet boven gemiddeld zeeniveau, en
 - 2°. buiten de in gebruik zijnde Standard Instrument Departures.

Artikel 6

1. Voor het uitvoeren van vluchten van en naar vaste valschermspronggebieden wordt vrijstelling verleend van het verbod in artikel 44, eerste lid, onderdeel b, van het Luchtverkeersreglement, indien:
 - a. de betrokken luchtverkeersleidingsdienst van oordeel is dat het aanbod van het luchtverkeer in het luchtruim met klasse A dit toelaat,
 - b. het vliegzicht minstens 8 km bedraagt en minstens 1500 meter horizontaal vrij van wolken wordt gevlogen met continu zicht op grond of water, waarbij het bepaalde bij of krachtens artikel 42 van het Luchtverkeersreglement van overeenkomstige toepassing is, en
 - c. voor contact met de grond een tweede radioset aanwezig is.
2. Aan de vrijstelling, bedoeld in het eerste lid, zijn de volgende voorwaarden verbonden:
 - a. de vlucht wordt uitgevoerd als een gecontroleerde VFR-vlucht,
 - b. de gezagvoerder van het betrokken luchtvaartuig onderhoudt voortdurend tweezijdig radiocontact met de betrokken luchtverkeersdienst, tenzij anders aangegeven door deze dienst,



-
- c. de SSR-transponder wordt ingesteld op de code zoals deze is verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst, en
 - d. indien de radioverbinding tussen het luchtvaartuig en de luchtverkeersdienst is verbroken:
 - 1°. worden geen valschermsprongen uitgevoerd,
 - 2°. wordt de transpondercode 7600 ingesteld, en
 - 3°. wordt gedurende 3 minuten de op dat moment gevlogen hoogte gehandhaafd, waarna wordt teruggekeerd naar het luchtvaartterrein van vertrek.

Artikel 7

De Regeling valschermsprongen wordt ingetrokken.

Artikel 8

Deze regeling treedt in werking met ingang van 9 september 2010.

Artikel 9

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling valschermsprongen 2010.

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

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.P.M.S. Eurlings.*

*De Minister van Defensie,
E. van Middelkoop.*



BIJLAGE

Vaste valschermspringgebieden

Locatie	Maximale springhoogte	Coördinaten	Toegestaan tijdstip
Ameland	FL 090	53°27'06"NB 005°40'38"OL	01 APR-31 OCT during AD OPR HR
Echten	FL 130	52°43'56"NB 006°25'57"OL	Daily UDP
Eelde	FL 130	53°07'30"NB 006°35'00"OL	SAT, SUN, HOL: begin UDP-1900 (1800) During summertime FRI: 1500-1800
Hoogeveen	FL 150	52°43'51"NB 006°30'58"OL	During AD OPR HR
Leusderheide	FL 130	52°06'14"NB 005°20'34"OL	Daily 0800-1600 (0700-1500)
Rhoon	FL 120	51°51'08"NB 004°26'10"OL	Daily UDP
Regte Heide	FL 120	51°30'45"NB 005°01'40"OL	MON-FRI: 0800-1600 (0700-1500)
Spier	FL 130	52°48'01"NB 006°28'19"OL	Daily UDP
Teuge	FL 130	52°14'41"NB 006°02'48"OL	MON-FRI: 0700-1900 (0600-1800) SAT, SUN, HOL: 0800-1900 (0700-1800)
Texel	FL 150	53°06'55"NB 004°50'01"OL	Daily UDP
Oostelijk Flevoland	FL 060	52°25'07"NB 005°30'15"OL	Daily UDP
Oostwold	FL 150	53°12'36"NB 007°02'04"OL	MON-FRI: 0900-1900 (0800-1800) SAT, SUN, HOL: 0900 (0800)-end UDP
Winde	FL 130	53°07'38"NB 006°31'51"OL	SAT, SUN, HOL: begin UDP-1900 (1800)
Cluster Noord-Brabant			
Etten-Leur	FL 100	51°37'NB 004°36'OL	Daily UDP
Rijsbergen	FL 100	51°31'NB 004°41'OL	Daily UDP
Wernhout	FL 100	51°27'NB 004°38'OL	Daily UDP
Schijf	FL 100	51°29'NB 004°34'OL	Daily UDP
Oud Gastel	FL 100	51°34'NB 004°32'OL	Daily UDP
Cluster Zeeland			
's-Heer Arendskerke	FL 100	51°29'56" NB 003°47'07" OL	Daily UDP
Oud Sabbinge	FL 100	51°31'24" NB 003°47'03" OL	Daily UDP
Zuid v. Midden-Zeeland	FL 100	51°30'26" NB 003°44'37" OL	Daily UDP
Cluster Utrecht			
Baarn	FL 60	52°12'30"NB 005°19'00"OL	MON-SAT: 0700 (0600)-end UDP SUN + HOL: 1000-1700 (0900- 1600)
Hilversum	FL 60	52°11'31"NB 005°08'49"OL	MON-SAT: 0700 (0600)-end UDP SUN, HOL: 1000-1700 (0900- 1600)
Westbroek	FL 60	52°08'08"NB 005°07'51"OL	MON-FRI: 0700-1900 (0600-1800) SAT : 0700 (0600)-end UDP SUN, HOL: 1100-1700 (1000- 1600)
Wijk bij Duurstede	FL 60	51°59'15"NB 005°18'07"OL	SAT: 0700 (0600)-end UDP SUN, HOL: 1000 (0900)-end UDP max 1700 (1600)



TOELICHTING

Algemeen

Tot februari 2007 was op basis van artikel 15 van het Luchtverkeersreglement valschermspringen verboden tenzij de sprongen werden uitgevoerd overeenkomstig door de Minister van Verkeer en Waterstaat (de Minister) vast te stellen regels. Hiertoe was de Regeling valschermspringen uit 1993 opgesteld. Hiernaast was het mogelijk een ontheffing van het verbod te krijgen via de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Per februari 2007 is dit stelsel gewijzigd. Artikel 15 van het Luchtverkeersreglement is vervallen en de ontheffingsmogelijkheid van de LVNL is verdwenen. In plaats daarvan is in artikel 1a van het Luchtverkeersreglement opgenomen dat een valschermspringer een bijzonder luchtvaartuig is. Bij regeling van de Minister kunnen regels worden gesteld ten aanzien van de deelname van valschermspringers aan het luchtverkeer.

Een deel van de regelgeving die op 'normale' luchtvaartuigen van toepassing is, geldt niet voor valschermspringers. Hoofdstuk 2 van de Wet luchtvaart inzake personeel en brevettering is niet van toepassing op een valschermspringer. Ook hoofdstuk 3 van de Wet luchtvaart inzake de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen is niet van toepassing. Daarnaast is een valschermspringer uitgezonderd van het verbod om buiten een luchtvaartterrein te landen. Artikel 1a van het Luchtverkeersreglement bepaalt dat titel 5.1, luchtverkeer, en 5.2, luchtverkeersdienstverlening, van de Wet luchtvaart niet van toepassing zijn, met uitzondering van artikel 5.3 van de Wet luchtvaart. In artikel 5.3 staat het verbod op zodanige wijze aan het luchtverkeer deel te nemen dat personen of zaken in gevaar gebracht kunnen worden. Van het Luchtverkeersreglement zijn alleen de artikelen 1a, 20 en 63 van toepassing. Hierdoor is de gebruiker van een valschermspringer enkel gehouden aan de regels die de Minister stelt ten aanzien van de deelname aan het luchtverkeer (artikel 1a), is hij verplicht tot het verlenen van voorrang aan andere luchtvaartuigen (artikel 20), en is overtreding van deze regels een strafbaar feit (artikel 63). Het Luchtverkeersreglement geldt uiteraard wel volledig voor het luchtvaartuig waaruit de sprongen worden gemaakt.

In de onderhavige regeling worden regels gesteld omtrent de deelname van valschermspringers aan het luchtverkeer. Deze regeling is opgesteld met het oog op de luchtverkeersveiligheid in het Nederlandse luchtruim en weerspiegelt de huidige omstandigheden en de huidige luchtverkeerssituatie in dat luchtruim. Nadrukkelijk wordt gesteld dat de regeling wordt aangepast als korte termijnontwikkelingen met betrekking tot het luchtruim, zoals deze zich ten tijde van het vaststellen van de regeling reeds aftekenen, hun beslag krijgen en geïmplementeerd worden. Evenzo zal de regeling aangepast worden als luchtruimontwikkelingen op de middellange en langere termijn dit noodzakelijk maken.

Aangezien de vlucht van het luchtvaartuig waaruit gesprongen wordt essentieel is voor de uitvoering, de veiligheid en de voorbereiding van de valschermsprong worden ook aan de vlucht van het luchtvaartuig, net als in de Regeling valschermspringen uit 1993, regels gesteld. Uitgangspunt van de onderhavige regeling is – net als bij de oude regeling – dat de Minister alleen regels ter bescherming van het overige luchtverkeer geeft en niet verantwoordelijk is voor de veiligheid van de valschermspringer. De onderhavige regeling stelt dus geen regels aan (de kwaliteit van) het valschermspringer. De onderhavige regeling stelt dus geen regels aan (de kwaliteit van) het valschermspringer, de kennis, bedrevenheid, ervaring en medische geschiktheid van een gebruiker van een valschermspringer noch aan de opleiding. Ook bevat de onderhavige regeling geen regels omtrent het landen na de valschermsprong. Op basis van de Gemeentewet kan een gemeente eigen regels stellen voor het landen na een valschermsprong. Het is de verantwoordelijkheid van de valschermspringer om na te gaan of die regels het mogelijk maken om te landen en zo ja onder welke voorwaarden.

Over de inhoud van de regeling heeft overleg plaatsgevonden met de LVNL, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVl) en valschermspringerverenigingen. Bij het opstellen van de regeling is zoveel mogelijk rekening gehouden met de wensen en de belangen die in dit overleg naar voren zijn gekomen. Waar mogelijk is aangesloten bij de oude regeling en de praktijk.

De regeling is gebaseerd op een aantal artikelen van het Luchtverkeersreglement. Ten eerste, het al eerder genoemde artikel 1a waarin de algemene basis is gegeven voor het stellen van regels omtrent de deelname van valschermspringers aan het luchtverkeer. Daarnaast is de regeling gebaseerd op artikel 3, tweede lid. Dit artikel geeft volgens de toelichting (Stb. 1992, 697) de mogelijkheid om voor specifieke vluchten regels te stellen die afwijken van Annex 11 van ICAO, waardoor aan de luchtvaartuigen van waaruit gesprongen wordt bijzondere eisen gesteld kunnen worden. Ten slotte dient artikel 44, vierde lid, als basis voor het regelen van een vrijstelling voor VFR-vluchten (vlucht op basis van zichtvliegvoorschriften) in luchtruim klasse A.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Aangezien de onderhavige regeling aansluit bij bestaande regelgeving en geen nieuwe ontheffings-



mogelijkheden of vergunningen introduceert, heeft de onderhavige regeling geen gevolgen voor de administratieve lasten van de burger.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Artikel 1 bevat enkele definities. Voor het merendeel zijn deze overgenomen uit de oude Regeling Valschermspringen. Uit de definities blijkt dat een doelgebied, valschermspringgebied en klimgebied worden gecreëerd op het moment dat een valschermspringer bepaalt waar hij beoogt neer te komen. Dat punt wordt op de aarde het middelpunt van het doelgebied, het valschermspringgebied en het klimgebied. Deze begrippen zijn allen met elkaar verbonden. Op het moment dat het doelgebied, de plek waar de valschermspringer wil landen, is bepaald, wordt ook duidelijk waar zich met betrekking tot die locatie het valschermspringgebied of het klimgebied het bevinden. De sprong zelf vindt plaats in het valschermspringgebied, een cilindervormige kolom lucht met een straal van 3,7 km (2 zeemijlen) rond het middelpunt van het doelgebied, met een vooraf bepaalde hoogte. De cilindervormige kolom lucht met een straal van 9,26 km (5 zeemijlen) rond het middelpunt van het doelgebied, met wederom een vooraf bepaalde hoogte vormt het klimgebied. In artikel 1 worden enkel de definities van de verschillende gebieden vastgesteld, in de rest van de regeling wordt bepaald welke normen gelden binnen deze gebieden. De gebieden worden duidelijk aangegeven in diverse luchtvaartpublicaties zodat het voor de luchtverkeersleiding en het overige luchtverkeer duidelijk is waar valschermspringacties plaatsvinden.

Ondanks dat dus in theorie overal een valschermspringgebied kan worden gecreëerd, worden in de bijlage een aantal vaste valschermspringgebieden benoemd. Dit zijn gebieden waar, indien aan de voorwaarden is voldaan, regelmatig gesprongen kan worden. De overige gebieden zijn incidentele valschermspringgebieden. Het onderscheid tussen incidenteel of regelmatig gebruikte, vaste valschermspringgebieden werd ook in de vorige regeling gemaakt. Hierbij gaat het om gebruik in 'niet in betekenende mate' en om een 'relatief laag aantal' sprongen.

De vaste valschermspringgebieden zijn opgenomen in de bijlage bij deze regeling. Voor de maximale springhoogtes wordt in principe aangesloten bij de hoogtes die momenteel in de luchtvaartgids staan weergegeven. Een deel van de vaste valschermspringgebieden ligt echter binnen de naderingsluchtverkeersleidingsgebieden (TMA's) van Schiphol. Het betreft hier met name de vaste valschermspringgebieden in het cluster Utrecht, nl. Hilversum, Baarn, Westbroek en Wijk bij Duurstede. Het valschermspringen in deze gebieden staat al langere tijd om redenen van veiligheid en capaciteit onder druk. Er heeft bij de vaststelling van de hoogten in deze gebieden een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden tussen de luchtvaartveiligheid enerzijds en de mogelijkheden tot valschermspringen in deze gebieden anderzijds. Deze belangenafweging is gebaseerd op informatie en advies van de KNVvL en de betrokken valschermspringverenigingen en op de Veiligheid-, Efficiency en Milieueffectrapportage (VEMER) van LVNL, waarin de gevolgen voor veiligheid en capaciteit van het valschermspringen in deze gebieden uiteengezet zijn. De Vemer toont aan dat het springen vanaf de oude hoogte in deze gebieden (FL90 tot FL 120) onacceptabele veiligheidsrisico's en capaciteitsbeperkingen in het verkeer van en naar Schiphol tot gevolg heeft. Ook is een vergelijking gemaakt met de situatie in het buitenland en hoe daar omgegaan wordt met het valschermspringen rondom grote luchthavens. De belangenafweging heeft ertoe geleid dat besloten is voor de vaste valschermspringgebieden in het cluster Utrecht als maximale springhoogte FL 60 vast te stellen.

Voor de definitie van een Notice to Airmen (NOTAM) wordt verwezen naar de Regeling burgerluchtvaartinlichtingen. Een NOTAM is volgens de Regeling Burgerluchtvaartinlichtingen een bericht aan luchtvaardenden gedistribueerd middels telecommunicatie met inlichtingen over de instelling, toestand, of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure of -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat personen die betrokken zijn bij de vluchtvoorbereiding en -uitvoering tijdig kennis nemen.

Artikel 2

Artikel 2 beperkt het toepassingsbereik van deze regeling. Deze regeling is enkel van toepassing op zogenaamde civiele sprongen en niet op militaire sprongen. Daarnaast is de regeling uiteraard niet van toepassing indien een valschermspringer in geval van nood gebruikt wordt om het luchtvaartuig te verlaten.

Artikel 3

Artikel 3 bevat de algemene voorwaarden waaraan een valschermspringer moet voldoen om te



mogen springen met een valschermscherm. Deze voorwaarden zijn van toepassing op iedere valschermscherm-sprong en gelden in elke luchtruimklasse.

De voorwaarden hebben ten eerste betrekking op de locatie waar gesprongen mag worden: er moet binnen een valschermscherm-springgebied gesprongen worden. Dit kan zowel een vast als een incidenteel valschermscherm-springgebied zijn. Ten tweede moet de gezagvoerder van het luchtvaartuig toestemming geven voor de sprong.

Tenslotte geldt als voorwaarde dat er voldoende zicht moet zijn en dat men vrij moet blijven van de wolken. In principe geldt hierbij dat het vliegzicht, inclusief het zicht op grond of water en de afstand van het valschermscherm tot de wolken niet kleiner mag zijn dan de waarden die in artikel 42 van het Luchtverkeersreglement genoemd staan. Het gaat om de in de volgende tabel genoemde waarden:

Hoogteband	Klasse luchtruim	Vliegzicht	Afstand tot de wolken
Op en boven vliegniveau 100	A B C D E F G	8 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
Beneden vliegniveau 100 en boven 900 m (3000 voet) boven gemiddeld zeeniveau, of boven 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte als dit hoger is	A B C D E F G	5 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
Op en beneden 900 m (3000 voet) boven gemiddeld zeeniveau, of 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte	A B C D E	5 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
	F G	5 km	Vrij van wolken en met zicht op grond of water

In de Regeling luchtverkeersdienstverlening zijn eisen aan het vliegzicht gesteld in specifieke luchtverkeersleidingsgebieden. In de meeste TMA's in Nederland met klasse E geldt momenteel bijvoorbeeld beneden vliegniveau 100 een minimum vliegzicht van 8 km, net als in luchtruim klasse G boven 3000 ft boven gemiddeld zeeniveau. De actuele situatie staat in de luchtvaartgids. Deze is o.a. te raadplegen via www.ais-netherlands.nl

Het tweede lid maakt het mogelijk ook buiten de daglichtperiode een valschermscherm-sprong te maken indien hiervoor door de minister een ontheffing is verleend. De overige voorwaarden van de regeling blijven hierbij onverkort van toepassing.

Artikel 4

In artikel 4 worden de voorwaarden opgesomd voor het gebruik van valschermscherm-springgebieden, ongeacht of het gaat om een vast valschermscherm-springgebied of een incidenteel valschermscherm-springgebied. Artikel 4 ziet op de vlucht van het luchtvaartuig waaruit gesprongen wordt en geeft aanvullende regels op het Luchtverkeersreglement en de overige bepalingen.

Enkele van de vaste valschermscherm-springgebieden liggen in luchtruim klasse A. In luchtruim klasse A moet de vlucht conform de normale regels worden uitgevoerd als een IFR-vlucht (vlucht op basis van instrumentvliegvoorschriften). Op basis van artikel 44 van het Luchtverkeersreglement is het verboden een VFR-vlucht in deze klasse uit te voeren, tenzij een vrijstelling of een ontheffing is verleend. Artikel 6 bevat een vrijstellingsregeling voor vaste valschermscherm-springgebieden.

De voorwaarden voor het gebruik van een vast valschermscherm-springgebied of een incidenteel valschermscherm-springgebied zien volgens het eerste lid ten eerste op het contact met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

Op basis van onderdeel a moet de vlucht van het luchtvaartuig waaruit gesprongen wordt uitgevoerd worden als een gecontroleerde VFR-vlucht in luchtruim klasse B, C, D, en E. Dit houdt in dat een vliegplan moet worden ingediend en een klaring moet zijn verkregen voor het uitvoeren van het vliegplan. Wijzigingen in het vliegplan moeten worden gemeld aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst, zodat deze te allen tijde op de hoogte is van het vliegplan van de vlucht waaruit gesprongen wordt. Luchtruim met klasse A staat nog niet genoemd in dit onderdeel omdat pas in artikel 6 een vrijstelling aan VFR-verkeer wordt verleend om in luchtruimklasse A te vliegen. In dat artikel wordt aan de vrijstelling echter eveneens de voorwaarde verbonden dat de vlucht moet worden uitgevoerd als een gecontroleerde VFR-vlucht.

Onderdeel b stelt dat een klaring aangevraagd en verkregen moet zijn voor het binnenvliegen van het betrokken luchtruim.

Op basis van onderdeel c dient onmiddellijk voor het uitvoeren van de sprong nogmaals contact met de luchtverkeersleidingsdienst te worden opgenomen. De betrokken luchtverkeersleidingsdienst kan



uiteraard alleen informatie geven over het moment dat wordt gesprongen, maar niet over het verdere verloop van de vlucht tot aan de grond. In lager luchtruim kunnen zich vluchten bevinden die bij de betrokken luchtverkeersdienst niet bekend zijn. Tevens is het verloop van de valschermsprong niet van tevoren te bepalen. Het verloop van de valschermsprong is dus de verantwoordelijkheid van de valschermspringer zelf.

Het tweede lid maakt het mogelijk voor de luchtverkeersleidingsdienst om andere afspraken te maken over het contact vlak voor de sprong.

Ten tweede zien de voorwaarden van het eerste lid op de wijze waarop het luchtvaartuig waaruit gesprongen wordt deelneemt aan het luchtverkeer.

Uitgangspunt van onderdeel d is dat het luchtvaartuig in luchtruimklasse A en B binnen het klimgebied blijft. Dat schept duidelijkheid voor de luchtverkeersleiding en het overige luchtverkeer. Het kan echter zijn dat het uit het oogpunt van de luchtverkeersveiligheid, het veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer, of de situatie op de grond wenselijk is om buiten het klimgebied te stijgen en dalen. Op deze wijze kan maatwerk geleverd worden voor de verschillende valschermspringgebieden. De betrokken luchtverkeersleidingsdienst zal dit dan aangeven. Het tweede lid geeft hiervoor de ruimte.

Onderdeel e bevat een eis die betrekking heeft op de veiligheid en de zichtbaarheid van de valschermspringers in luchtruim klasse A of B voor de luchtverkeersleiding. Een luchtvaartuig is zichtbaar op de radar van de luchtverkeersleiding, een valschermspringer niet. Op het moment dat het luchtvaartuig het klimgebied verlaat, kan de luchtverkeersleiding de indruk krijgen dat dat stuk luchtruim niet meer voor het valschermspringen gebruikt wordt, en door de rest van het luchtverkeer gebruikt kan worden. Dit kan een gevaarlijke situatie opleveren als er zich toch nog een valschermin in het luchtruim bevindt. In principe opent een valschermin niet in luchtruimklasse A of B. De valschermspringer wordt verondersteld heel snel door dit luchtruim heen te vallen en pas daarna het valschermin te openen. Mocht het valschermin onverhoopt wel al in luchtruim klasse A of B openen, dan is er sprake van een ongeplande opening. Het luchtvaartuig dient in dit geval in het klimgebied te blijven, totdat de valschermspringer dit luchtruim heeft verlaten. Door de transpondersignalen van het luchtvaartuig ziet de luchtverkeersleiding dat het klimgebied nog niet vrij kan worden gegeven voor het andere luchtverkeer, omdat er zich nog een luchtvaartuig, en dus ook nog een valschermspringer, in het gebied bevinden. De vlieger draagt de verantwoordelijkheid om na te gaan of hij het klimgebied mag verlaten of niet. Hij zal hiertoe moeten afgaan op eigen waarnemingen, maar tevens nauw contact met de springleider op de grond moeten onderhouden. De vlieger is verplicht in het klimgebied te blijven, totdat hij, via de springleider op de grond of via andere bronnen, hoort wanneer het valschermin luchtruim klasse A heeft verlaten en hij weer naar beneden kan. Voor de speciale gevallen waarin het wordt gepland om het valschermin wel te openen in klasse A of B, bijvoorbeeld in wedstrijdverband, moeten de springers concrete toestemming vooraf hebben van de luchtverkeersdienst, en goede afspraken hierover maken. Ook hiervoor bevat het tweede lid de basis.

Vanwege de grote luchtverkeersdichtheid is het niet toegestaan om in het naderingsluchtverkeersleidingsgebied met luchtruim klasse A van Schiphol méér dan één valscherminactiviteit per klimgebied of cluster tegelijkertijd te laten plaatsvinden. Onderdeel f stelt dan ook dat er zich in dit naderingsluchtverkeersleidingsgebied slechts één luchtvaartuig per klimgebied of cluster mag bevinden. Ook in het algemene luchtverkeersleidingsgebied bij Rotterdam met luchtruimklasse A zijn formaties niet toegestaan. Het klimgebied Rhoon valt deels binnen het naderingsluchtverkeersleidingsgebied van Schiphol en het algemene luchtverkeersleidingsgebied CTA South 1 ten zuiden van Rotterdam. Onderdeel f is daarom van toepassing op dit klimgebied.

In de overige klimgebieden in luchtruimklasse A mogen zich wel meerdere luchtvaartuigen bevinden, maar alleen als ze in formatie vliegen.

Ten slotte geeft onderdeel g aanvullende eisen voor het gebruik van clusters in bepaalde gebieden. Binnen een cluster liggen meerdere valschermspringgebieden zo dicht bij elkaar dat het uit veiligheidsoverwegingen wenselijk is dat slechts één valschermspringgebied tegelijk wordt gebruikt. Afhankelijk van de lokale weersomstandigheden wordt besloten welk valschermspringgebied binnen een cluster op welk moment gebruikt wordt. Dit kan ertoe leiden dat op één dag meerdere valschermspringgebieden binnen een cluster gebruikt worden, echter nooit tegelijkertijd.

Artikel 5

Naast de vaste valschermspringgebieden, zijn er ook gebieden waar incidenteel gesprongen wordt. Zoals hierboven wordt opgemerkt, ontstaat een valschermingebied op het moment dat een valschermspringer een plaats om te landen bepaalt. Incidentele valschermspringgebieden bevinden zich niet op vaste locaties. Met het oog op de veiligheid en de kenbaarheid van de incidentele valschermspringge-



bieden worden aan het springen in een incidenteel valschermspringgebied aanvullende voorwaarden gesteld.

Ten eerste moet voor het doelgebied een NOTAM zijn afgegeven. Tenminste 5 dagen voordat gesprongen gaat worden, moet een aanvraag worden ingediend bij de betrokken luchtverkeersdienst. Op deze wijze kan het overige luchtverkeer via de NOTAM geïnformeerd worden over de valschermsprong. Ten tweede moet duidelijk zijn dat de sprong het luchtverkeer van in de buurt gelegen luchtvaartterreinen niet hindert. Ten slotte gelden voor sprongen binnen de TMA's van Schiphol in verband met het drukke luchtverkeer nog enkele aanvullende voorwaarden. Uitgangspunt hierbij is dat het Schiphol verkeer niet gehinderd of vertraagd mag worden door de valschermsprongen. De kans op hinder en vertraging is kleiner buiten de piekuren van Schiphol. Binnen de TMA's geldt een maximale hoogte van 2500 ft. Tevens mag niet binnen de in gebruik zijnde Standard Instrument Departures (SID's) gesprongen worden. De SID's zijn te vinden in de luchtvaartgids, AD 2.EHAM-22 onder verwijzing naar bijbehorende kaarten.

Artikel 6

Artikel 6 ziet niet op de valschermsprong maar op het luchtvaartuig waaruit gesprongen wordt. De eisen van artikel 3 en 4 blijven onverkort van toepassing op de sprong.

Op basis van artikel 44 van het Luchtverkeersreglement is het verboden een VFR-vlucht uit te voeren in luchtruim met klasse A. Bij regeling van de Minister kan een vrijstelling worden verleend, en tevens bestaat de mogelijkheid een ontheffing te verlenen. Een deel van de vaste valschermspringgebieden ligt in luchtruim met klasse A. Artikel 6 verleent dan ook de vrijstelling op het verbod van artikel 44 van het Luchtverkeersreglement voor zover het gaat om de vlucht naar en van de meeste vaste valschermspringgebieden, mits aan een aantal eisen wordt voldaan.

De centrale grond voor het verkrijgen van de vrijstelling is dat het aanbod van het luchtverkeer in het luchtruim de VFR-vlucht en de valschermsprong toelaat. Het is aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst om dat per geval en per moment te beoordelen. De luchtverkeersleidingsdienst kan bij drukte een vlucht weigeren als de afhandeling van het reguliere luchtverkeer in het luchtruim met klasse A in het gedrang zou komen. Indien een geplande vlucht en een valschermsprong onverhoopt niet doorgaan, houdt dit een wijziging in van het vliegplan waarvan de luchtverkeersleidingsdienst op de hoogte gesteld moet worden. Uit veiligheidsoverwegingen wordt in de praktijk op de dag zelf aan de luchtverkeersleidingsdienst ook bevestigd dat de vlucht en sprong wel doorgaan. Daarnaast moet het vliegzicht aan bepaalde eisen voldoen. Ten slotte moet er een tweede radioset aanwezig zijn om contact met de grond te garanderen.

De voorwaarden waaronder de vrijstelling wordt verleend, zijn erop gericht te garanderen dat de luchtverkeersleidingsdienst te allen tijde weet waar het luchtvaartuig zich bevindt en tot op het laatste moment kan aangeven dat het aanbod van het luchtverkeer en de luchtvaartveiligheid een valschermsprong niet toelaten.

Voor een vlucht naar en van een incidenteel valschermspringgebied in klasse A luchtruim is een ontheffing van de Minister nodig. De basis hiervoor ligt in artikel 44 van het Luchtverkeersreglement. De LVNL zal op aanvraag een indicatie geven van de invloed op het Schipholverkeer en de Minister overweegt het belang. Daaruit volgt al dan niet een ontheffing van het verbod om voor de sprong een vlucht uit te voeren in luchtruim met de klasse A in de omgeving van Schiphol. Namens de Minister gebeurt dat bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Gelet op de intensiteit van het vliegverkeer rondom Schiphol en de grote snelheidsverschillen tussen de verkeersvluchten en de valschermen is de verwachting dat valschermsprongen nog maar zeer beperkt mogelijk zal zijn in de omgeving van Schiphol. Alleen wanneer het veilig kan, verkeersvliegtuigen door de sprong geen vertraging oplopen en er sprake is van een situatie die het individueel belang overstijgt zullen incidentele sprongen in de Schiphol TMA's mogelijk zijn.

Artikel 8

Voor de inwerkingtreding per 9 september 2010 wordt aangesloten bij de publicatiedatum van de diverse luchtvaartpublicaties, zodat alle luchtvaardenden bekend zijn met de inhoud van de regeling.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.P.M.S. Eurlings.*

*De Minister van Defensie,
E. van Middelkoop.*