



Datum
23 oktober 2003
Contactpersoon
D.M.L. Jansen
Doorkiesnummer
3087
Bijlage(n)
-
Onderwerp
Helikopters boven land
Zorgpunt 1: VFR nachtvliegen

Definitie VFR nacht vliegen = elke vlucht uitgevoerd onder VFR buiten de Uniforme Daglichtperiode (UDP). De kortste UDP periode in Nederland is van plm. 08:30 LT tot 16:45 LT. Alle vluchten buiten deze periode (op de kortste dag na 16:45) zouden dus onder VFR nacht uitgevoerd kunnen worden indien toegestaan. Deze vluchten vallen dus niet in de nacht maar eerder in de vroege avond !

1. Wat is het zorgpunt ?

Het huidige verbod op VFR nachtvliegen in de Nederlandse FIR, artikel 44 lid 1 sub a van het Luchtverkeersreglement, heeft als gevolg:

- 1.1. Nederlandse opleidingsinstellingen (helikopter en vleugelvliegtuigen) niet kunnen voldoen aan de JAR-FCL 1 en 2 eisen, welke wel van kracht zijn in Nederland. Nacht gekwalificeerde piloten kunnen in Nederland niet voldoen aan de ervaringseisen.
- 1.2. Het vervoer van traumateams, ambulancevluchten en het vervoer van loodsen dient per ontheffing (per voorval of jaarlijks) aangevraagd te worden.
- 1.3. De huidige ontheffinghouders kunnen slechts moeilijk voldoen aan de trainingseisen wegens een gebrek aan VFR nacht trainingsmogelijkheden.
- 1.4. De huidige regelingen VFR nachtvliegen voor Politie en Defensie¹ dienen mogelijkte wijns aangepast te worden e.e.a. afhankelijk van de uitkomsten punten 1.1, 1.2, 1.3 en op verzoek van Politie en Defensie.

2. Welk beleidskeuze(n) is(zijn) noodzakelijk en wat zijn daarvan de gevolgen?

Bij de beleidsbeslissing VFR vliegen bij nacht dient men rekening te houden met het handhaven van de vliegveiligheid op een zo hoog mogelijk niveau, het milieuaspect geluidsoverlast blijft geminimaliseerd en de uitvoerbaarheid operationeel realiseerbaar is.

¹ Uitvoeringsbepalingen Luchtverkeersreglement 3044.a Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaarttuigen

Divisie Luchtvaart
Divisie Luchtvaart
Unit Operaties en Vervoer
Unit Operaties en Vervoer

Telefoon (023) 566 30 76
Telefoon (023) 566 30 76
Fax 023 566 30 13
Fax 023 566 30 13

Bereikbaar met de trein (Schiphollijn)

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gezien het zorgpunt, resteren er twee mogelijkheden:

1. Huidig verbod VFR nacht handhaven
2. VFR vluchten bij nacht onbeperkt toestaan.
3. VFR vluchten bij nacht onder voorwaarden toestaan
 - a. in tijdsperiode en/of
 - b. doel van de vlucht

Ad. 2: VFR vluchten bij nacht onbeperkt toestaan

Gebruikers van VFR vluchten bij nacht kunnen uiteenlopen van de sportvlieger tot bijvoorbeeld rond- en vervoersvluchten en zelfs spuitvluchten bij nacht, met één- dan wel meermotorige toestellen. Het onbeperkt toestaan kan niet alleen voorbehouden blijven aan Nederlandse vliegers en operators, maar ook buitenlandse vliegers en operators zouden zich dan kunnen wenden tot het Nederlands luchtruim. Met betrekking tot vliegveiligheid, milieu en operationele capaciteit en uitvoerbaarheid een ongewenste en onmogelijke situatie.

Ad. 3: VFR vluchten bij nacht onder voorwaarden toestaan

Het onder voorwaarden toestaan waar mogelijk lijkt de enige aanvaardbare en haalbare oplossing. Het advies luidt om VFR bij nacht in eerste instantie toe te staan voor :

1. gekwalificeerde opleidingsinstellingen ten behoeve van opleiding CPL(A), CPL(H), en nachtkwalificatie benodigd voor het behalen van Instrument vliegbevoegdheid bij een PPL(A) of PPL(H), en
2. AOC houders welke vluchten uitvoeren op grond van een maatschappelijk belang (te denken valt aan beloodsing, ambulance vluchten en trauma vluchten).

In de bijlage 1 vindt u een uitgebreide toelichting hoe men tot een advies is gekomen. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving welke desnoods aangepast dient te worden.

Implementatie moet mogelijk zijn door middel van 2 nieuwe ministeriele regelingen te construeren onder het Luchtverkeersreglement gebruik makend van de bevoegdheid van de Minister.

Acties voor vervolgtraject:

- 1) Artikel 44 lid 2, 3 en 4 van het Luchtverkeersreglement nader bezien daar de LVNL een grotere bevoegdheid blijkt te bezitten dan de Minister van V&W.

Datum gereed: 1 januari 2004
- 2) Artikel 44 lid 1 sub a aanpassen door een uitzonderingssituatie te creëren. Misschien moet in een ministeriele regeling aanvullende eisen gesteld worden. Een andere mogelijk is om het verbod artikel 44 handhaven en middels ministeriele regelingen VFR nacht vliegen mogelijk maken voor gekwalificeerde opleidingsinstellingen (vleugelvliegtuigen en helikopters)

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

en voor vluchten met een maatschappelijk belang (waaronder, maar niet uitgezonderd tot, HEMS-, ambulance en beloodsing). Deze keuze dient juridisch bepaald te worden, de uiteindelijke uitkomst is hetzelfde.

Datum gereed: 1 januari 2004

- 3) Inventariseren welke wijzigingen gewenst zijn bij Politieluchtvaartdienst en Koninklijke Marine en Koninklijke Luchtmacht bij de betreffende ministeriele regelingen.

Datum gereed: 1 januari 2004

- 4) Toetsing van de huidige uitrustingsseisen voor niet verkeersvluchten aan de nieuwe internationale afspraken.
- 5) Verzorgen dat voor elke VFR nachtvlucht een vliegplan verplicht gesteld wordt d.m.v. een wijziging van artikel 31 van het Luchtverkeersreglement.
- 6) Onderzoeken of het gebruik van zgn. helderheidversterkers (NVG) wettelijk mogelijk is in Nederland, indien niet, maatregelen treffen zodat deze mogelijkheid ontstaat.
- 7) Elke uitwerking toetsen aan de volgende 2 criteria:
- a) Regelgeving dient transparant en eenvoudig te zijn, en
 - b) Administratieve lasten voor bedrijfsleven en overheid moeten indien mogelijk verminderen. Het jaarlijks moeten afgeven van ontheffingen dient dus vermeden te worden.

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

1. Bijlage 1

1. VFR nacht verbod handhaven:

De opheffing van het verbod VFR nacht heeft in de geschiedenis diverse malen gespeeld. De laatste keer is aan Hoofd Vliegzaam van de toenmalige RLD middels nota LI/VZ/99.161500 het beleidsstandpunt van de afdeling Toezicht Vluchtuitvoering uitgewerkt. Deze nota is eind 2002 behandeld in de LVC stafcommissie, echter zonder resultaat.

Voorgesteld beleidsuitgangspunt in 1999 vleugelvliegtoegen:

1. De JAR FCL eis "5 uur bij nacht met tenminste 3 uur onder toezicht van een daar toe bevoegd zijnde instructeur", dient in lijn geheel als dubbel besturingsonderricht met een instructeur met een IR onder IFR te worden uitgevoerd.
2. Ten behoeve van het voldoen aan de solo starts en landingen en de recurrent trainingen; Het beperkt toestaan van VFR vluchten bij nacht. Beperkt wil zeggen dat de vluchten worden uitgevoerd in het circuit van een luchtvaartterrein gelegen in een CTR. Verkeersleiding is een vereiste. Tevens dient dan de minimale zichtwaarde 5 km (of 8 km ?) te zijn met een afstand tot de wolken van 1500 m horizontaal en 300 m (1000 voet) verticaal.
3. Huidige beleid t.a.v. het verbod op VFR overlandvluchten bij nacht blijft gehandhaafd, organisaties of ondernemers welke op grond van maatschappelijk belang kunnen onder bepaalde voorwaarden, zoals training, ervaring, inrichting en uitrustings-eisen aan het luchtvaartuig, ontheffing krijgen voor VFR overlandvluchten bij nacht.

Het bovenstaand beleidsstandpunt, welk op dit moment op de vleugelvliegtoegen van toepassing is, is voor helikopters niet uitvoerbaar. Met name de eis om de overlandvluchten onder IFR uit te voeren eist een onevenredige uitrustings-eis voor de helikopter en de instructeur. Daarnaast dient de overheid zichzelf de kritische vraag te stellen of deze oplossing hetgeen is wat men in JAR-FCL voor ogen had met deze opleiding. Betreffende de zichtwaarden kan men zich beter houden aan de standaard ICAO eisen.

2. VFR nacht zonder restricties toestaan:

De volgende punten staan een huidige invoering van VFR nacht zonder restricties in de weg:

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

- a. Vliegeveiligheid: De uitvoering van een noodlanding/voorzorgslanding zal nachts met een eenmotorig vleugvliegtuig een zeer gevaarlijke situatie opleveren en in de meeste gevallen tot een ongeval leiden. De huidige gehanteerde oplossing bij de vleugelvliegtuigen, waarbij onder IFR de benodigde FCL lesvluchten worden uitgevoerd, hebben eigenlijk hetzelfde risico. Met éénmotorige helikopters is de kans even groot, echter de gevolgen kunnen in principe kleiner zijn (= dus het risico is lager).
- b. Milieuaspect (vervuiling, geluid): De luchtvaart heeft momenteel al veel problemen omtrent het milieuaspect van toestellen. Afhankelijk van het tijdstip dat deze VFR nachtvluchten worden uitgevoerd zal dit alleen maar verergeren. Daarnaast wordt het aantal mogelijke bewegingen op een vliegveld negatief beïnvloedt door het aantal nachtlandingen a.g.v. de nachtstraf factor.

Bij de berekening van de KE- en BKL- contour van een luchtvaartterrein wordt gebruikt gemaakt van de Nachtstraf factor (Nsf). De waarde van deze vermenigvuldigingsfactor voor vliegtuigbewegingen is afhankelijk van het tijdstip van de dag waarop de beweging plaatsvindt.

Tijdstip	00-06	06-07	07-08	08-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
Nsf Ke	10	8	4	1	2	3	4	6	8	10
Nsf Bkl	10		1			3,16			10	

Vliegtuigen vallend onder Bkl: op een luchtvaartterrein landende en opstijgende vaste vleugelluchtvaartuigen met schroefaandrijving en een toegelaten totaal massa die hoger is dan 390 kg doch niet hoger dan 6000 kg

Vliegtuigen vallend onder Ke: luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van ten minste 6000 kg dan wel minder dan 6000 kg maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg.

Noot: Alle helikopters vallen onder de Ke norm.

Zo wordt een KE vliegtuigbeweging (een Robinson 22 helikopter) die om 21.30 uur plaats vindt, vermenigvuldigt met een factor 6. Deze vlucht wordt dus 6 keer zo zwaar berekend in de totale geluidsbelasting als een vlucht die wordt uitgevoerd om 09.30 uur. Zou deze vlucht VFR lokaal worden uitgevoerd met een Beech King Air 200, is de nachtstraf factor slechts 3,16.

Nachtvluchten zullen dus ten koste gaan van de totale capaciteit, en zodoende worden doorberekend aan de gebruikers. Dit zal de nachtvluchten beperken tot datgene wat voor de betreffende gebruiker noodzakelijk is.

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Deze huidige indeling in Bkl en Ke houdt geen rekening met de daadwerkelijke geluidsproductie, de nieuwste generatie helikopters zijn echter veel stiller dan de oudere generatie. Daarnaast kunnen helikopters vanwege hun vliegeigenschappen een kleiner circuit vliegen waardoor het milieu aspect veel minder negatief is.

Daarnaast wordt bij alle SIGNAL locaties niet gerekend met Ke of Bkl, maar met de Laeq waarde. Deze waarde wordt in de praktijk omgezet naar een capaciteit d.m.v. het vaststellen van een maximum aantal bewegingen per dag, met soms een onderscheid in de tijdsperiode.

De werkgroep adviseert om het bovenstaande mee te nemen in zorgpunt 4 "Huidige beperkingen van helikopteractiviteiten" van dit deelproject.

- c. Operationele uitvoerbaarheid: De luchtverkeersleiding dient te beschikken over de capaciteit om de integratie van VFR en IFR vluchten op gecontroleerde luchtvaartterreinen en in gecontroleerd luchtruim te kunnen bewerkstelligen. Tevens dient het terrein over voldoende bewegingen te beschikken om deze nieuwe behoefte te faciliteren.

Over hoeveel vliegreuren en bewegingen praten we indien men alleen kijkt naar opleidingen:

- i. Volgens JAR-FCL dient men in het bezit te zijn van een nachtkwalificatie voor aanvang opleiding Instrument Vliegen indien men in het bezit is van een PPL(A) of PPL(H)
- ii. Daarnaast dient cf. JAR-FCL de nacht kwalificatie een geïntegreerd deel te vormen van de opleiding tot CPL(A) en CPL(H).

Jaartal	Eerste afgifte PPL(A)+IR(A)	Eerste afgifte CPL(A)	Eerste afgifte PPL(H)+IR(H)	Eerste afgifte CPL(H)
1998	7	364	0	12
1999	12	300	0	17
2000	22	291	0	18
2001	33	283	0	18
2002	40	331	0	27
Schatting 2003	20	300	0	20
Gemiddeld	22	312	0	19

Volgens het gemiddelde van bovenstaande tabel betekent dit dat er jaarlijks voor opleidingen alleen een behoefte is van 1750 vliegreuren bij nacht (na UDP) en 3500 bewegingen bij nacht.

JAR-FCL 1 is reeds een jaar volledig van kracht op elke opleiding. Belangrijk is te achterhalen hoe alle FTO's deze eisen nu uitvoeren. Daar het merendeel van de leerlingen een opleiding volgt bij de KLS of NLS worden vele nachtvliegreuren in deze

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

landen uitgevoerd. De overige scholen die de volledige opleiding verzorgen in Nederland gaan vaak naar op een IFR vliegplan VMC en route naar het buitenland om aldaar met meerdere leerlingen een avond te trainen in het lokaal circuit. Na de mogelijke implementatie van VFR nacht wordt dezelfde vlucht uitgevoerd onder een VFR vliegplan. Er is dus eigenlijk geen toename van verkeer, hooguit een verschuiving van IFR onder VMC naar VFR.

Ongeacht bovenstaande mogelijkheden, hebben reeds vele Nederlandse vliegvelden een restrictief beleid betreffende trainingsvluchten. Hieronder vindt u een overzicht van vliegvelden met mogelijkheden voor VFR nacht trainingsvluchten met reeds bekende bijbehorende restricties

- Schiphol 24 uur van te voren PPR, elke werkdag tussen 07:00 en 22:00 LT toegestaan
- Rotterdam Trainingsvluchten alleen tussen 07:00 LT en 23:00 LT, geen circuitvluchten d.d.w. na 18:00 LT, weekend nagenoeg verboden
- Groningen Geen beperkingen tot 22:00
- Maastricht geen trainingsvluchten mogelijk voor helikopters
- Lelystad Binnen UDP, daarbuiten alleen ongecontroleerd IFR verkeer
- Budel Binnen UDP, daarbuiten alleen ongecontroleerd IFR verkeer
- De Kooy PPR, zelfs lokale operators mogen hier overdag niet trainen
- Eindhoven Alleen lokale operators toegestaan
- Twente status onbekend, vermoedelijk idem Eindhoven.
- Militaire velden Civiel medegebruik, beleid op dit moment alleen mogelijk indien regionaal / maatschappelijk belang. Opmerkelijk hierbij is dat betreffende afgifte van deze ontheffing geen duidelijk beleid voor de civiele sector zichtbaar is. Door de recente ontwikkelingen bij Defensie, nemen het aantal benodigde militaire bewegingen af, terwijl de civiele behoefte toeneemt..

3. **VFR vluchten bij nacht onder voorwaarden toestaan:**

Het bovenstaande moge duidelijk maken dat een gehele opheffing van het verbod geen gewenste noch een haalbare oplossing is. Daarom is er gekozen om onder voorwaarden VFR bij nacht in eerste instantie toe te staan voor :

1. gekwalificeerde opleidingsinstellingen ten behoeve van opleiding CPL(A), CPL(H), en nachtkwalificatie benodigd voor het behalen van Instrument vliegbevoegdheid bij een PPL(A) of PPL(H), en
2. AOC houders welke vluchten uitvoeren op grond van een maatschappelijk belang (te denken valt aan beloodsing, ambulance vluchten en trauma vluchten).

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Het tevens toestaan van VFR nacht vluchten t.b.v. overige commerciële operaties bestaande uit vervoer van personen en vracht, luchtfotografie, spuitvluchten etc. zal de capaciteit te veel beïnvloeden waardoor de oplossing van de oorspronkelijke doelgroep mogelijk onder druk komt te staan. De werkgroep adviseert om dit punt mee te nemen in zorgpunt 4 "Huidige beperkingen van helikopteractiviteiten" van dit deelproject.

Er zijn eigenlijk 2 oplossingen. Enerzijds door het LVR artikel aan te passen zodat het voor bovenstaande doelgroepen mogelijk wordt om VFR nacht te vliegen. Echter de aanvullende voorwaarden zullen dan alsnog in een ministeriele regeling geregeld moeten worden. Eenvoudiger is om middels 2 nieuwe ministeriele regelingen onder het Luchtverkeersreglement de bovenstaande oplossing te creëren. Hierbij ontstaan de volgende voordelen:

1. Het verbod opgenomen in artikel 44 van het Luchtverkeersreglement zou dan gehandhaafd kunnen blijven.
2. Een gevolg hiervan is enerzijds dat ons luchtruim voor buitenlandse toestellen gesloten blijft (geen ongecontroleerde groei). Anderzijds kan men al zo de beperkte beschikbare capaciteit waarborgen voor de beoogde doelgroep.

3.
De adviesgroep kan echter niet bepalen of onze Minister beschikt over deze bevoegdheid. Deze bevoegdheid wordt echter wel gegeven aan de LVNL en de Minister van Defensie. Dit dient dan ook als eerste duidelijk gemaakt te worden.

4. **Overige aandachtspunten betreffende implementatie van VFR vluchten bij nacht:**

Indien VFR vluchten bij nacht zullen worden toegestaan, zal tevens beoordeeld moeten worden aan welke extra eisen voldaan dient te worden. Hieronder vindt u een overzicht:

a. Uitrustingeisen:

- i. Voor de commerciële vluchten is dit geregeld omdat zij allen moeten voldoen aan Subpart K en L van JAR-OPS 1 resp. JAR-OPS 3. De opbouw van deze eisen is als volgt
 1. Minimale eisen cf. de luchtwaardigheidseisen; daarna
 2. Aanvullende eisen voor VFR dag, daarna
 3. Aanvullende eisen voor VFR nacht, daarna
 4. Aanvullende eisen voor IFR.
- ii. Voor de lesvluchten ligt deze zaak anders. Zij zullen officieel moeten voldoen aan de Regeling uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten. De opbouw van deze eisen is als volgt
 1. Minimale eisen cf. de luchtwaardigheidseisen; daarna
 2. Aanvullende eisen voor IFR dag, daarna

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

3. Extra aanvullende eisen voor nacht.

Bijzonder is het verschil in opbouw tussen commerciële vervoersvluchten en overige vluchten. In JAR-OPS 0, 2 en 4 zal de opbouw conform JAR-OPS 1 en 3 worden gehandhaafd. De ICAO Helicopter Tiltrotor Studygroup heeft reeds overeenstemming om de eisen cf. JAR-OPS ook over te nemen in de ICAO standards.

- b. Vliegplan: Het is wenselijk dat voor elke VFR nachtvlucht een vliegplan wordt ingediend. Deze eis is nu gewaarborgd in de afgegeven ontheffingen. Om niet dit soort zaken in de ministeriele regeling te hoeven opnemen, ligt een wijziging van artikel 31 van het Luchtverkeersreglement voor de hand.
- c. Recentelijk is door de JAA een Tijdelijke Leidraad uitgegeven hoe men operaties met de zgn. Night Vision Goggles kan uitvoeren. Deze tijdelijke leidraad staat in principe open voor elke operatie zoals commercieel vervoer, aerial work, training e.d. Internationaal is aangetoond dat correct gebruik van NVG bij VFR nacht operaties een aanzienlijke verhoging van de veiligheid oplevert. De tijdelijke leidraad heeft ook als doel gehad een JAA standaard te waarborgen hiervoor. Onderzocht moet worden hoe gebruik van deze apparatuur in Nederland wettelijk mogelijk wordt.

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode



Bijlage 2: Overzicht wet- en regelgeving betreffende VFR nacht

					Beperking VFR-nacht	Aanpassing noodzakelijk
LVR			Art. 1-e	Def. daglichtperiode	Nee	Misschien, is wel afwijkend van B, D, UK
LVR			Art. 31	Vliegplan	Nee	Ja, indien men een vliegplan voor VFR nacht verplicht wil stellen
LVR			Art. 44	Geen VFR vluchten buiten UDP	Ja	Afhankelijk beleidskeuze
LVR-UVB	3007	Regeling luchtverkeersdienstverlening	Art. 7a	ATZ Budel buiten UDP	Ja	Misschien
LVR-UVB	3007	Regeling luchtverkeersdienstverlening	Art. 7b	ATZ Lelystad buiten UDP	Ja	Misschien
LVR-UVB	3044	Regeling uitvoering VFR-vluchten buiten de daglichtperiode	Art. 1	Spuitvliegen toegestaan in de periode 15 min voor en na UDP	Ja	Onbekend
LVR-UVB	3044.a	Regeling VFR nachtvluchten en min. vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen	Art. 1,2 en 12		?	?
RTL			Art. 1	Def. van nacht		
RTL			Art. 125	Lichten op een luchtvaartterrein		
RTL-UVB	2104	Regeling vergunning tot vluchtuitvoering	Art. 11.1 Art. 11.2	VFR-vluchten onder AOC FW VFR-vluchten onder AOC Heli	Nee	Nee
RTL-UVB	2105	Regeling t.a.v. de voorbereiding en uitvoering Verkeersvluchten (muv rondvluchten)	Art. 9 Art. 19	Instrumenten bij IFR vluchten Vluchten bij nacht	Ja	Nee, want cf. artikel 3 van UVB-RTL 2104 komt subpart K van JAR-OPS hiervoor in de plaats
RTL-UVB	2114	Regeling t.a.v. de voorbereiding en uitvoering rondvluchten	Art. 7 Art. 12	Instrumenten bij IFR vluchten Vluchten bij nacht	Ja	Ja
RTL-UVB	2114.b	Regeling helikopterrondvluchten			Nee	Ja, verwijzing naar 3.005 (g) is
RTL-UVB	2116	Regeling uitrusting bij vluchten, niet zijnde Verkeersvluchten	Art. 15 Art. 19	Instrumenten bij IFR vluchten Vluchten bij nacht	Ja	Ja
RTL-UVB	2125.a	Lichten van terreinen voor			Nee	In onderzoek bij IVW-PL Unit

Opmerking [d1]: Pagina: 10
Nee

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

[Divisie Luchtvaart](#) [Telefoon \(023\) 566 30 76](tel:023-566-3076)
[Divisie Luchtvaart](#) [Telefoon \(023\) 566 30 76](tel:023-566-3076)
[Unit Operaties en Vervoer](#) [Fax 023 566 30 13](tel:023-566-3013)
[Unit Operaties en Vervoer](#) [Fax 023 566 30 13](tel:023-566-3013)

		hefschroefvliegtuigen				Infra
LVW			Art. 25	Definitie grote en kleine luchtvaart	Ja	Ja, alle helikopters worden hierdoor Ke belast zonder rekening te houden met de nieuwe generatie stillere helikopters
LVW-UVB	1025	Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart				
LVW-UVB	1025.b	Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart				
LVW-UVB	1025.g.1	Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden			Zie hierboven bij LVW art. 25	Zie hierboven bij LVW art. 25

UVB = Uitvoeringsbepalingen

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode