



Wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures



Wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures

Overzicht wijzigingen

Datum	Uitgave	Wijzigingen
03-01-2011	1.0	Definitief
12-02-2014	2.0	Definitief
01-06-2016	3.0	Definitief vastgesteld en getekend
15-03-2023	4.0	Definitief vastgestelde versie na LVC besluit van 9-3-2023
01-11-2025	5.0	Definitief; enkele aanvullingen en correcties op versie 4.0

Documenthouder:

E-Mail: ATMBeleidseenheid@minienw.nl
Organisatie: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Afdeling: Luchtruim en regionale luchthavens

Bijdragen van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Defensie
Luchtverkeersleiding Nederland
Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre

Inhoud

Lijst met afkortingen 7

Begrippenlijst 9

Inleiding 15

1 Stroomdiagram Initiatieaanvraag 22

- 1.1 Stuur aanvraagformulier naar ATMB 23
- 1.2 Wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures van toepassing? 24
- 1.3 Past wijziging binnen beleid? 26
- 1.4 Type wijziging? 28
- 1.5 'Light' proces 30
- 1.6 'Medium' proces 30
- 1.7 'Heavy' proces 30

2 Stroomdiagram Concretiseren initiatief 32

- 2.1 Info verzamelen voor Plan van Aanpak 33
- 2.2 FABEC luchtruimwijziging? 34
- 2.3 Bepaal stakeholders en verzamel informatie 35
- 2.4 Consulteer ILT en ATM beleidseenheid 36
- 2.5 'Medium' of 'Heavy' proces? 36
- 2.6 Akkoord ATMB 40

3 Stroomdiagram Planuitwerking 42

- 3.1 Opstellen ontwerpdocument versie 0.n 43
- 3.2 Uitvoeren participatie(plan) 44
- 3.3 Aanmelding wijziging bij ILT/NSA van toepassing 45
- 3.4 Aanbieden ontwerpdocument bij vakgroep VLA (ILT/MLA) 47
- 3.5 Opstellen ontwerpdocument versie 1.0 49
- 3.6 Akkoord ATM beleidseenheid 49
- 3.7 Aanpassing W&R? 50
- 3.8 Opstellen melding Staatscourant en aanbiedingsnota voor M 51
- 3.9 ATMB/LVC bepalen in overleg met initiatiefnemer vervolproces 51

4 Stroomdiagram Juridisch proces 52

- 4.1 Opdracht geven tot aanpassing wet- en regelgeving (W&R) 53
- 4.2 Opstellen wijzigingsregeling 53
- 4.3 Toetsing 53
- 4.4 Toetspool akkoord? 53
- 4.5 Opstellen melding Staatscourant en aanbiedingsnota voor Minister 54
- 4.6 Regelen medeparafen 54
- 4.7 Start stap 5 (AIP publicatie proces) 54
- 4.8 Publiceren Staatscourant 54

5 Stroomdiagram AIP publicatieproces 56

- 5.1 Aanbieden aan AIS-LVNL/CLSK 57
- 5.2 Opstellen concept AIP publicatie 57
- 5.3 Gereedmaken AIP publicatie 58
- 5.4 Publicatie naar gebruikers 58

Lijst met afkortingen

AIC	Aeronautical Information Circular
AIM	Aeronautical Information Management
AIP	Aeronautical Information Publication
AIRAC	Aeronautical Information Regulation And Control
AIS	Aeronautical Information Service
AISP	Aeronautical Information Service Provider
AOC	Air Operator Certificate
AOCS-NM	Air Operations Control Station Nieuw-Milligen
AOPA	Aircraft Owners & Pilot Association (Netherlands)
ANSP	Air Navigation Service Provider
ATMB	gezamenlijke ATM Beleidseenheid
ATS	Air Traffic Service
BRS	Bestuurlijke Regie Schiphol
CDS	Commandant der Strijdkrachten
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CONOPS	Concept of Operations
COVM	Commissie Overleg & Voorlichting Milieu
CRO	Commissie Regionaal Overleg
CTA	Control Area
CTR	Control Zone
DCRO	Dutch Certified RPAS Operators
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (Ministerie van IenW)
DJZ	Directie Juridische Zaken
eTOD	Electronic Terrain and Obstacle Data
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FIR	Flight Information Region, vluchtinformatiegebied
GS	Gedeputeerde Staten
HBJZ	Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (Ministerie van IenW)
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILS	Instrument Landing System
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport (Ministerie van IenW)
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
LEO	Luchthaven Eindhoven Overleg
LoA	Letter of Agreement (tussen ANSP's)
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVB	Luchthavenverkeerbesluit (Schiphol)
LVC	Luchtverkeerscommissie
LVC-staf	Luchtverkeerscommissie-staf
M.e.r.	Milieu effect rapportage
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit
MILAIP	Military Aeronautical Information Publicaton
MRS	Maatschappelijke Raad Schiphol

MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
NACA	Netherlands Association of Commercial Aviation
NSA	National Supervisory Authority
NVL	Nederlandse Vereniging van Luchthavens
OCA	Obstacle Clearance Altitude
OCH	Obstacle Clearance Height
ORS	Omgevingsraad Schiphol
PANS-AIM	Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management
PANS-ATM	Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management
PANS-OPS	Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations
POD	Procedure Ontwerp Document
PvA	Plan van Aanpak
RDI	Rijksinspectie Digitale Infrastructuur
SERA	Standardised European Rules of the Air
SES	Single European Sky
SMART	Safety Management And Review Team
TMA	Terminal Control Area
WI	Wet luchtvaart
Vakgroep VLA	Vakgroep Vliegprocedures en Luchtruim Advies
VEM	Veiligheid, efficiency en milieu
VEMER	VEM Effect Rapportage
W&R	Wet- en regelgeving

Begrippenlijst

Aeronautical information products and services

Aeronautische data en aeronautische informatie, beschikbaar gesteld als digitale dataset of via elektronische media. Onder 'aeronautical information products' vallen:

- Aeronautical Information Publication (AIP), inclusief Amendments en Supplements;
- Aeronautical Information Circulars (AIC);
- Aeronautische kaarten;
- NOTAM;
- Digitale datasets.

De 'aeronautical information products and services' worden beheerd en gepubliceerd door LVNL/P&D/ADIS (Aeronautical Development and Information Service) als AISP.

Algemeen luchtverkeersleidingsgebied

Gecontroleerd luchtruim dat zich verticaal uitstrekt vanaf een gespecificeerde grens boven het aardoppervlak.

Externe partij

Een externe partij is een partij met omgevingsbelang, die (positieve/negatieve) effecten kan ondervinden t.g.v. een luchtruim en/of vliegprocedure wijziging.

Externe partijen kunnen o.a. zijn:

- Provincies;
- Gemeenten;
- Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Commissie Regionaal Overleg (CRO), Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) en Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO);
- Belangenverenigingen omwonenden luchthavens;
- Bewonersvertegenwoordigers;
- Maatschappelijke organisaties.

Opm.: het betrekken van bovenstaande externe partijen hangt af van het belang en de te verwachten effecten i.r.t. het voorliggende wijzigingsvoorstel.

Gecontroleerde luchthaven

Luchthaven waarop luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend aan het luchthavenverkeer, ongeacht of er al dan niet een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied bestaat.

Flight Information Region (FIR)

Een afgebakend stuk luchtruim waarin vlucht informatie- en waarschuwingdiensten worden geleverd aan luchtverkeer en dat wordt beheerd door een Luchtvaart Autoriteit. Voor Nederland is dat de Amsterdam FIR (zie begrip Nederlandse luchtruim).

Gezamenlijke ATM beleidseenheid (ATMB)

De gezamenlijke ATM beleidseenheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie is verantwoordelijk voor het opstellen van beleid inzake de inrichting,

het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim. In dat kader is, op grond van de Wet luchtvaart art. 5.10 lid 2 en art. 5.11, een werkproces (*wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures*) voor het wijzigen van de luchtruimindeling en luchtverkeersroutes en -procedures ingericht. De beleidseenheid vervult daarin de regierol, stroomlijnt initiatieven voor luchtruim- en route-wijzigingen en bewaakt de te volgen processtappen. De beleidseenheid fungeert daarbij als aanspreekpunt richting initiatiefnemer en stakeholders. In haar rol als regisseur bewaakt en geeft de beleidseenheid zo nodig sturing aan de afzonderlijke stappen in het wijzigingsproces.

Initiatiefnemer

Een initiatiefnemer is een stakeholder die een voorstel tot wijziging luchtruim en vliegprocedure, in relatie tot hun logische invloedssfeer, mag initiëren. De volgende partijen worden aangemerkt als mogelijke initiatiefnemer:

- a. Luchtverkeersdienstverleners: LVNL, MUAC, CLSK;
- b. Luchtruimgebruikers: AOC-houders;
- c. Luchthavenautoriteiten/exploitanten;
- d. Luchtvaart koepelorganisaties (o.a. KNVvL, AOPA, NACA en NVL)
- e. Bevoegd gezag: Ministerie van Defensie en/of Infrastructuur en Waterstaat ('competent authority');
- f. Provincie(s).

Partijen met een belang (gemeenten, belangenorganisaties, bewonersgroepen, individuele burgers) hebben de mogelijkheid om één van de genoemde initiatiefnemers (a t/m f) te benaderen en hen te vragen een initiatief over te nemen en verder te brengen. Het dient aanbeveling alvorens als initiatiefnemer een verzoek rondom een regionale luchthaven in te dienen bij bevoegd gezag het idee bij de bestaande gremia zoals MRS, CRO's en LEO (Eindhoven) in te brengen.

Luchthavenverkeer

Al het luchtverkeer op het landingsterrein en alle luchtvaartuigen die zich bevinden in het luchtverkeerscircuit van de betrokken luchthaven dan wel dit circuit binnen vliegen of verlaten.

Luchtverkeerscircuit

De voorgeschreven vliegbaan voor naderend en vertrekkend verkeer van/naar de luchthaven, waarbij visueel contact blijft behouden met de luchthaven.

Luchtverkeersdiensten

Vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleiding, zijnde algemene luchtverkeersleiding, naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding.

Luchtverkeersleidingsdienst

Dienst die wordt verricht teneinde:

1. botsingen te voorkomen:
 - a. tussen luchtvaartuigen en
 - b. tussen luchtvaartuigen en hindernissen op dat deel van de luchthaven dat is bedoeld voor het opstijgen, landen en taxiën met luchtvaartuigen, en
2. een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven.

Luchtverkeersprocedure/vliegprocedure

Naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen voor luchthavenverkeer.

Luchtverkeersroute

Een bepaalde route, vastgesteld om de verkeersstroom te kanaliseren, waar dat nodig is voor het verlenen van luchtverkeersdiensten.

LVC & LVC-Staf

De Luchtverkeerscommissie (LVC) is het beslisorgaan voor flexibel en dynamisch luchtruimgebruik en adviseert de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie over:

- a. beleidsaangelegenheden betreffende de algemene veiligheid in de lucht en in het bijzonder vraagstukken voortvloeiende uit het gemeenschappelijke gebruik door burger en militaire luchtvaartuigen van het luchtruim waarvoor Nederland, dan wel de in Nederland gevestigde luchtverkeersdienstverleningsorganisaties, verantwoordelijk zijn (of worden). Hierbij rekening houdend met de eventuele capaciteit- en de milieueffecten;
- b. door internationale organisaties aan de orde gestelde vraagstukken, die een relatie hebben met a.

De LVC bewaakt de voortgang van de benodigde acties die volgen uit bovengenoemde adviezen en rapporteert indien nodig hierover aan de beide ministers.

De LVC-staf is het voorportaal voor de LVC. De LVC-staf is het loket voor het indienen en behandelen van beleidsdocumenten. De LVC-staf toetst of een dossier en de aangeleverde stukken compleet zijn, beoordeelt een wijziging met name op beleidsmatige en juridische aspecten en stelt een advies op voor de Luchtverkeerscommissie. Indien een wijzigingsvoorstel niet volledig is of de LVC-staf concludeert dat voor behandeling in de LVC nog aanvullende vragen beantwoord moeten worden, zal initiatiefnemer daarvan op de hoogte worden gebracht.

National Supervisory Authority

De Europese lidstaten zijn verplicht om een rechtspersoon (of rechtspersonen) te benoemen als Nationale Toezichthoudende Autoriteit (National Supervisory Authority, NSA) om de taken uit te voeren conform de Single European Sky wetgeving. In Nederland is deze autoriteit ondergebracht bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Nederlandse luchtruim (Amsterdam Flight Information Region)

Met het Nederlandse luchtruim wordt in dit document bedoeld de zogenaamde Amsterdam Flight Information Region (FIR) inclusief de Amsterdam Upper Flight Information Region (UIR). De Amsterdam FIR strekt zich uit boven het Nederlandse grondgebied en een groot deel van de Noordzee. Een uitgebreide beschrijving van de indeling en het gebruik van het Nederlandse luchtruim is te vinden in AIP the Netherlands (<https://www.lvn.nl/informatie-voor-luchtva-renden/publicaties-voor-luchtvaardenden>).

Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA)

De MLA is namens de Minister van Defensie belast met het toezicht op de militaire vliegveiligheid en het ATM beleid. Het laatste vloeit voort uit de gezamenlijke

verantwoordelijkheid van de Ministers van IenW en Defensie voor de inrichting en het beheer van het Nederlandse luchtruim.

Partijen met een verantwoordelijkheid

De partijen met een verantwoordelijkheid zijn alle partijen binnen het wijzigingsproces die een rol (kunnen) hebben in de besluitvorming, waaronder:

- Initiatiefnemers;
- Luchtverkeersdienstverleners die zitting hebben in de Luchtverkeerscommissie (LVC), o.a. verantwoordelijk voor de vlotte en veilige afhandeling van het vliegverkeer;
- Rijk, m.n. ministeries van IenW en Defensie: vaststelling luchtruimwijziging, verantwoordelijk voor wet- en regelgeving, luchthavenbesluit en luchthavenverkeerbesluit Schiphol, luchthavenbesluiten voor luchthavens van nationale betekenis;
- Inspectie Leefomgeving en Transport: uitvoeren veiligheidstoets en technisch operationele toets;
- Militaire Luchtvaart Autoriteit: uitvoeren veiligheidstoets en technisch operationele toets;
- Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (RDI) verantwoordelijk voor afgifte frequenties;
- Provincies: verantwoordelijk voor het luchthavenbesluit van regionale luchthavens; maar ook bestuurlijk/maatschappelijke verantwoordelijkheid in het kader van besluitvorming i.r.t acceptatie van omgevingseffecten en bestemmingsplannen (in samenspraak met gemeentes).

Partijen met een belang

De partijen met een belang in het kader van een wijziging luchtruim en/of vliegprocedure worden onderscheiden in:

- Partijen met operationeel belang;
- Partijen met omgevingsbelang.

Partijen met een operationeel belang zijn o.a.:

- Min IenW (DGLM, HBJZ en ILT);
- Min Def (CLSK, MLA en DJZ);
- ANSPs (LVNL, MUAC en CLSK);
- AISP's (LVNL/AIS en MILAIS) ;
- AOC houders;
- Luchthavenautoriteiten, exploitant van de luchthaven;
- Koepelorganisaties (o.a. KNVvL, AOPA, NACA, NVL, DCRO);
- Provincies;
- RDI.

Partijen met een omgevingsbelang zijn o.a.:

- Min BZK;
- Provincies;
- Gemeenten;
- Vaste overlegstructuren luchthavens, zoals Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Commissies Regionaal Overleg (CRO's), Commissies Overleg & Voorlichting Milieu (COVM's) en Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO);
- Belangenverenigingen omwonenden luchthaven;
- Bewonersvertegenwoordigers;
- Individuele omwonenden;
- Maatschappelijke organisaties.

Stakeholder

Een stakeholder is iedere belanghebbende. In het kader van een wijziging luchtruim en vliegprocedure kunnen stakeholders (belanghebbenden) worden onderscheiden in partijen met een verantwoordelijkheid en partijen met een operationeel belang of een omgevingsbelang. Sommige partijen kunnen afhankelijk van de voorliggende wijziging zowel een partij met een verantwoordelijkheid als een partij met een belang zijn.

Belangrijke Stakeholders zijn:

- MinIenW (DGLM, HBJZ en ILT);
- MinDef (CLSK, MLA en DJZ);
- ANSPs (LVNL, MUAC en CLSK);
- AISP's (LVNL/AIS en MILAIS);
- AOC houders;
- Luchthavenautoriteiten, exploitant van de luchthaven;
- Belangenorganisaties (KNVvL, AOPA, NACA, NVL);
- RDI;
- Provincies;
- Gemeenten;
- Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Commissie Regionaal Overleg (CRO), Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) en Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO);
- Belangenverenigingen omwonenden luchthavens;
- Bewonersvertegenwoordigers;
- Maatschappelijke organisaties.

Vakgroep Vliegprocedures en Luchtruim Advies (VLA)

De vakgroep VLA heeft primair een toezichhoudende rol bij de formele vaststelling door de Minister van IenW voor de indeling van het luchtruim, van de luchtruimklasse en van luchtverkeersroutes en vliegprocedures zoals vastgelegd in dit wijzigingsproces. Naast ILT maakt ook de MLA deel uit van de vakgroep VLA. Zij vervult een toezichhoudende rol met betrekking tot het militair beheerd luchtruim en luchthavens met een gecombineerd civiel en militair gebruik.

Daarnaast adviseert de vakgroep VLA het ILT managementteam of de Minister van IenW bij (mogelijke) veiligheidsissues die ingrijpen als toezichthouder of een beleidsbeslissing verlangen.

Vliegprocedures

Onder vliegprocedures wordt verstaan alle routes en procedures die tot doel hebben verkeersstromen in het luchtruim en rond de luchthavens te reguleren op grond van de aspecten vliegveiligheid, verkeerscapaciteit en milieu. Dit behelst o.a. IFR vertrek- en naderingsprocedures, Holding patterns, ATS routes, luchtverkeerscircuits en VFR (advies)routes.

Vluchtinformatiegebied

Luchtruim met vastgestelde begrenzingsen, waarbinnen inlichtingen tijdens de vlucht worden verstrekt en alarmering wordt verzorgd.



Inleiding

De Ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de luchtvaartveiligheid en duurzaamheid binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam (Amsterdam FIR). Zij zullen een besluit tot wijziging van de luchtruimindeling of luchtverkeersroutes en -vliegprocedures pas kunnen nemen als het besluit is onderbouwd en de verschillende belangen inzichtelijk zijn gemaakt en afgewogen.

Om het vliegverkeer op een veilige en duurzame manier af te kunnen handelen is een goede en duidelijke inrichting van het luchtruim van essentieel belang. De luchtruiminrichting wordt bepaald door het toewijzen van luchtverkeersgebieden voor bepaalde functionaliteiten en door de spelregels die in deze gebieden aan de gebruikers worden gesteld (bijvoorbeeld door het toewijzen van een luchtruimklasse). Aanpassingen in de luchtruiminrichting kunnen oplossingen bieden voor de geïntegreerde knelpunten door bijvoorbeeld verkeersstromen structureel van elkaar te scheiden in het ontwerp van het luchtruim, of extra eisen te stellen aan luchtruimgebruikers voor het gebruik van delen van het luchtruim. Het is van belang om knelpunten en omgevingseffecten (o.a. geluid en emissie), incl. de mogelijkheden tot hinderbeperking, in de initiatieffase te verkennen en te inventariseren. Tijdens de ontwerpfase van het wijzigingsproces worden alle opties vervolgens vergeleken, gewogen en waar nodig geparticipeerd met belanghebbenden. Door in het luchtruim- en routeontwerp rekening te houden met de belangen van zowel luchtruim gebruikers als partijen met een omgevingsbelang kan het aantal knelpunten worden geminimaliseerd en kan een veilig, duurzaam en efficiënt luchtruimontwerp worden gegarandeerd. Voor knelpunten die niet kunnen worden opgelost in het luchtruimontwerp dient bekeken te worden in welke mate deze door een van de andere strategieën kunnen worden gemitigeerd of anders geaccepteerd.

Onderbouwing van besluitvorming en afstemming op het gebied van veilig, duurzaam en efficiënt luchtruimgebruik door civiel en militair luchtverkeer vindt plaats in de Luchtverkeerscommissie (LVC). De taak van deze commissie bestaat o.a. uit het adviseren van de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie betreffende het veilig, efficiënt en duurzaam gebruik van het Nederlandse luchtruim.

Juridisch kader

De wettelijke basis voor besluiten over wijzigingen in het luchtruim is opgenomen in art. 5.10 lid 2 en art. 5.11 van de Wet luchtvaart (zie bijlage 1). Het Besluit luchtverkeer 2014¹ stelt eisen aan het ontwerp en wijziging van luchtruim en procedures. Dit *wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures* is een uitwerking hiervan. Het wijzigingsproces is opgesteld door het Rijk met als doel een zorgvuldige besluitvorming te borgen. In dit wijzigingsproces is opgenomen welke

¹ Besluit van 5 december 2014 tot vaststelling van nieuwe regels inzake het luchtverkeer ter uitvoering van verordening (EU) nr. 923/2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels.

stappen moeten worden doorlopen alvorens het bevoegd gezag kan overgaan tot vaststelling van een wijziging in het luchtruim. Dit betreft o.a. het initiatief, de planuitwerking, ontwerp, maar ook de consultatie van luchtruimgebruikers en belanghebbenden. Bijlage 1 geeft een overzicht van het wettelijk kader in relatie tot wijzigingen in het luchtruim.

Het Rijk toetst het wijzigingsvoorstel aan bestaande regelgeving, beleidskaders, eisen en criteria aan luchtruimklasse en effecten op luchtruimgebruikers en belanghebbenden. Voorts is door de LVC een Criteria Catalogus Luchtruim² vastgesteld waarin eisen en criteria zijn opgenomen voor classificatie categorieën van luchtverkeersgebieden. Besluitvorming door het Rijk voor luchtruimwijzigingen met grote operationele en/of bestuurlijk/maatschappelijke effecten wordt voorafgegaan door een advies van de Luchtverkeerscommissie (LVC).

Alvorens over te gaan tot publicatie van een wijziging in het luchtruim zal deze eerst door de bewindspersonen van IenW en/of Defensie moeten worden vastgesteld. Daarna volgt bekendstelling in de Staatscourant en voor luchtruimgebruikers, op grond van ICAO Annex 15 'Aeronautical Information Services' en (EU) 2017/373 Part AIS, in de Nederlandse luchtvaartgids: Aeronautical Information Publication (AIP) Netherlands. Informatie voor specifiek militaire vliegoperaties wordt gepubliceerd in de Military Aeronautical Information Publication (MILAIP).

De begrenzingen van de luchtverkeersleidingsgebieden en de luchtverkeersroutes en -procedures als zodanig zijn niet in de Regeling luchtverkeersdienstverlening terug te vinden. Deze worden, na vaststelling door de (beide) bewindspersonen, enkel nog maar gepubliceerd in de AIP of MILAIP. De juridische basis hiervoor zijn de dynamische verwijzingen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening waarmee de AIP als het ware in de nationale regelgeving is gebracht. Onder een dynamische verwijzingen vallen onder meer de begrenzingen van de luchtverkeersleidingsgebieden (artikel 2, derde lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening voor CTA en TMA, artikel 5, vijfde en zesde lid, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening voor CTR) en luchtverkeersroutes en -procedures (artikel 3, eerste lid en artikel 23, van de Regeling luchtverkeersdienstverlening). Vóórdat deze in de AIP kunnen worden opgenomen, moeten deze eerst door de minister (IenW en/of Defensie) zijn vastgesteld. Het gaat immers om publiekrechtelijke handhaafbare normen die in het hele luchtruim voor iedereen gelden (algemeen verbindende voorschriften).

Proces luchtruimwijzigingen

Van belang is dat een voorgenomen wijziging past binnen het (inter)nationale beleid en voldoet aan de gestelde (internationale) veiligheidscriteria. De beleidstoets wordt uitgevoerd onder regie van de gezamenlijke ATM Beleidseenheid (ATMB) waarin zowel medewerkers van IenW/DGLM als Defensie/MLA vertegenwoordigd zijn. De technisch-operationele toets³ en de veiligheidstoets⁴ worden uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport en/of de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

² De Criteria Catalogus Luchtruim is als een separaat document (bijlage 9) opgenomen.

³ O.a. gericht op EU 923/2012 (SERA), ICAO Annex 11, 14, PANS-OPS en PANS-ATM regelgeving.

⁴ Vooral gericht op (EU) 2017/373 regelgeving.

In voorkomende gevallen moet ook worden gekeken of de wijziging past binnen de ter plaatse geldende milieuregels en normen zoals vastgelegd in Wet luchtvaart, luchtvaartwet, luchthavenbesluit, regelingen en/of vastgestelde beleidskaders. Dit is enerzijds een verantwoordelijkheid van het Directoraat Generaal-Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) en anderzijds van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincies.

Wanneer wijzigingen een grensoverschrijdend karakter en/of grensoverschrijdende effecten kennen zal in voorkomende gevallen afstemming met luchtverkeersdienstverleners, ministeries en toezichthouders van de betreffende lidstaten dienen plaats te vinden.

Europese regelgeving over veiligheidstoezicht op gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten (Air Navigation Service Providers: ANSPs) stelt daarnaast eisen ten aanzien van veiligheid gerelateerde wijzigingen aan het functionele systeem van deze dienstverleners. Daarbij moeten de civiele ANSP's (i.e. LVNL en MUAC) een veiligheidsargumentatie opstellen en de wijziging melden aan de National Supervisory Authority (NSA). De toezichthoudende taken van de NSA worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgevoerd.

Initiatieven vanuit het Ministerie van Defensie, in het bijzonder de militaire luchtvaartnavigatiedienstverlener CLSK, worden aan een vergelijkbaar proces onderworpen. Daarbij worden de toezichthoudende taken, waaronder de veiligheidstoets, door de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA) uitgevoerd als de door de Minister van Defensie aangewezen autoriteit. In veel gevallen is er een betrokkenheid van beide ministeries en vinden de beoordelingen voor de eigen specifieke verantwoordelijkheid plaats in nauwe afstemming. De ATMB heeft binnen het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures een belangrijke regisserende rol, die in de volgende paragraaf verder wordt toegelicht.

Doelstelling

Het gehele proces van voorbereiding en planuitwerking (incl. participatieplan), besluitvorming, vaststelling en publicatie van een luchtruim en/of vliegprocedure wijziging bestaat uit verschillende voorgeschreven stappen. Deze stappen, met vele afhankelijkheden, kennen een betrokkenheid van diverse belanghebbenden vanuit verschillende taken, rollen en verantwoordelijkheden. Om te bewerkstelligen dat een wijziging luchtruim en vliegprocedure op een zorgvuldige en transparante manier tot stand komt is een uitgebreid werkproces ontworpen. Dit werkproces is in eerste instantie opgesteld voor de doelgroep initiatiefnemers van een wijziging en de partijen die een verantwoordelijkheid hebben in relatie tot de besluitvorming van een wijziging. Maar tevens kan met dit werkproces naar alle betrokken partijen, waaronder (luchtruim)gebruikers, bestuurlijke instanties, omgevingspartijen en belangengroepen inzicht worden gegeven hoe een wijziging van luchtruim en vliegprocedures tot stand komt.

Door het volgen van het in dit document opgenomen werkproces en de voorgeschreven stappen wordt bewerkstelligd dat alle besluiten zijn onderbouwd en afgewogen, teneinde het bevoegd gezag (de Ministers van IenW en Defensie) in staat te stellen de wettelijke taak (m.n. In relatie tot artikel 5.10 lid 2 en art. 5.11) naar behoren uit te voeren.

Regierol gezamenlijke ATM beleidseenheid

De gezamenlijke ATM beleidseenheid (lees verder: beleidseenheid of ATMB), die is samengesteld met vertegenwoordigers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie, heeft een adviserende en uitvoerende rol voor het opstellen van beleid inzake de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim. In dat kader is, op grond van de Wet luchtvaart artikel 5.10 lid 2 en artikel 5.11, een wijzigingsproces (*wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures*; voorheen 5.11 werkproces) voor het wijzigen van de luchtruimindeling en luchtverkeersroutes en -procedures ingericht. Het heeft tot doel de processen van alle betrokken partijen en belanghebbenden op een zo efficiënt mogelijk manier aan elkaar te koppelen en verduidelijkt daarmee wat iedere partij van elkaar nodig heeft. De ATMB vervult daarin de regierol, registreert en stroomlijnt initiatieven voor luchtruim- en routewijzigingen, bewaakt de te volgen processtappen en legt de luchtruimwijziging voor aan de verantwoordelijke bewindspersonen om te laten vaststellen. De beleidseenheid fungeert daarbij als aanspreekpunt richting initiatiefnemer en stakeholders en verzorgt de monitoring en beheersfunctie op wijzigingen. In haar rol als regisseur geeft de beleidseenheid zo nodig ondersteuning en sturing aan de afzonderlijke stappen in het wijzigingsproces. De initiatiefnemer kan de uitvoering van bepaalde stappen in het wijzigingsproces uitbesteden aan een andere (gecertificeerde) organisatie, maar blijft richting ATMB eindverantwoordelijk voor de te doorlopen stappen en oplevering van de resultaten.

Het is mogelijk dat het initiatief voor een wijziging luchtruim of vliegprocedure bij het ministerie (IenW en/of Defensie) zelf ligt. Ook in die gevallen zal de ATMB erop toezien dat de rollen van initiatiefnemer en ontwerper van vliegprocedures helder zijn belegd, functiescheiding tussen uitvoering en beleid geborgd is en alle benodigde stappen van de wijzigingsprocedure worden doorlopen.

Participatie

Een belangrijk onderdeel binnen het wijzigingsproces 'luchtruim en vliegprocedures' betreft participatie. Wijzigingen in het luchtruim raken veelal diverse belangen en vergen nadrukkelijk afstemming met belanghebbende partijen, zoals luchtruimgebruikers, luchthavens, luchtverkeersdienstverleners, regionale overheden (provincies en gemeenten) en bewoners- (organisaties). De uitwerking van de te hanteren (en vereiste) participatie strategie wordt enerzijds bepaald door de grootte en omvang van de structurele en technisch-operationele Air Traffic Management (ATM) verandering en anderzijds door de verwachte omgevingseffecten, met name gericht op aspecten als veiligheid, geluid, hinder en duurzaamheid (o.a. emissies en luchtkwaliteit).

Het vormgeven van een participatieproces betekent dat er verschillende keuzes gemaakt moeten worden, keuzes die variëren tussen bijvoorbeeld de wijze van participatie, de onderwerpen die aan participanten worden voorgelegd, de selectie van participanten, de structuur van het proces, de verstrekte informatie, enzovoorts. Derhalve is voor het te voeren participatiebeleid bij de totstandkoming van een luchtruimwijziging een *Handreiking participatie* opgesteld. In deze handreiking wordt duidelijk onderscheid gemaakt in partijen met een verantwoordelijkheid en partijen met een belang (i.e. operationeel belang en omgevingsbelang). Voorts wordt aangegeven hoe de participatie en communicatie met alle betrokkenen



op een tijdige en effectieve manier kan worden georganiseerd, passend bij de desbetreffende luchtruim vraagstukken en mogelijke belangen die worden geraakt. De Handreiking participatie is in een aparte bijlage bij deze wijzigingsprocedure opgenomen.

Status document

Dit document is onder de verantwoordelijkheid van de Luchtverkeerscommissie (LVC) opgesteld. Het wijzigingsproces is in nauwe samenwerking tussen het Ministerie van IenW, het Ministerie van Defensie en de luchtverkeersdienstverleners (LVNL, CLSK en MUAC) tot stand gekomen. Daarbij zijn tevens belangrijke stakeholders geconsulteerd, waaronder de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), de General Aviation (AOPA, NACA en KNVVL), provincies en vertegenwoordigers van diverse belangengroepen (o.a. ORS, CRO's en COVMs).

De partijen in de LVC committeren zich als zodanig aan dit werkproces en dragen verantwoordelijkheid dit te borgen in de eigen organisatie. Er kunnen omstandigheden zijn (bv. EU regelgeving of harde politieke toezeggingen) die om een andere aanpak vragen en flexibiliteit in de te volgen stappen en doorlooptijden van het werkproces. In die uitzonderlijke gevallen zullen initiatiefnemer en betrokken partijen in het werkproces tijdig in nauw overleg treden om tot een realistische en haalbare aanpak te komen, waarbij rollen, taken en verantwoordelijkheden van alle partijen binnen het proces geborgd blijven.

De toepassing van dit document beperkt zich tot wijzigingen van luchtruim en vliegprocedures in het Nederlandse luchtruim (zie ook bijlage 1) en wordt beheerd door de ATMB. Iedere 2 jaar, of zoveel eerder als nodig, wordt een actualisatie doorgevoerd.

Het document wordt door het bevoegd gezag – de verantwoordelijke inspecties en beleidsdepartementen –, luchtverkeersdienstverleners en de Aeronautical Information Service dienstverlener, initiatiefnemers en ontwerpers van vliegprocedures gebruikt bij wijzigingen van luchtruim en vliegprocedures. Het document geeft een stappenplan en beschrijft het werkproces tussen de verschillende betrokken actoren, maar is niet opgenomen in regelgeving en heeft derhalve geen formeel juridische status waar rechten aan kunnen worden ontleend. Het gebruik en de toepassing van dit document is gebaseerd op afspraken binnen de LVC partijen om te komen tot zorgvuldige besluitvorming en formele vaststelling van luchtverkeersdienstverleningsgebieden en vliegprocedures door de Minister.

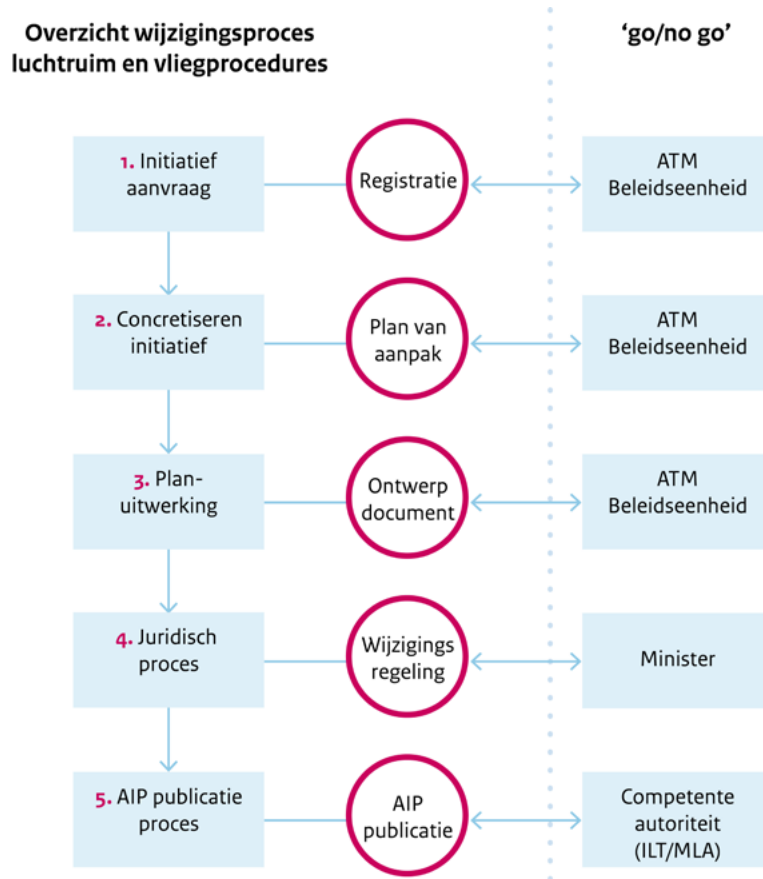
Om de gebruiker van dit document te begeleiden door het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures is het proces opgedeeld in de volgende vijf deelprocessen:

- 1. Initiatief aanvraag** – Beschrijft het beoordelingsproces nadat de beleidseenheid een aanvraagformulier heeft ontvangen voor wijziging van het luchtruim en/of vliegprocedure.
- 2. Concretiseren initiatief** – Begeleidt de initiatiefnemer in de concretisering van de voorgenomen wijziging en een goedkeuring van het plan van aanpak, incl. participatieplan.
- 3. Planuitwerking** – Beschrijft de stappen benodigd om te komen tot een concreet en goedgekeurd ontwerpdocument.
- 4. Juridisch proces** – Moet worden doorlopen als tevens wijziging van regelgeving vereist is.
- 5. AIP publicatie proces** – Beschrijft de stappen om te komen tot een publicatie in de AIP.

Figuur 1 geeft een overzicht van het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures en de goedkeuringsmomenten ('go/no go' besluiten) die gerelateerd zijn aan de vijf gedefinieerde deelprocessen. De initiatiefnemer ontvangt voor iedere stap een bevestiging van ontvangst met reactietermijn.

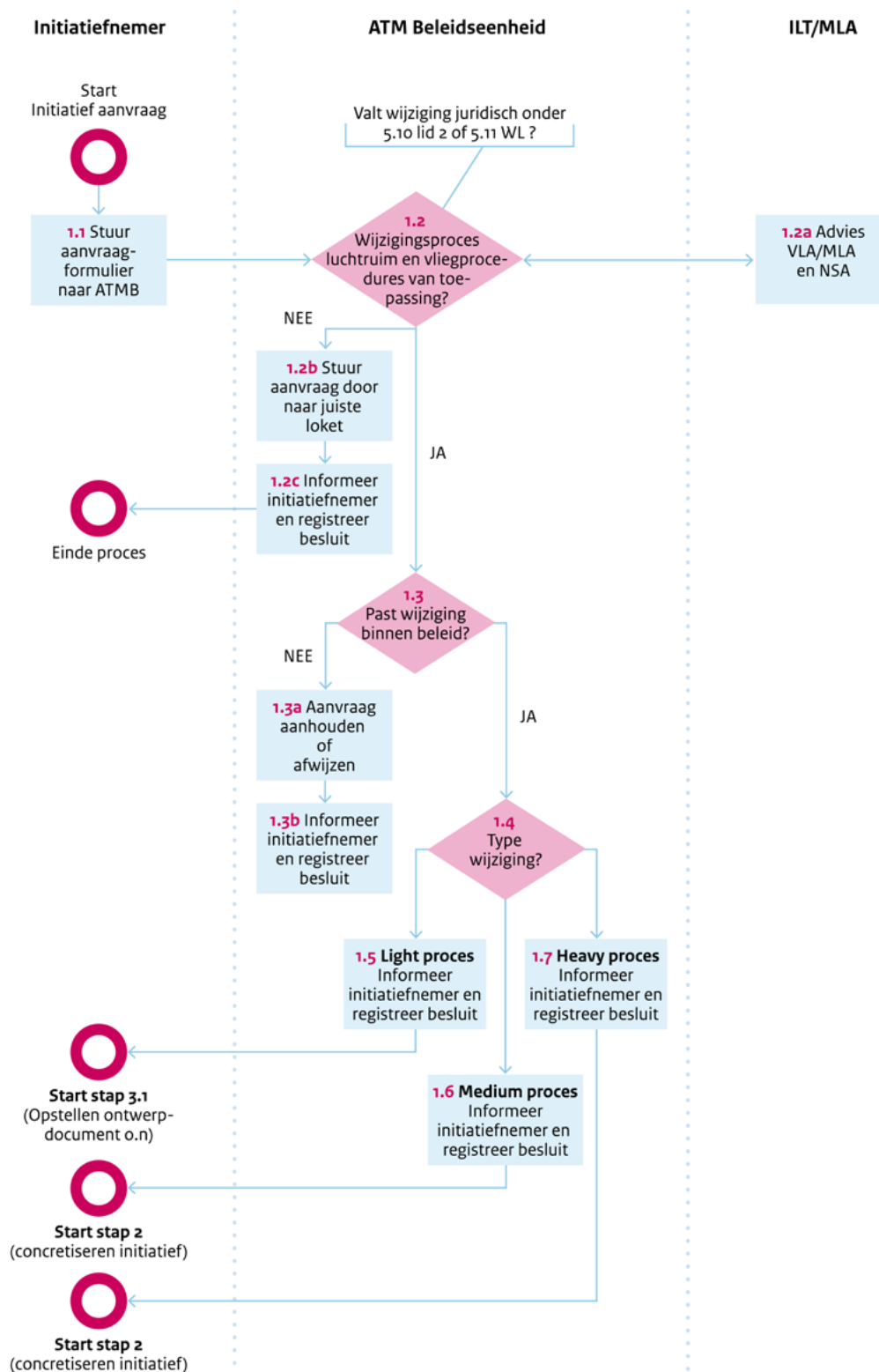
In de volgende hoofdstukken is voor ieder van de vijf deelprocessen een toelichting opgenomen. In de toelichting wordt verwezen naar het bijbehorende stroomdiagram en de stappen die binnen het stroomdiagram moeten worden gevolgd. Een initiatiefnemer van een wijziging dient altijd te beginnen bij stroomdiagram 1, stap 1. Sommige stappen kunnen, afhankelijk van het type en de grootte van de wijziging en in overleg met de ATMB, versneld worden doorlopen of parallel worden uitgevoerd. Voor alle wijzigingen die dit proces doorlopen (i.e. wijzigingen i.r.t. art. 5.10 en art. 5.11 wet luchtvaart) geldt dat te allen tijde het bevoegd gezag (Minister en/of Staatssecretaris) de wijziging moet vaststellen alvorens tot AIP publicatie kan worden overgegaan.

Figuur 1: Overzicht wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures



1 Stroomdiagram Initiatieaanvraag

Figuur 2: Stroomschema initiatieaanvraag



1.1 Stuur aanvraagformulier naar ATMB

Beschrijving	<p>Een initiatief voor een wijziging luchtruim of vliegprocedure start met het insturen van een aanvraagformulier (zie bijlage 2) bij de ATMB (email: ATMbeleidseenheid@minienw.nl).</p> <p>Het aanvraagformulier kan tevens worden opgevraagd bij de ATMB of kan worden gedownload via de overheidswebsite https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart.</p>
Verantwoordelijke	Initiatiefnemer
Benodigde info en criteria	<p>De initiatiefnemers kunnen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">• Luchtverkeersdienstverleners: LVNL, MUAC, CLSK;• Luchtruimgebruikers: AOC-houders;• Luchthavenautoriteiten/exploitanten;• Luchtvaart koepelorganisaties (o.a. KNVvL, AOPA, NACA en NVL);• Ministerie van Defensie en/of Infrastructuur en Waterstaat ('competent authority');• Provincie(s). <p>Gemeentes, belangenorganisaties, bewonersgroepen en individuele burgers kunnen geen initiatiefnemer zijn. Wel kunnen zij één van de hierboven genoemde partijen benaderen om een initiatief voor een wijziging luchtruim en/of vliegprocedure over te nemen en verder te brengen.</p> <p>Alvorens een initiatiefnemer een verzoek voor wijziging rondom een (regionale) luchthaven indient bij het bevoegd gezag wordt aanbevolen het idee bij bestaande gremia in te brengen. Denk hierbij aan o.a. Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Commissie Regionaal Overleg (CRO), Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) en Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO).</p>
Extra info	<p>Het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures beschrijft alle benodigde stappen die moeten worden gevolgd alvorens een structurele wijziging in het luchtruim kan worden doorgevoerd. Dit betreft luchtruimwijzigingen die vallen onder art. 5.10 lid 2 of art. 5.11 Wet Luchtvaart en die te allen tijde door de betreffende Minister(s) of Staatssecretaris(sen) van Infrastructuur en Waterstaat en/of Defensie moeten worden vastgesteld.</p> <p>Voor welke wijzigingen wordt dit aanvraagformulier gebruikt en geldt het werkproces 'luchtruim en vliegprocedures'?</p> <p>Alvorens een initiatiefnemer een aanvraag voor een wijziging luchtruim, luchtverkeersroute en/of vliegprocedure indient kan deze eerst zelf bepalen in hoeverre de wijziging juridisch valt onder art. 5.10 lid 2 of art. 5.11 Wet Luchtvaart (zie tevens bijlage 1). Een belangrijke richtlijn hiervoor is artikel 23 Procedures en patronen van de Regeling luchtverkeersdienstverlening:</p> <p><i>De naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede de luchtverkeerspatronen voor luchthavenverkeer zijn de procedures en patronen die door de minister zijn vastgesteld en die zijn opgenomen in de luchtvaartgids, hoofdstukken AD 2 en 3. Voor relevante AIP secties zie ook bijlage 1 en de uitwerking daarvan in de onderverdeling AIP wijzigingen (bijlage 3).</i></p> <p>Voor vragen kan de initiatiefnemer contact opnemen met de ATMB.</p>

1.2 Wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures van toepassing?

Beschrijving

Zodra de ATMB een initiatief aanvraag voor een wijziging luchtruim of vliegprocedure heeft ontvangen zal eerst een check plaatsvinden of de wijziging juridisch onder art 5.10 lid 2 of art. 5.11 van de Wet Luchtvaart valt. Zo ja, dan volgt een beleidsmatige beoordeling (stap 1.3); zo niet, dan wordt vastgesteld dat de initiatiefaanvraag geen onderdeel is van het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures en volgen stap 1.2b en 1.2c.

1.2a Advies VLA/MLA en NSA

De vakgroep Vliegprocedures en Luchtruim Advies (VLA) en de National Supervisory Authority (NSA) binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA) van Defensie hebben binnen het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures primair een toezichhoudende rol. In de Vakgroep VLA zit tevens een vertegenwoordiger van de MLA.

De ATMB kan voor de beoordeling van het aanvraagformulier technisch inhoudelijk advies inwinnen bij de vakgroep VLA, de NSA en/of de MLA.

De ATMB is verantwoordelijk voor de beleidsmatige evaluatie en uiteindelijke beoordeling (stap 1.3).

1.2b Stuur aanvraag door naar juiste loket

Indien het initiatief een luchtruimwijziging betreft dat niet van structurele aard is of juridisch niet onder art. 5.10 lid 2 of art. 5.11 Wet luchtvaart valt, hoeft dit werkproces niet verder te worden vervolgd en zal de ATMB, waar nodig, contact opnemen met de juiste instantie voor het in behandeling nemen van het initiatief. Dit kan een andere afdeling of ander organisatieonderdeel zijn binnen het ministerie van IenW (bv. ILT), het ministerie van Defensie of een ander overheidsonderdeel (bv. provincie).

Voor wijzigingen waarbij het alleen een aanpassing van de AIP betreft én geen vaststelling door bevoegd gezag benodigd is (zie bijlage 3 'alleen AIP wijziging') kan het nodig zijn dat de Vakgroep VLA alsnog een technisch/operationele toets moet uitvoeren alvorens over te gegaan tot AIP publicatie. De ATMB zal de initiatiefnemer in die gevallen doorverwijzen naar de ILT/ vakgroep VLA om afspraken te maken over het vervolgproces. Waar het een vliegprocedure gerelateerde wijziging betreft dient de definitieve aan te vragen AIP-wijziging te allen tijde door de initiatiefnemer te worden voorgelegd bij de Vakgroep-VLA. Pas na instemming van de Vakgroep-VLA kan worden overgegaan tot aanbieden van de AIP-wijziging aan AIS-LVNL/CLSK.

1.2c Informeer initiatiefnemer en registreer besluit

De beleidseenheid informeert de initiatiefnemer uiterlijk binnen 3 weken (na ontvangst van het aanvraagformulier) over de resultaten van deze beoordeling, de verder te volgen stappen in het proces en registreert het initiatief voorstel, incl. beoordelingsresultaten.

Verantwoordelijke

ATMB

Extra info

De ILT (namens het bevoegd gezag van IenW) en de MLA (namens het bevoegd gezag van Defensie) hebben primair een toezichhoudende rol bij de formele vaststelling door onze Minister van de indeling van het luchtruim, van de luchtruimklasse en van luchtverkeersroutes en -procedures zoals vastgelegd in dit werkproces.

De National Supervisory Authority (NSA) is gepositioneerd binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en is verantwoordelijk voor het veiligheidstoezicht (vergunningverlening en handhaving) ten aanzien van het luchtruim en de luchtverkeerdienstverleners (ANSP's). In dat kader heeft de NSA o.a. als taak om op basis van artikel (EU) 2017/373 geplande veiligheid gerelateerde wijzigingen aan het ATM functionele systeem te beoordelen.

Extra info

De ATMB zal op basis van het aanvraagformulier vaststellen of de wijziging juridisch onder art. 5.10 lid 2 of art. 5.11 van de Wet luchtvaart valt. Art. 5.10 lid 2 en art. 5.11 van de Wet luchtvaart gaan over de vaststelling van luchtruimindeling/classificatie, luchtverkeersroutes en procedures. Ook zal de ATMB een inschatting maken of in het kader van het wijzigings-initiatief het in de verwachting ligt dat de regeling luchtverkeersdienstverlening (of andere regelingen) moet worden aangepast.

Over het algemeen geldt dat als de voorgestelde wijziging structureel van aard is en van invloed is op de laterale/verticale begrenzingen van het luchtruimdeel en/of een significante verandering in de ligging van de nominale tracks/profielen van de te vliegen procedure of route tot gevolg heeft waarbij belangen van de omgeving en/of luchtruimgebruikers worden geraakt, deze wijziging onderdeel is van het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures (classificatie L/M/H).

Het doorvoeren van informatie updates in het AIP, zoals bv. een koersaanpassing ten gevolge van de verandering in de magnetische variatie, zal derhalve niet de wijzigingsprocedure luchtruim hoeven te doorlopen ('alleen AIP wijziging'). Andere voorbeelden hiervan zijn:

- Update topografie kaartmateriaal;
- Update van obstakels zonder vliegtechnische gevolgen;
- Aanpassingen van de 'Obstacle Clearance Height of Altitude' (OCH/OCA);
- Update kaartstijlen en layout zonder dat er afwijkingen t.a.v. ICAO worden geïntroduceerd.

Bij trajecten voor luchthavenbesluiten en -regelingen moet in een vroeg stadium ook het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures worden gestart indien aanvlieg- en vertekroutes of procedures op grond van art. 5.11 Wet luchtvaart moeten worden vastgesteld. Zie voor de relatie tussen deze procedures bijlage 3. In dit geval is het noodzakelijk milieueffecten (zoals geluid) in kaart te brengen die worden getoetst via een milieutoetsing.

Indien een wijziging van invloed is op de in luchthavenbesluiten en -regelingen vastgestelde milieuregels en normen en/of een verschuiving van milieueffecten kan worden verwacht, is milieutoetsing ook noodzakelijk en dient afstemming met de ATMB en de betreffende luchthaven plaats te vinden.

Luchthavens waarvoor een luchthavenregeling wordt vastgesteld en welke ingericht zijn voor het gebruik door recreatieve luchtvaart, worden niet in de AIP hoofdstuk AD2 of AD3 opgenomen. Derhalve is er voor deze luchthavens geen noodzaak tot formele vaststelling van de vliegprocedures op grond van art. 5.11 Wet luchtvaart en wordt dit wijzigingsproces dan ook niet toegepast. Voor deze luchthavens worden vliegprocedures getoetst in het kader van art. 8.49 of art. 8.64 Wet luchtvaart, dat moet leiden tot de afgifte van een verklaring veilig gebruik luchtruim.

Bij twijfel kan contact worden opgenomen met de ATMB.

1.3 Past wijziging binnen beleid?

Beschrijving

De gezamenlijke ATM beleidseenheid toetst de aanvraag aan vigerende wet- en regelgeving en beoordeelt of het initiatief past binnen het vigerende of voorgenomen (inter)nationale beleid zoals o.a. opgenomen in de luchtvaartnota. Bij twijfel aan de kant van de initiatiefnemer kan deze contact opnemen met de ATMB. Voorts beoordeelt de ATMB aan de hand van het beoordelingskader 'onderverdeling AIP luchtruimwijzigingen' (bijlage 3) of en in welke mate de volgende elementen van toepassing zijn op het initiatief voorstel:

- Kan de voorgenomen wijziging in concept verder worden uitgewerkt?
- Is het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures van toepassing?
- Zijn de initiatiefnemer en ontwerper benoemd?
- Welk subproces hiervoor wordt gevolgd ('light' of 'medium/heavy')?
- Zijn de verantwoordelijke en belanghebbende partijen geïdentificeerd?
- Is een (uitgebreid) plan van aanpak en een participatieplan benodigd?

Het is mogelijk dat het initiatief voor een wijziging luchtruim of vliegprocedure bij het ministerie zelf ligt (IenW of Defensie). Ook in die gevallen zal de ATMB erop toezien dat de rol van initiatiefnemer en ontwerper helder is belegd, met voldoende functiescheiding tussen de rollen beleid en uitvoering (i.e. de ATMB kan niet zelf initiatiefnemer/ontwerper zijn) en alle benodigde stappen van de wijzigingsprocedure luchtruim en vliegprocedures worden doorlopen.

Indien de aanvraag voor een luchtruimwijziging of vliegprocedure beleidsmatig gezien niet past binnen het vigerende of voorgenomen (internationale) beleid, of als er meer tijd of onderzoek nodig is om de initiatief aanvraag verder in behandeling te kunnen nemen dan zal de initiatiefnemer hierover binnen drie weken na ontvangst van de aanvraag worden bericht (stap 1.3a/b).

Verantwoordelijke

ATMB

Benodigde info en criteria

Een initiatiefnemer kan, indien zij zelf niet over de noodzakelijke kennis en expertise beschikt, een (gecertificeerde) derde partij inhuren voor het laten uitvoeren of ondersteunen van werkzaamheden. De initiatiefnemer blijft eindverantwoordelijk voor de binnen het wijzigingsproces aan de initiatiefnemer toebedeelde taken en verantwoordelijkheden.

Ontwerp van vliegprocedures (Flight Procedure Design - FPD): in Annex XI (Part FPD) van verordening (EU) 2017/373 zijn specifieke eisen opgenomen voor verleners van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures. Certificering van verleners van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures (i.e. FPD organisaties) wordt in Nederland uitgevoerd door de ILT.

Ontwerp van Luchtruimstructuren (Airspace Structure Design): in de verordening (EU) 2017/373 zijn o.a. eisen opgenomen met betrekking tot organisaties die luchtruimstructuren (Airspace Structures) mogen ontwerpen. Deze organisaties moeten op basis van artikel 3 sub 8 worden geïdentificeerd door de Staat. De organisaties die luchtruimstructuren in het Nederlandse luchtruim mogen ontwerpen zijn de ANSP's (i.e. LVNL, CLSK en MUAC) en de gecertificeerde Flight Procedure Design (FPD) organisaties.

Onderhoud en regelmatige beoordeling van vliegprocedures: in de (EU) 2017/373 (artikel 3, negende lid) zijn eisen opgenomen met betrekking tot organisaties die zijn aangewezen voor onderhoud en regelmatige beoordeling van vliegprocedures. Hiervoor wordt verwezen naar nationale Regeling diensten voor vliegprocedure-ontwerp, waarin is opgenomen dat:

- LVNL is aangewezen voor de taak tot het regelmatig beoordelen van de luchthaven gerelateerde vliegprocedures voor de luchthavens Schiphol, Maastricht, Rotterdam, Groningen en Lelystad en de en-route gerelateerde vliegprocedures;
- LVNL is aangewezen voor het onderhoud en de actualisatie van de en-route gerelateerde vliegprocedures, zijnde luchtverkeersroutes;
- Het onderhoud en de actualisatie van luchthaven gerelateerde vliegprocedures een taak is die bij de betreffende luchthaven ligt. Dit vloeit voort uit verordening (EU) 139/2014. In verordening (EU) 139/2014 is onder andere opgenomen dat de exploitant van de luchthaven alle nodige acties, inspecties, tests, veiligheidsbeoordelingen of oefeningen moet uitvoeren en documenteren en verantwoordelijk is voor het ontwerp en de actualisering van de vliegprocedures.
- Indien aanpassing van een luchthaven gerelateerde vliegprocedure echter noodzakelijk is in verband met de eisen ten aanzien van veiligheid, efficiency en milieu aan het luchtverkeersmanagementsysteem, dan ligt de taak tot aanpassing van een dergelijke vliegprocedure bij LVNL.

Extra info

Een belangrijk onderdeel van het wijzigingsproces is participatie. In de separate *Handreiking participatie* (bijlage 8) wordt toegelicht hoe het participatieproces wordt ingericht en welke stappen daarin noodzakelijk zijn. Afhankelijk van de betreffende wijziging kan het participatietraject een gezamenlijke actie zijn tussen initiatiefnemer en bevoegd gezag. In de Handreiking participatie is aangegeven wat de rollen zijn van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer.

1.4 Type wijziging?

Beschrijving

Valt de initiatiefaanvraag juridisch onder art. 5.10 lid 2 of 5.11 Wet luchtvaart en past de aanvraag binnen het vigerende of voorgenomen beleid, dan checkt de ATMB vervolgens of de wijziging zal leiden tot aanpassing van wet- en regelgeving en maakt op basis van de door de initiatiefnemer aangedragen informatie een inschatting van de complexiteit van de ATM wijziging en de te verwachten bestuurlijk-maatschappelijke gevolgen. De wijziging wordt vervolgens geclassificeerd in één van de volgende 3 type wijzigingen:

- Light
- Medium
- Heavy

Light: de wijziging behoeft vaststelling door de minister(s) alvorens deze kan worden gepubliceerd in de AIP. Er is echter geen aanpassing van een ministeriële regeling benodigd en het initiatief hoeft niet verder te worden uitgewerkt in een plan van aanpak. Mogelijk is wel een (relatief klein) ontwerpdocument nodig. De wijziging moet uiteindelijk worden voorgelegd aan de vakgroep VLA alvorens deze door de Minister kan worden vastgesteld en tot publicatie van de wijziging in de AIP/MILAIP kan worden overgegaan.

Medium: de complexiteit⁵ van de wijziging vraagt om een plan van aanpak met participatieplan. Consultatie stakeholders en/of belanghebbenden en mogelijk beperkte participatie met bestuurlijke partners (provincie/gemeente). Mogelijk is aanpassing van wet- en regelgeving benodigd. In dat geval vindt ook ondertekening door de minister(s) van de wijzigingsregeling plaats. Internetconsultatie benodigd (zie H 3.2), tenzij de uitzonderingsgronden van toepassing zijn.

Heavy: de complexiteit⁶ van de wijziging vraagt om een uitgebreid plan van aanpak met participatieplan. Het betreft een complexe wijziging met bestuurlijk-maatschappelijke weerslag. Actieve betrokkenheid van 'ketenpartners: LVNL/CLSK/ MUAC/lenW/MLA is voorzien, alsmede een uitgebreide consultatie met stakeholders en participatie met bestuurlijke partners (provincie/gemeente). Bovendien is directe participatie met belanghebbenden (b.v. burgers/ omgeving) voorzien en/of internetconsultatie benodigd (uitzonderingsgronden hoogstwaarschijnlijk niet van toepassing). Aanpassing van wet- en regelgeving is zeer waarschijnlijk. In dat geval is ook ondertekening door de minister(s) van de wijzigingsregeling benodigd.

Verantwoordelijke ATMB

⁵ Zie Handreiking participatie (bijlage 8).

⁶ Zie Handreiking participatie (bijlage 8).

Benodigde info en criteria

Zie bijlage 3 'onderverdeling AIP wijzigingen' om een inschatting te kunnen maken van de type wijziging. De Handreiking participatie geeft een verdere toelichting en verduidelijking voor het maken van een inschatting van de operationele effecten en omgevingseffecten.

Noot: in voorkomende gevallen komt het initiatief voor een wijziging voort uit een noodzaak tot wijziging van de regelgeving (o.a. vanwege nationale of internationale verplichtingen). In dat geval is het juridische proces leidend maar kunnen zaken parallel lopen. De participatie zal zich dan over het algemeen, vanwege het dwingend karakter om nieuwe regelgeving door te voeren, beperken tot informeren. Het is dan tevens belangrijk om in een vroeg stadium met alle relevante stakeholders werkafspraken te maken (b.v. vanwege verplichte implementatietermijnen).

Extra info

Een Heavy wijziging onderscheidt zich van een Medium wijziging m.n. wanneer het gaat om wijzigingen die politiek-bestuurlijk en maatschappelijk zeer gevoelig kunnen zijn. Zij raken aan (inter)nationale politieke of bestuurlijke afspraken en/of hebben aanzienlijke (economische) gevolgen voor luchttruimgebruikers of externe partijen/belanghebbenden i.v.m. (nadelige) omgevingseffecten waardoor een bredere afweging van belangen en alternatieven noodzakelijk is (zie bijlage 3).

Een Heavy proces is niet noodzakelijk wanneer het gaat om wijzigingen die in overeenstemming zijn met de van kracht zijnde regelgeving of beleidsregels. Andere voorbeelden zijn:

- wijzigingen die geen invloed hebben op het functionele ATM systeem van andere ANSP's;
- kleine aanpassingen van luchtverkeersroutes die volledig binnen de aan betrokken ANSP toegewezen luchtverkeersdienst-verleningsgebieden liggen;
- operationele wijzigingen waarover tussen de betrokken ANSP's akkoord bereikt is zoals bijv. de aanpassing van ATS routes in het hogere luchtruim die passen binnen het geldende luchtvaartbeleid.

Dit soort wijzigingen kunnen via een Medium of Light proces worden afgehandeld of is in sommige gevallen alleen een AIP wijziging benodigd. Regionale luchthavens kunnen kleine operationele wijzigingen, die geen invloed hebben op de milieu-aspecten, met inachtneming van de Wet luchtvaart, eveneens middels een Medium of Light proces in de procedure brengen.

1.5 'Light' proces

Beschrijving	<p>Als de ATMB de wijziging classificeert als 'light' dan wordt de initiatiefnemer hierover geïnformeerd door de ATMB en kan een verkort wijzigingsproces worden gevolgd. De initiatiefnemer kan direct overgaan naar het opstellen van een ontwerp (stap 3.1) dat, indien nodig, wordt voorgelegd aan de ILT/NSA en/of Vakgroep VLA ter controle. De uitkomst van de controle zal worden verzonden naar de ATMB. Zodra de ATMB de instemming van de vakgroep VLA heeft ontvangen wordt de initiatiefnemer hiervan door de ATMB in kennis gesteld en wordt het 'light' proces vervolgd met stap 3.8 van het wijzigingsproces (opstellen aanbiedingsnota voor de minister en melding Staatscourant).</p>
Verantwoordelijke	ATMB
Extra info	<p>(kleine) Aanpassingen, die wel onder art. 5.10 lid2 of art 5.11 WI vallen, maar geen invloed hebben op operationele, technische of bestuurlijke-maatschappelijk effecten worden geclassificeerd als 'light'.</p> <p>Een wijziging in het kader van art. 5.10 lid2 of art 5.11 WI zal alleen aan de Minister voor vaststelling worden aangeboden pas nadat de instemmingsverklaring van de vakgroep VLA is ontvangen.</p>

1.6 'Medium' proces

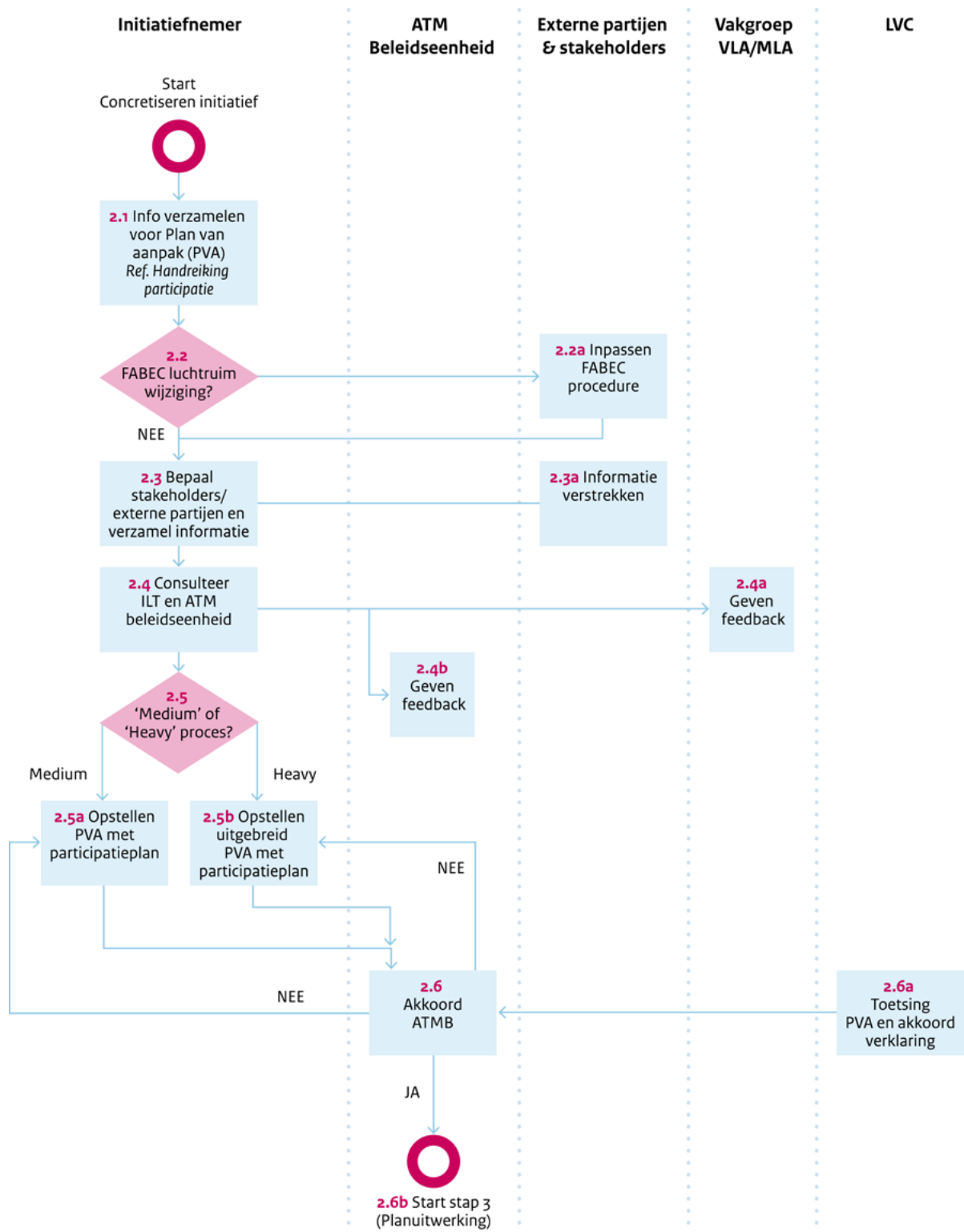
Beschrijving	<p>Als de ATMB de wijziging classificeert als 'Medium' dan wordt de initiatiefnemer hierover binnen 3 weken na ontvangst van de initiatief aanvraag geïnformeerd door de ATMB en kan worden gestart met stap 2 van het wijzigingsproces (Concretiseren initiatief).</p> <p>De ATMB registreert het besluit.</p>
Verantwoordelijke	ATMB
Extra info	Bijlage 3: 'onderverdeling AIP wijzigingen'

1.7 'Heavy' proces

Beschrijving	<p>Als de ATMB de wijziging classificeert als 'Heavy' dan wordt de initiatiefnemer hierover binnen 3 weken na ontvangst van de initiatief aanvraag geïnformeerd door de ATMB en kan worden gestart met stap 2 van het wijzigingsproces (Concretiseren initiatief).</p> <p>De ATMB registreert het besluit.</p>
Verantwoordelijke	ATMB
Extra info	Bijlage 3: 'onderverdeling AIP wijzigingen'

2 Stroomdiagram Concretiseren initiatief

Figuur 3: Stroomschema concretiseren initiatief





2.1 Info verzamelen voor Plan van Aanpak

Beschrijving

De initiatiefnemer zal een Plan van Aanpak (PvA) opstellen zodat voor alle betrokken partijen duidelijk is welke stappen, wanneer, worden ondernomen en wat daarvoor nodig is. Het plan beschrijft de doorlooptijden van de diverse van toepassing zijnde processtappen en activiteiten en op welke gewenste AIRAC datum de wijziging uiteindelijk van kracht moet zijn. Het plan beschrijft tevens de wijze waarop rekening wordt gehouden met feedback van stakeholders/ belanghebbenden op het ontwerp en welke begeleidende documentatie wordt opgesteld (b.v. veiligheidsargumentatie, VEMER, milieu onderzoek).

Als onderdeel van het plan van aanpak moet tevens een participatieplan (zie *Handreiking participatie*) worden opgesteld.

Verantwoordelijke

Initiatiefnemers

Extra info

Stap 2.5 geeft een beschrijving van de items die in het PvA voor een Medium of Heavy wijziging moeten worden opgenomen.

De *handreiking Participatie* (bijlage 8) biedt ondersteuning aan de initiatiefnemer en geeft belangrijke achtergrondinformatie en richting voor het opstellen van een participatieplan. Een initiatiefnemer kan onder zijn verantwoordelijkheid de participatie uitbesteden aan een aparte organisatie.

Indien het plan van aanpak (incl. participatieplan) deel uitmaakt van een Procedure Ontwerp Document (POD) dan volstaat het indienen van een 1e draft van dit POD, voor zover alle noodzakelijke elementen hierin vermeld staan. Voor een meer gedetailleerde inhoud en noodzakelijke elementen van het PvA zie beschrijving bij stap 2.5.

2.2 FABEC luchtruimwijziging?

Beschrijving

Grensoverschrijdende luchtruimwijzigingen hebben veelal effect op de Letter of Agreement (LoA) tussen de ANSPs, waardoor deze ook gewijzigd moet worden. Voor het wijzigen en goedkeuren zal in de planning rekening moeten worden gehouden. Binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) hebben lidstaten voor grensoverschrijdende projecten en wijzigingen een gezamenlijke *airspace change procedure* ontwikkeld.

In het geval van (grote) grensoverschrijdende luchtruimwijzigingen tussen 2 of meer buurlanden moet de initiatiefnemer in overleg met NSA en ATMB nagaan in hoeverre de voorgestelde wijziging wordt beschouwd als een FABEC luchtruimwijziging. Er kunnen redenen zijn dat de beleidsmakers en/of toezichthoudende organisaties van de betrokken landen voorschrijven dat sprake is van een FABEC wijziging en derhalve binnen het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures ook de FABEC *airspace change procedure* van toepassing is. Ter bevordering van de samenwerking in FABEC verband is in deze *airspace change procedure* een protocol met uniforme werkwijze voor de verschillende toezichthoudende organisaties opgenomen. Een FABEC *airspace change procedure* kan zowel voor civiel als militair luchtruim worden toegepast, tenzij dit voor de militaire operatie niet valt in te passen.

2.2a Inpassen FABEC procedure

De initiatiefnemer start, indien van toepassing, de FABEC procedure parallel aan het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures. De initiatiefnemer wordt geadviseerd om in overleg met de ATMB en de NSA de 2 processen goed op elkaar af te stemmen. Een goede planning van werkafspraken en besluitmomenten met alle partijen in de betrokken FABEC landen moet voorkomen dat er doublures en/of grote vertragingen ontstaan.

Verantwoordelijke

Initiatiefnemers

Extra info

Een FABEC luchtruimwijziging wordt gedefinieerd als: een grensoverschrijdende luchtruimwijziging met 2 of meer landen binnen FABEC met de potentie om een significante, positieve bijdrage te leveren aan de algehele prestatie van het ATM systeem. Grensoverschrijdende luchtruimwijzigingen worden slechts en alleen als FABEC wijziging getypeerd wanneer de FABEC *airspace change* als zodanig door de FABEC Airspace Committee is gekwalificeerd. Binnen deze context wordt speciale aandacht gegeven aan alle maatregelen die, in lijn met het Europese ATM masterplan, een directe bijdrage vormen dan wel deel uit maken van de implementatie van:

- Extended Arrival Management en Performance Based Navigation in de zogenaamde high density Terminal Control Areas (TMA);
- Flexible Airspace Management en Free Route, samengesteld uit de subfunctionaliteiten Airspace Management en Advanced Flexible Use of Airspace en Free Route;
- Network Collaborative Management, dat valt onder de directe verantwoordelijkheid van de Network Manager.

De FABEC procedure met betrekking tot de goedkeuring en implementatie door de staten van een FABEC project is vastgelegd in de FABEC *Airspace Change workflow*, als onderdeel van de FABEC Airspace policy, en de FABEC NSA Manual.

De actuele documentatie met betrekking tot de genoemde processen en procedures zijn te vinden via de EUROCONTROL portal, dat toegankelijk is voor de FABEC-betrokkenen.

2.3 Bepaal stakeholders en verzamel informatie

Beschrijving

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het identificeren van de stakeholders die geraakt worden door het voorgenomen initiatief. De initiatiefnemer moet, daar waar het de wijziging raakt, contact zoeken met deze partijen om informatie op te vragen. Dit betreft zowel het ophalen van gebruikerswensen bij o.a. luchtruimgebruikers en luchthaven exploitanten, als het verzamelen van informatie bij provincies/gemeenten over o.a. voorgenomen en/of goedgekeurde bestemmingsplannen. Alle opgehaalde informatie, aandachtspunten en wensen zal worden betrokken in het ontwerpproces (zie stap 3). Omdat er in deze fase van het proces nog geen ontwerp ligt is het voor de initiatiefnemer (nog) niet mogelijk om met de belanghebbende in discussie te gaan over de wijziging en de mogelijke (positieve/negatieve) effecten. Dat gebeurt bij de uitvoering van het participatieplan.

Om een goede inschatting te kunnen maken van alle betrokken stakeholders (belanghebbenden) wordt verwezen naar de *Handreiking participatie* (bijlage 8).

2.3a Informatie verstrekken

De initiatiefnemer biedt partijen, die zij ten behoeve van de wijziging om informatie vraagt, een redelijke termijn om informatie aan te leveren. Als de gevraagde informatie niet (tijdig) aan de initiatiefnemer wordt geleverd, dan kan de initiatiefnemer dit opnemen in het plan en/of hier actief melding van maken bij de ATMB. De initiatiefnemer kan ondertussen het proces vervolgen. Als de ATMB in de voortgang, wegens het achterblijven van essentiële informatie, grote risico's ziet, dan kan de ATMB proberen te faciliteren door de betreffende organisaties te benaderen of, waar nodig, bestuurlijk escaleren om een passende oplossing te vinden voor de vervolprocessen.

Op basis van de ontvangen informatie van stakeholders kan de initiatiefnemer een inschatting maken over de complexiteit van de voorgenomen wijziging en de uit te voeren participatie. Dit is mede bepalend voor het op te stellen participatieplan als onderdeel van stap 2.5.

Verantwoordelijke

Initiatiefnemers

Benodigde info en criteria

Een *stakeholder* is iedere belanghebbende. In het kader van een luchtruim en vliegprocedure wijziging kunnen stakeholders (belanghebbenden) worden onderscheiden in partijen met een verantwoordelijkheid en partijen met een operationeel en/of omgevingsbelang. Sommige partijen kunnen afhankelijk van de voorliggende wijziging zowel een partij met een verantwoordelijkheid als een partij met een operationeel en/of omgevingsbelang zijn.

Belangrijke Stakeholders zijn:

- MinIenW (DGLM, HBJZ en ILT);
- MinDef (CLSK, MLA en DJZ);
- ANSPs (LVNL, MUAC en CLSK);
- AISP's (LVNL/AIS en MILAIS);
- AOC houders;
- Luchthavenautoriteiten, exploitant van de luchthaven;
- Belangenorganisaties (KNVvL, AOPA, NACA, NVL);
- RDI;
- Provincies;
- Gemeenten;
- Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Commissie Regionaal Overleg (CRO), Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) en Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO);
- Belangenverenigingen omwonenden luchthavens;
- Bewonersvertegenwoordigers;
- Maatschappelijke organisaties.

Opm.: het betrekken van bovenstaande partijen hangt af van het belang en de te verwachten effecten i.r.t. het voorliggende wijzigingsvoorstel.

Extra info

Gedeputeerde Staten (GS) hebben een formele rol bij het vaststellen van procedures in de nabijheid van luchthavens van regionale betekenis. Vooral nog zijn dit alle “niet gecontroleerde luchthavens”. Via de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML) is het bevoegd gezag over de kleine luchtvaart van Rijk naar provincies gegaan. Op basis van de RBML moeten de provincies een Luchthavenbesluit vaststellen. In het luchthavenbesluit zijn o.a. de wettelijke geluidscontour, de ruimtelijke beperkingengebieden voortvloeiend uit de Provinciale beleidsnota’s en de milieugebruiksruimte van de luchthaven vastgelegd. Het bevat de handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidsbelasting. Uitgangspunt voor een dergelijk luchthavenbesluit is o.a. het aantal en soort vliegbewegingen, de lengte van de start- en landingsbanen van de luchthaven, de routes en de openingstijden.

2.4 Consulteer ILT en ATM beleidseenheid

Beschrijving

De initiatiefnemer wordt ten eerste aangeraden om voor een ‘medium/heavy’ wijziging contact te leggen met de ILT/NSA en de Vakgroep VLA voor het vragen van feedback over een wijzigingsvoorstel. Indien Defensie als belanghebbende is geïdentificeerd draagt de MLA zorg voor de verdere afstemming intern Defensie. Daarnaast is het raadzaam om feedback te vragen aan de ATM beleidseenheid, in het bijzonder over de aanpak van eventuele beleidsissues en de op te nemen termijnen en doorlooptijden voor activiteiten binnen het Ministerie i.r.t. de voorgestelde wijziging.

2.4a en b: Geven feedback

De vakgroep VLA en ATM beleidseenheid zijn verantwoordelijk voor het geven van feedback, incl. onderbouwing op de feedback. De Vakgroep VLA zal op technisch-operationele aspecten feedback geven en de ATMB op de beleidsmatige aspecten.

In het geval dat een initiatief afkomstig is van Defensie en op het gebied van technisch-operationele aspecten een civiele component is vastgesteld draagt de MLA zorg voor het betrekken van de vakgroep VLA.

Verantwoordelijke

Initiatiefnemer

Benodigde info en criteria

Bijlage 7 bevat een lijst met contactgegevens.

2.5 ‘Medium’ of ‘Heavy’ proces?

Beschrijving

De ATMB heeft eerder in het kader van stap 1.4 aangegeven of de type wijziging een Medium of Heavy proces volgt.

De initiatiefnemer zal een PvA opstellen, incl. participatieplan, waaruit volgt wat de doorlooptijden van de diverse van toepassing zijnde processtappen en activiteiten zijn. Voorts moet worden aangegeven op welke AIRAC datum uiteindelijk de wijziging van kracht kan/moet zijn.

De stappen 2.5a en b geven voor respectievelijk het Medium en het Heavy proces aan welke items in het PvA moeten worden opgenomen.

Voor het opstellen van het participatieplan zie bijlage 8: *Handreiking participatie*.

2.5a Opstellen PvA met participatieplan

Het PvA voor een Medium wijziging moet in ieder geval invulling geven aan de volgende items:

- Doel van de wijziging;
- Overwegingen, kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten
 - Zijn de toe te passen ontwerpcriteria (inter)nationaal vastgesteld?
 - Welke kaders/documenten/publicaties moeten worden gewijzigd/ingezet?
 - AIP (en evt. Mil AIP) en/of AIP supplements
 - Aeronautical Chart ICAO 1:500.000 The Netherlands
 - Digitale datasets (o.a. eTOD)
 - LoA
 - Handboeken
 - Wet- en regelgeving
 - Safety-case
 - Etc.;
- Betrokken stakeholders/externe partijen.
- Planning
 - Het is van groot belang om de beslismomenten voor het project helder te maken. Wanneer wordt welk (tussen)product opgeleverd? Wanneer wordt wat besloten? Wat voor besluit wordt genomen onder welke wetgeving en wat vraagt dit aan participatie (bijvoorbeeld een internetconsultatie of zienswijzenprocedure)? Dit kan integraal met het plan van aanpak worden opgenomen.
 - Aanmelding wijziging bij ILT/NSA en vakgroep VLA (stap 3.3 en 3.4)
 - Bijlage 5 geeft een overzicht van maximale doorlooptijden voor:
 - formele vaststelling
 - beoordeling ATM change door NSA
 - AIP publicatieproces
 - Aanpassing regelgeving (indien van toepassing, incl. mogelijke internet consultatie);
- Mogelijke verkenning van alternatieven;
- Participatieplan (evt. separaat aan te leveren, zie bijlage 8);
- In kaart brengen van milieu effecten. Moet een milieu effect rapportage (m.e.r.) worden opgesteld?
 - Indien de wijziging raakt aan de milieuregels en normen in een luchthavenbesluit of -regeling moeten de geijkte milieueffecten in beeld worden gebracht, zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit (stikstof) en CO₂-uitstoot. Voor de Plan m.e.r. verplichtingen zal de initiatiefnemer in contact treden met provincie en/of Rijk;
- Worden effecten op capaciteit uitgewerkt (luchtruim/luchthaven) en eventuele bijdrage aan/ invloed op performance targets?;
- Worden effecten op veiligheid en de toegepaste risicobeheersmaatregelen uitgewerkt?;
- Is akkoord van andere ANSP benodigd? (Dit is een akkoord op de concept wijziging. In het definitieve ontwerp dat in stap 3.2 ter beoordeling wordt aangeboden, zal het formele akkoord van de betrokken ANSP(s) opgenomen moeten zijn.

Beschrijving

2.5b Opstellen uitgebreid PvA met participatieplan

In aanvulling op de items die onderdeel zijn van het PvA voor een Medium wijziging (zie 2.5a) neemt de initiatiefnemer voor een Heavy wijziging tevens de volgende items op (zie *Handreiking participatie*, bijlage 8):

- het juridisch- en beleidskader en het bestuurlijk-maatschappelijk kader;
- belangrijke besluitvormingsmomenten met stakeholders/belanghebbenden, overheidsinstanties en/of Minister/2^e kamer;
- aanvullende items (o.a. Deelname Rijk of overdracht van de uitvoering van participatie); e.a. vast te stellen in overleg met de ATMB.

Verantwoordelijke

Initiatiefnemer

Extra info

Het staat initiatiefnemer vrij in welke vorm het PvA wordt vastgelegd (projectplan, plan van aanpak, als onderdeel van een ontwerpdocument, presentatie sheets, etc.), zolang maar invulling wordt gegeven aan de genoemde items en het voor betrokkenen bij het wijzigingsproces duidelijk is wanneer in de tijd gezien welke activiteit moet worden uitgevoerd, besluiten moeten zijn genomen en het document gedurende het doorlopen van het werkproces of achteraf bij een evaluatie of audit opvraagbaar is. Waar nodig kan de ATMB de initiatiefnemer ondersteuning bieden ter verduidelijking van het wijzigingsproces en de te volgen stappen.

Als een initiatiefnemer er voor kiest om de elementen van het PvA integraal op te nemen in een Procedure Ontwerp Document (POD) dan is het belangrijk dat de ATMB een 1e draft van dit POD ontvangt om de vereiste elementen van het PvA te kunnen beoordelen alvorens gestart wordt met de planuitwerking (stap 3).

Bij het uitvoeren van een juridische check of ten gevolge van de wijziging wet- en regelgeving moet worden aangepast kan via de ATMB advies worden gevraagd van de juridische afdelingen bij IenW (HBJZ) en Defensie (DJZ).

Voor een totaaloverzicht van de termijnen en doorlooptijden zie bijlage 5.

Geadviseerd wordt om bij noodzakelijke (of gewenste) betrokkenheid van regionale overheden en omgevingspartijen daartoe de verantwoordelijke portefeuillehouders (c.q. directie/afdeling) binnen de betreffende provincie te benaderen en/of het bestaande regionale overlegorgaan over luchtvaartzaken, waaronder de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en het wettelijk voorgeschreven adviesorgaan Commissie Regionaal Overleg voor de overige luchthavens. De ATM beleidseenheid kan hierin adviseren.

Voor luchthavens van regionale betekenis hebben de provincies in overeenstemming met art. 8.50 Wet luchtvaart⁷ een adviesrecht bij de vaststelling van luchtverkeersroutes en vliegprocedures die zijn gelegen in het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied. Ook voor de luchthaven Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis waar het Rijk bevoegd gezag is voor het luchthavenbesluit, zullen bij de vaststelling van luchtverkeersroutes en vliegprocedures die zijn gelegen in het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied de betrokken provincies als belanghebbende moeten worden betrokken.

Er bestaat geen standaard sjabloon voor een Participatieplan, het is vormvrij. Het Participatieplan dient voor iedere wijziging te worden afgewogen en opgesteld. Iedere wijziging vraagt om een aparte inschatting/overzicht van:

- Doel van de participatie;
- Overzicht partijen betrokken bij de participatie;
- Hoe partijen worden benaderd;
- Wanneer partijen worden benaderd;
- Wat wordt gedaan met inbreng van participatie en hoe/wanneer wordt dat bekend gesteld.

⁷ Wet Luchtvaart, Titel 8.3 (luchthavens van regionale betekenis), Art. 8.50: indien voor een luchthaven op grond van artikel 5.11, eerste lid, onderdeel b, luchtverkeersroutes en -procedures worden vastgesteld, geschiedt vaststelling van het deel van de luchtverkeersroutes die zijn gelegen in het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, en vaststelling van de luchtverkeersprocedures, in overeenstemming met gedeputeerde staten. Bij de vaststelling van deze routes en procedures wordt het advies van gedeputeerde staten gevolgd, tenzij dit niet mogelijk is met het oog op de vliegveiligheid, de indeling van het luchtruim of de capaciteit van het luchtruim.

Extra info

Het is belangrijk om participatiemomenten goed te plannen. Vooral omdat feedback van stakeholders en belanghebbenden een (grote) uitwerking kan hebben op het ontwerp van de wijziging. Wanneer het (concept)ontwerp van de wijziging is opgesteld communiceert de initiatiefnemer met externe partijen en stakeholders overeenkomstig de participatievorm(en) zoals beschreven in het participatieplan (met de niveau's informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren, meebeslissen' zoals afgeleid van de 'participatieladder'; zie ook bijlage 8, handreiking participatie). Omdat er vaak meerdere opties mogelijk zijn om het gewenste resultaat te bereiken is het raadzaam om de verschillende alternatieven of ontwerpvarianten voor te leggen aan de stakeholders en belanghebbenden om zo de uitkomst van de participatie beter te kunnen onderbouwen. Een uiteindelijke voorkeursvariant kan dan verder uitgewerkt worden in het ontwerpdocument.

Ook de planning voor internetconsultatie i.r.t. nieuwe wet- en regelgeving, uitgevoerd door Rijk of provincie, is belangrijk. Normaliter is de conceptregelgeving onderwerp van de internetconsultatie. Het is echter ook mogelijk de internetconsultatie naar voren te halen en het ontwerp zelf in consultatie te brengen. Op deze manier wordt de internetconsultatie eerder in het proces, als onderdeel van de uitwerking van het participatieplan, ingericht. Dus niet aan het eind van het proces als de gewijzigde regeling min of meer klaar is voor publicatie. Op dat moment in het proces heeft consultatie ook het meeste zin, aangezien later in het proces –als het ontwerp en de regelgeving in concept klaar zijn- de ruimte om wijzigingen aan te brengen veel kleiner is.

Internetconsultatie kost extra tijd en capaciteit, maar vergroot de transparantie van het wetgevingsproces, vergroot de mogelijkheden voor publieke participatie en levert een bijdrage aan de kwaliteit van voorstellen voor wet- en regelgeving. Door de internetconsultatie als onderdeel van het participatieplan te zien, wordt dit echter zo efficiënt mogelijk ingericht.

Als een besluit tot wijziging van de luchtruimindeling of luchtverkeersroutes en –procedures samenloopt met de wijziging van een luchthavenbesluit- of regeling kan de internetconsultatie in één keer worden uitgevoerd; alle ruimtelijke en milieueffecten worden dan immers meegenomen in de zienswijzeprocedure. Internetconsultatie wordt bij wijziging van concept wet- en regelgeving standaard ingezet als participatie-instrument, tenzij. De formele uitzonderingsgronden om af te zien van openbare internetconsultatie (e.e.a. altijd af te stemmen met de betreffende juridische afdeling HBJZ/DJZ) zijn:

- Spoed/noodwetgeving;
- Uitzonderingsgronden en beperkingen van artikel 10 Wet openbaarheid van bestuur (WOB) zijn van toepassing;
- Het voorstel tot regelgeving heeft geen noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen en brengt geen verandering in rechten en verplichtingen, administratieve lasten of uitvoeringslasten;
- Consultatie kan niet in betekenende mate leiden tot aanpassing van het voorstel;
- AMvB's (zoals een luchthavenbesluit) en ministeriële regelingen ten aanzien waarvan voorpublicatie wettelijk is voorgeschreven, met het doel een ieder in de gelegenheid te stellen met betrekking tot een ontwerp daarvan wensen en bedenkingen ter kennis van de betrokken minister te brengen;
- Ministeriële regelingen die geen ingrijpende verandering teweeg brengen in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen hebben voor de uitvoeringspraktijk;
- De aanpassing volgt uit (inter)nationale regelgeving en voorschriften.

Verantwoordelijke

Initiatiefnemer

2.6 Akkoord ATMB

Beschrijving

De ATMB toetst als eerste het PvA, incl. het participatieplan, op de in stap 2.5a resp. 2.5b vereiste elementen. Indien het een wijziging betreft die het Medium proces volgt dan neemt de ATMB het besluit voor wel/niet akkoord om over te gaan tot planuitwerking (stap 3). De ATMB kan voor een Medium wijziging (als eerder vastgesteld in stap 1) op basis van de in het PvA aangeleverde informatie alsnog besluiten (met onderbouwing) om de classificatie aan te passen.

Stap 2.6a: toetsing PvA en akkoord verklaring

In geval van een Heavy wijziging zal de ATMB, i.v.m. de mogelijke politiek-bestuurlijke complexiteit, het PvA, incl. participatieplan, via de geëigende kanalen, ter toetsing voorleggen aan de luchtverkeerscommissie (LVC).

De LVC brengt uiteindelijk richting ATMB advies uit over het PvA om:

- het PvA te aanvaarden zonder verdere opmerkingen;
- het PvA met een aantal aanvullende opmerkingen en/of randvoorwaarden te aanvaarden;
- het PvA aan te houden, met een duidelijke motivatie en richting indien het PvA nadere uitwerking behoeft, maar wel realiseerbaar wordt geacht.
- het PvA niet te aanvaarden omdat het initiatief (bij nader inzien) als niet realiseerbaar wordt geacht.

Verantwoordelijke

ATMB/LVC(-staf)

Benodigde info en criteria

ATMB/LVC(-staf) beoordeelt het PvA op basis van onderstaande punten:

- Hoe past de voorgenomen wijziging binnen de (inter)nationale beleidskaders en (politieke) afspraken en de bestaande wettelijke kaders?
- Is het doel van de wijziging helder omschreven?
- Zijn de aanleiding en overwegingen bij de wijziging helder, zijn de uitgangspunten, randvoorwaarden beschreven en valide?
- Is de aanpak voor de luchtruim- en/of vliegprocedurewijziging, planning en benodigde stakeholders, benodigde middelen/systemen en (wettelijke) instrumenten beschreven?
- Is aanpassing wet- en regelgeving noodzakelijk?
- Zijn de aanpak en planning voor o.a. aanpassing wet en regelgeving (indien van toepassing), vaststelling door bevoegd gezag en geplande publicatiedatum (AIRAC) realistisch en uitvoerbaar?
- Zijn alternatieven afgewogen?
- Zijn de mogelijke effecten op capaciteit (waaronder efficiency en performance) militaire missie effectiviteit en milieu (waaronder geluid) onderkend en afgewogen? Worden deze op basis van het ontwerp verder uitgewerkt?
- Zijn de mogelijke effecten op veiligheid en toe te passen risicobeheersmaatregelen in kaart gebracht (beoordeling van soort wijziging, betrokkenheid NSA en ANSPs)? Worden de juiste veiligheidscriteria toegepast en indien daarvan wordt afgeweken, welke motivatie wordt daarbij gehanteerd?
- Participatieplan: welke stakeholders en belanghebbenden zijn betrokken, op welke wijze en hoe worden deze meegenomen in de verdere uitwerking en communicatie over het voornemen?

Extra info

In voorkomend geval dat de ATMB extra advies nodig heeft wordt de wijziging voorgelegd aan de LVC(staf). De ATMB laat dit aan de initiatiefnemer weten en geeft aan wanneer het voorstel in behandeling wordt genomen. De secretaris van de LVC-staf ontvangt het PvA, incl. participatieplan via de ATMB. Indien het PvA onvolledig is kan het niet in behandeling worden genomen waarbij wordt aangegeven wat de ontbrekende componenten zijn.

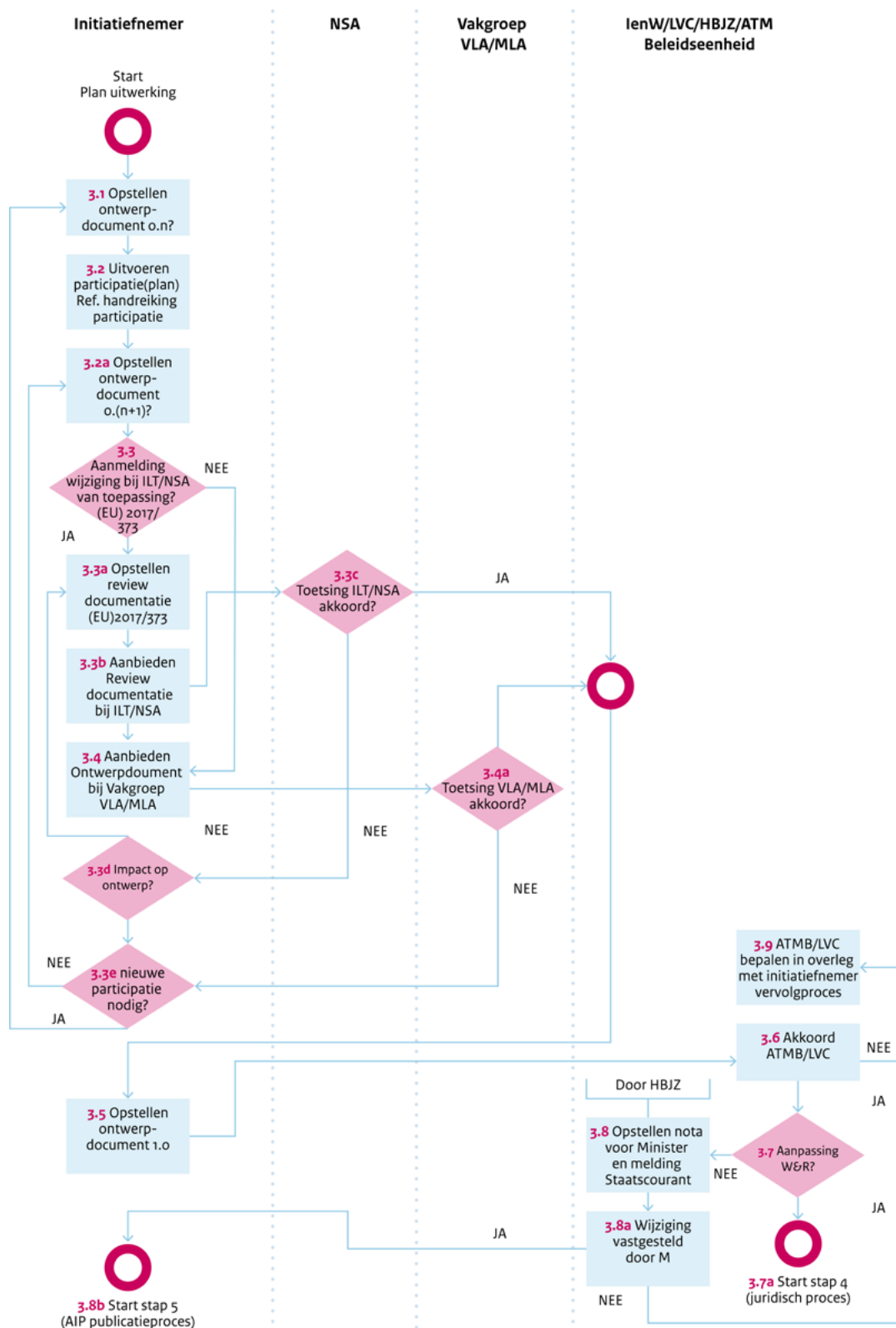
De LVC-staf vergadert in principe iedere twee maanden (zes keer per jaar), twee tot drie weken voorafgaand aan een LVC vergadering.

De LVC vergadert in principe 4 keer per jaar, behoudens juli en augustus. De gezamenlijke ATM beleidseenheid beschikt over de actuele vergaderdata van de LVC(-staf).



3 Stroomdiagram Planuitwerking

Figuur 4: Stroomschema planuitwerking



3.1 Opstellen ontwerpdocument versie 0.n

Beschrijving	<p>Initiatiefnemer stelt een ontwerpdocument (versie 0.n) op.</p> <p>Het ontwerpdocument zal als basis fungeren voor het wijzigen van de AIP en de Regeling luchtverkeersdienstverlening of andere relevante regelgeving.</p> <p>De initiatiefnemer zal de inhoudelijke componenten betreffende de wijzigingen in de regelgeving in het ontwerpdocument moeten (laten) aangeven. Dat betekent dat er aangegeven moet worden welk artikel gewijzigd moet worden met een tekstvoorstel voor de wijziging. HBJZ zal zorgen voor de juridische vertaalslag (zie H4, stap 4.2). Voordat het ontwerpdocument aan de vakgroep VLA wordt aangeboden moet de initiatiefnemer zekerstellen dat deze intern gereviewed en akkoord is.</p> <p>Wijzigingen of nieuwe voorstellen zullen in rood op de relevante pagina's en kaartmateriaal uit de geldende AIP publicatie worden aangebracht. Op deze wijze is het voor de vakgroep VLA duidelijk om welk wijzigingsvoorstel het gaat en op welk kaartmateriaal het betrekking heeft. Het kaartmateriaal is geen kladversie, maar moet een final draft van de AIP publicatie zijn.</p>
Verantwoordelijke	Initiatiefnemer
Benodigde info en criteria	<p>Bij de aanvraag ter beoordeling van een ontwerpdocument dienen naast/in het ontwerpdocument de onderstaande gegevens of documenten, <u>indien relevant</u>, te worden meegeleverd:</p> <ul style="list-style-type: none">• CONOPS (indien beschikbaar en er bv. sprake is van een nieuwe operatie, of indien het wijzigingsvoorstel leidt tot aanpassing bestaande operatie);• Safety Assessment/Safety Scan op de mogelijke risico's en de genomen mitigerende maatregelen;• Als nodig een vluchtvalidatierapport, conform voorgeschreven criteria, waaronder ICAO Doc 9906 P5 en uitvoeringsverordening (EU) 2020/469;• Meet/kalibratierapporten, indien er nieuwe nav/comm uitrusting (bijv. nieuwe ILS, of frequentiewijzigingen/uitbreidingen) wordt gebruikt of ander gebruik van bestaande uitrusting (bijv. ILS intercepten op 4.000 ft i.p.v. 2.000 ft), of een verklaring van de leverancier of certificerende instantie;• Concept LoAs (of de bijlagen hiervan) of coördinatie overeenkomsten indien deze gewijzigd (moeten) worden;• Aangeven welke (obstakel)data base gebruikt is, (van wie en wanneer, en waarop gebaseerd);• Welke ontwerpcriteria (zie ook 3.3) zijn gebruikt en welk(e) versienummer/editie hierbij is toegepast;• Resultaten/verslagen van de consultatie met stakeholders en externe partijen, waarbij met argumenten aangegeven wordt wat er wel/niet met de feedback gedaan is (ref. bijlage 8: Handreiking participatie);• Eventueel benodigde aanpassing van regelgeving. <p>Voorts is belangrijk om bij het opstellen van het ontwerpdocument de aanvullende (soms verplicht) op te leveren documenten, onderzoeksresultaten, analyses en wettelijke criteria te betrekken:</p> <ul style="list-style-type: none">• Resultaten milieuonderzoek met effecten op geluid en uitstoot (indien het raakt aan de milieuregels en normen in een luchthavenbesluit of -regeling dienen effecten altijd kwantitatief te worden berekend volgens de daartoe gehanteerde methoden).• Effecten op capaciteit (luchtruim/luchthaven) en eventuele bijdrage aan/invloed op performance targets (o.a. VEMER analyse).• Effecten op de (externe) veiligheid en de toegepaste risicobeheersmaatregelen; indien van vastgestelde criteria wordt afgeweken moet te allen tijde een veiligheidsonderbouwing worden aangeleverd• Akkoord andere ANSP indien de wijziging van invloed is op zijn ATS? (Dit is een akkoord op de concept wijziging. In het definitieve ontwerp dat in stap 3.3 ter beoordeling wordt aangeboden, zal het formele akkoord van de betrokken ANSP(s) opgenomen moeten zijn.)• Welke kaders/documenten/publicaties moeten worden opgesteld/gewijzigd?<ul style="list-style-type: none">- AIP (en evt. Mil AIP);- Aeronautical Chart ICAO 1:500.000 The Netherlands;- AIC;- LoA;- handboeken;- wet- en regelgeving/militaire luchtvaartseisen;- Safety-case;- etc. <p>In geval er sprake is van een 'Light' wijziging of alleen een AIP wijziging wordt na stap 3.1 direct stap 3.4 uitgevoerd. De tussenliggende stappen worden overgeslagen.</p>

3.2 Uitvoeren participatie(plan)

Beschrijving

Wanneer het (concept)ontwerp van de wijziging is opgesteld communiceert de initiatiefnemer met stakeholders overeenkomstig de participatievorm(en) zoals beschreven in het participatieplan (met de niveaus informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren, meebeslissen' zoals afgeleid van de 'participatieladder'). Feedback vragen op de voorgestelde wijziging is één van de meest voorkomende participatievormen. Een initiatiefnemer kan onder zijn verantwoordelijkheid de participatie uitbesteden aan een aparte organisatie.

Normaliter is de conceptregelgeving onderwerp van de internetconsultatie (stap 4 van het wijzigingsproces 'juridisch proces'). Het is echter ook mogelijk om in samenspraak met de ATMB de internetconsultatie naar voren te halen en het ontwerp zelf in consultatie te brengen. Op deze manier wordt de internetconsultatie eerder in het proces, als onderdeel van de uitwerking van het participatieplan, ingericht. Dus niet aan het eind van het proces als de gewijzigde regeling min of meer klaar is voor publicatie. Op dat moment in het proces heeft consultatie ook het meeste zin, aangezien later in het proces – als het ontwerp en regelgeving in concept klaar zijn – de ruimte om wijzigingen aan te brengen veel kleiner is.

De stakeholders geven feedback binnen de tussen de initiatiefnemer en deze partijen vastgestelde (redelijke) termijn. Vervolgens zal de initiatiefnemer de participant informeren wat met de feedback is/wordt gedaan.

De feedback en/of advies (zie art. 8.50 Wet luchtvaart) van stakeholders op de voorgestelde wijziging dient schriftelijk⁸ te worden toegevoegd en/of opgenomen in het beleidsdocument (2.1) of ontwerpdocument (3.2), inclusief de reactie van de initiatiefnemer op de feedback. Daarbij zal de initiatiefnemer moeten aangeven wat met de feedback en/of advies is gedaan en of alternatieve voorstellen zijn onderzocht en besproken, in het geval dat de primair voorgestelde wijziging voor de stakeholders niet acceptabel was. Bovendien geeft de initiatiefnemer daarbij aan of bij het niet kunnen voldoen aan bepaalde omgevingsbelangen en/of verwachtingen het risico op politiek/ bestuurlijk/maatschappelijke issues is gemitigeerd.

3.2a. Opstellen ontwerpdocument 0.(n+1)

Indien de feedback van stakeholders resulteert in aanpassing van het ontwerp wordt het ontwerpdocument hierop aangepast met versienummer 0.(n+1)'. Feitelijk is er dan sprake van een iteratief proces. Na actualisatie van de ontwerpdocumentatie vindt terugkoppeling plaats richting belanghebbenden met argumentatie welke aanpassingen wel/niet zijn doorgevoerd. Na één of meerdere iteratie stappen kan de ontwerpdocumentatie, na vaststelling dat er geen verdere wijzigingen plaatsvinden, ter toetsing worden voorgelegd aan ILT/NSA en/of de vakgroep VLA (stap 3.3 en 3.4).

Verantwoordelijke

Initiatiefnemers

Extra info

Voor de uitvoering van participatie wordt verwezen naar de *Handreiking participatie* (bijlage 8). Deze bijlage geeft verdere informatie over het ophalen van informatie bij stakeholders en het verwerken van feedback. Bovendien wordt hierin aangegeven hoe, afhankelijk van de doelgroep, diverse werkvormen te hanteren. Tevens zijn acht uitgangspunten voor de uitvoering van een participatieproces opgenomen.

De **reactie en feedback** van stakeholders wordt vastgelegd en zal door de initiatiefnemer worden toegevoegd bij de aan te leveren ontwerpdocumentatie.

⁸ Dit kan ook door het meesturen van verslagen van de overleggen die hebben plaatsgevonden.

3.3 Aanmelding wijziging bij ILT/NSA van toepassing

Beschrijving

Als de wijziging van invloed is op het ATM functionele systeem van een gecertificeerde ANSP organisatie (i.e. LVNL of MUAC) moet de wijziging tezamen met de vereiste review documentatie (ref. (EU)2017/373) tijdig ter beoordeling worden aangeboden bij ILT/NSA. Indien Defensie als initiatiefnemer wordt aangemerkt dient conform de militaire luchtvaartseisen een veiligheidsargumentatie te worden aangeleverd aan de MLA.

3.3a Opstellen review documentatie ref. (EU) 2017/373

Europese regelgeving over veiligheidstoezicht op gecertificeerde verleners van luchtvaart-navigatiediensten (Air Navigation Service Providers: ANSPs) stelt daarnaast eisen (ref. EU 2017/373) ten aanzien van veiligheid gerelateerde wijzigingen van het Air Traffic Management (ATM) functionele systeem⁹ van deze dienstverleners. Zo moet de ANSP een veiligheidsargumentatie opstellen en de wijziging melden aan de National Supervisory Authority (NSA). Of een door een dienstverlener voorgestelde wijziging uit veiligheidsoogpunt aanvaardbaar is wordt beoordeeld op basis van een analyse van de risico's die de wijziging met zich meebrengt voor het functionele ATM systeem.

3.3b Aanbieden review documentatie bij ILT/NSA

Conform (EU) 2017/373, ATM/ANS.OR.A.045 'Wijzigingen van het functionele systeem' moet een ATM dienstverlener die een wijziging van zijn functionele systeem plant:

1. de bevoegde autoriteit in kennis stellen van de wijziging;
2. de bevoegde autoriteit op verzoek alle aanvullende informatie verstrekken waarmee de bevoegde autoriteit kan beslissen om de argumentatie voor de wijziging al dan niet te toetsen;
3. de andere dienstverleners en, waar mogelijk, de luchtvaartspelers die gevolgen ondervinden van de geplande wijziging, in kennis stellen.

De uitkomst van de NSA toetsing zal in een separate brief naar de initiatiefnemer worden gezonden. Het NSA traject¹⁰ is één van de voorwaarden voor LVNL of MUAC om tot een ontwerp document versie 1.0 te komen.

Omdat aanpassingen n.a.v. een technisch-operationele toets in het kader van het 5.11 proces (uitgevoerd door vakgroep VLA) een afhankelijkheid kan hebben met de veiligheidsbeoordeling door de ILT/NSA op 'Wijzigingen van het functionele ATM systeem' is het belangrijk dat de initiatiefnemer deze afhankelijkheid tijdig onderkent en met de ILT goede afspraken maakt over de planning en doorlooptijden (zie ook bijlage 5).

3.3c Toetsing ILT/NSA akkoord?

De (EU) 2017/373 regelgeving schrijft voor dat wanneer de wijziging door de bevoegde autoriteit moet worden getoetst overeenkomstig punt ATM/ANS.AR.C.035, de dienstverlener alleen de delen van de wijziging in dienst mag nemen waarvoor de bevoegde autoriteit de argumentatie voor ingebruikname heeft goedgekeurd.

⁹ Functioneel systeem: een combinatie van systemen, procedures en personeel die georganiseerd is om een functie in de context van luchtverkeersbeheer te vervullen.

¹⁰ Dit NSA traject geldt niet voor CLSK.

Beschrijving

Ref. ATM/ANS.AR.C.035 'Besluit tot toetsing van een aangemelde wijziging van het functionele systeem'

- a. Na ontvangst van een kennisgeving overeenkomstig punt ATM/ANS.OR.A.045, onder a), punt 1), of na ontvangst van aangepaste informatie overeenkomstig punt ATM/ANS.OR.A.045, onder b), beslist de bevoegde autoriteit de wijziging al dan niet te toetsen. De bevoegde autoriteit vraagt de dienstverlener om alle aanvullende informatie ter ondersteuning van deze beslissing.
- b. De bevoegde autoriteit bepaalt of de wijziging moet worden getoetst op basis van specifieke, geldige en gedocumenteerde criteria, die er ten minste voor zorgen dat de aangemelde wijziging wordt getoetst indien de combinatie van de waarschijnlijkheid dat het argument ingewikkeld of onbekend is voor de dienstverlener en de ernst van de mogelijke gevolgen van de wijziging significant is.
- c. Wanneer de bevoegde autoriteit besluit dat de wijziging moet worden getoetst op basis van andere criteria dan die onder b), moeten deze criteria specifiek, geldig en gedocumenteerd zijn.
- d. De bevoegde autoriteit stelt de dienstverlener in kennis van haar besluit om een aangemelde wijziging van een functioneel systeem te toetsen en verstrekt de dienstverlener, op zijn verzoek, de motivering die aan de basis ligt van dat besluit.

Na review door de NSA kan het nodig zijn om additionele informatie aan te leveren alvorens NSA akkoord kan geven op de wijziging. Ook kan het nodig zijn dat het ontwerp (op onderdelen) moet worden aangepast om aan de vereiste veiligheidscriteria te voldoen. Dan is er sprake van impact op het ontwerp (stap 3.3d 'Impact op ontwerp') en kan het nodig zijn dat (op onderdelen) een nieuw of aanvullend participatie traject moet worden gevolgd (ref. stap 3.3e 'nieuwe participatie nodig?').

Verantwoordelijke

Initiatiefnemer en ILT/NSA verantwoordelijk voor toetsing. Als Defensie initiatiefnemer is wordt op basis van de militaire luchtvaartseisen de toetsing uitgevoerd door de MLA.

Extra info

De NSA is gepositioneerd binnen ILT/Luchtvaart. De taak van de NSA¹¹ is in deze tweeledig:

- Het invulling geven aan het veiligheidstoezicht op de geplande veiligheid gerelateerde wijzigingen aan het ATM functionele systeem op basis van artikel (EU) 2017/373;
- Het geven van advies aan het Hoofd NSA op het gebied van safety management en de regulering daarvan.

Aanvullende nationale regelgeving. Betreffende het beoordelingskader voor wijzigingen in functionele systemen van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het daarbij te borgen veiligheidsniveau zijn nationaal voor wijzigingen op en rond Schiphol de zgn. 'Beleidsregels veiligheidsnormen ATC'¹² vastgesteld. Deze beleidsregels hebben betrekking op de veiligheid van de luchtverkeersdienstverlening. De beleidsregels geven een kader voor de wijze waarop de veiligheid van wijzigingen in het functionele systeem van de LVNL door de minister zullen worden beoordeeld. Tevens wordt hierbij aangegeven hoe het vereiste minimum veiligheidsniveau door de minister wordt ingevuld en zal worden beoordeeld. De minister ziet erop toe dat bij de beoordeling van de veiligheid van het functionele systeem en wijzigingen daarvan de LVNL gebruik maakt van veiligheidscriteria die specifiek en verifieerbaar zijn.

¹¹ EASA houdt toezicht op de wijze waarop de NSA NL invulling geeft aan haar toezichthoudende taak; in het bijzonder op de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het veiligheidstoezicht in relatie tot (grote) wijzigingen (o.a. luchtvaartwijzigingen en ATM systeemwijzigingen).

¹² Staatscourant 2015, 22338, Beleidsregels van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, betreffende het beoordelingskader voor wijzigingen in functionele systemen van de Luchtverkeersleiding Nederland en het daarbij te borgen veiligheidsniveau (Beleidsregels veiligheidsnormen ATC) op en rond de luchthaven Schiphol.

Extra info

De betreffende veiligheidscriteria zijn:

- a. kwantitatieve veiligheidsrisico niveaus, waarbij de kans op een luchtverkeersleiding (ATC) gerelateerd ongeval, niet groter is dan 3×10^{-7} ongevallen per vlucht;
- b. erkende standaarden of praktijkcodes; of
- c. gerelateerd aan de veiligheidsprestatie van het bestaande systeem of een vergelijkbaar systeem, waarbij het systeem waaraan de veiligheidsprestatie wordt gerelateerd op een valide wijze als voldoende veilig wordt gekwalificeerd.

In de betreffende beleidsregels is gekozen voor een normering die bestaat uit een *kwantitatief* deel, een *kwitatatief* deel en een deel voor *standards* (internationaal voorgeschreven technische en organisatorische vereisten), zodat bij de beoordeling van de veiligheid van iedere wijziging van het functionele systeem kan worden aangesloten bij de aard van de wijziging en de stand van de kennis.

De NSA zal namens de minister het beoordelingskader ten aanzien van de processen en procedures die in de beleidsregels worden beschreven volgen, zo mogelijk naast het uitvoeren van het toezicht op de naleving van de vereisen die voortvloeien uit de regels van de Europese Unie. Wanneer de ILT/NSA namens de minister een wijzigingsvoorstel toetst aan de veiligheidsnormering zal deze in ieder geval instemmen met het voorstel wanneer het in deze beleidsregels opgenomen minimum veiligheidsniveau aantoonbaar zal worden gerealiseerd. Het ruimere regelgevende kader vanuit de Europese Unie dat van toepassing is, zal bij deze toetsing worden betrokken.

3.4 Aanbieden ontwerpdocument bij vakgroep VLA (ILT/MLA)

Beschrijving

De vakgroep Vliegprocedures en Luchtruim Advies (VLA) is organisatorisch gesitueerd binnen de ILT. De MLA is tevens deelnemer in deze vakgroep. De VLA beoordeelt het ontwerp op technisch en operationele criteria (EU 923/2012, ICAO Annex 11, 14, PANS-OPS, PANS-ATM, ATS planning manual en andere relevante internationale documenten of richtlijnen). Na ontvangst van het ontwerpdocument wordt vanuit ILT een ontvangstbevestiging verzonden richting de initiatiefnemer.

Indien de aanvraag niet compleet is, zal de initiatiefnemer hierover geïnformeerd worden en de aanvraag worden aangehouden totdat alle noodzakelijke gegevens of documenten in het bezit zijn van de vakgroep VLA.

Noot: in overleg met de ILT kan de initiatiefnemer het verzoek doen om de toets door de vakgroep VLA (stap 3.4) te starten op het moment dat het ontwerp voor toetsing wordt aangeboden bij de ILT/NSA. Dit kan de totale doorlooptijd voor de toetsing verkorten. Echter, zowel vanuit toetsing tegen de EU regelgeving 2017/373 door de NSA als toetsing tegen de regelgeving voor technische en operationele criteria door de vakgroep VLA kunnen er redenen zijn om het ontwerp bij te stellen alvorens akkoord te geven op het ontwerp (stap 3.4a 'Toetsing VLA/MLA akkoord?'). Bij iedere aanpassing van het ontwerp moet wederom de vraag worden gesteld of nieuwe/aanvullende participatie met stakeholders en belanghebbenden nodig is (ref. stap 3.3e 'Nieuwe participatie nodig?').

Opm: de MLA beoordeelt het ontwerpdocument binnen de eigen competentie met het oog op Defensie optreden.

Verantwoordelijke

Vakgroep VLA



Benodigde info en criteria

Het ontwerpdocument wordt door initiatiefnemer per e-mail voor beoordeling aangeboden aan:

ILTDocumentManagement@ilent.nl en in cc. Vakgroep-VLA@ilent.nl met als onderwerp: "Ter attentie van de Coördinator Vakgroep VLA"

Indien initiatiefnemer Defensie is: MLA@mindef.nl

De initiatiefnemer zal in samenspraak met ILT en de ATMB er zorg voor dragen dat Gedeputeerde Staten (GS) wordt benaderd indien voor de wijziging ook een (milieu) advies noodzakelijk¹³ is (artikel 8.50 van de Wet luchtvaart). Het resultaat van deze beoordeling wordt aan de initiatiefnemer, met afschrift aan de ATMB, schriftelijk medegedeeld en wordt door ATMB bij het dossier gevoegd alvorens vaststelling door bevoegd gezag kan plaatsvinden.

Extra info

* **Noot:** Het beoordelen van een ontwerp dat door de militaire ANSP (i.e. CLSK) is opgesteld voor publicatie in de AIP, is primair een verantwoordelijkheid van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) van het Ministerie van Defensie. De MLA is de militaire toezichthouder. De MLA "kan" ILT verzoeken om advies uit te brengen over de voorgenomen wijziging. Nadat ILT haar advies op basis van de hierboven beschreven toets aan de MLA heeft uitgebracht, zal de MLA de beoordeling afronden en CLSK van het resultaat op de hoogte brengen. ILT krijgt hiervan afschrift. CLSK zal de gezamenlijke ATM beleidseenheid een verzoek doen tot beoordeling conform stappen 3.5 en 3.6.

¹³ **Wet Luchtvaart, Titel 8.3 (luchthavens van regionale betekenis), Art. 8.50:** *Indien voor een luchthaven op grond van artikel 5.11, eerste lid, onderdeel b, luchtverkeersroutes en -procedures worden vastgesteld, geschiedt vaststelling van het deel van de luchtverkeersroutes die zijn gelegen in het plaatselijk luchtverkeersleidinggebied, en vaststelling van de luchtverkeersprocedures, in overeenstemming met gedeputeerde staten. Bij de vaststelling van deze routes en procedures wordt het advies van gedeputeerde staten gevolgd, tenzij dit niet mogelijk is met het oog op de vliegveiligheid, de indeling van het luchtruim of de capaciteit van het luchtruim.*

3.5 Opstellen ontwerpdocument versie 1.0

Beschrijving	<p>Na positieve beoordeling van de vakgroep VLA* en, indien relevant, de NSA (n.a.v. stap 3.3c), wordt de versie 1.0, voorzien van een (digitale) akkoord verklaring van de dossier/procesverantwoordelijke(n), per e-mail aan de “gezamenlijke ATM beleidseenheid” aangeboden (ATMbeleidseenheid@minienw.nl) en in afschrift aan ILT (Vakgroep-VLA@ILenT.nl). De Gezamenlijke ATM beleidseenheid zal een ontvangstbevestiging richting de initiatiefnemer verzenden.</p> <p>In het geval van alleen een AIP wijziging waarbij geen vaststelling door bevoegd gezag benodigd is wordt na stap 3.5 direct overgegaan naar stap 5. De tussenliggende stappen worden overgeslagen.</p>
Verantwoordelijke	Initiatiefnemer
Extra info	<p>*Noot: Na positieve beoordeling (inclusief safety assessment) van de MLA wordt door CLSK de versie 1.0 voorzien van een (digitale) akkoord verklaring van de dossier/procesverantwoordelijke(n), per e-mail aan de “Gezamenlijke ATM beleidseenheid” aangeboden (ATMbeleidseenheid@minienw.nl) en in afschrift aan de MLA (MLA@MinDef.nl). De Gezamenlijke ATM beleidseenheid zal een ontvangstbevestiging richting de initiatiefnemer verzenden.</p>

3.6 Akkoord ATM beleidseenheid

Beschrijving	<p>De gezamenlijke ATM beleidseenheid zal, op basis van de vakgroep VLA beoordeling en in overleg met HBJZ/DJZ, definitief bepalen of slechts aanpassing van de AIP noodzakelijk is, of dat ook een wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening of andere relevante regelgeving in gang gezet moet worden, waarvoor het juridische proces moet worden gestart.</p> <p>Indien de gezamenlijke ATM beleidseenheid akkoord is met het ontwerpdocument en een juridisch proces moet worden doorlopen zal de initiatiefnemer daarvan op de hoogte worden gesteld en zal het juridische proces worden gestart. Waar nodig kan de initiatiefnemer ten behoeve van versnelling van de doorlooptijden en na overleg met de ATMB het juridische proces al starten tijdens de ontwerpfasen. Als het doorlopen van het juridische proces (i.e. aanpassing wet- en regelgeving) niet benodigd is en er alleen sprake is van een aanpassing van het AIP dan kan de ATMB zonder goedkeuring en medeparaaf HBJZ overgaan naar processtap 3.8 ter vaststelling van de wijziging door het bevoegd gezag.</p> <p>Het formele akkoord op de voorgenomen wijziging (incl. ontwerpdocument) kan pas worden gegeven op het moment dat de betreffende bewindspersonen de juridische wijziging goedkeuren. Het juridische proces is in dit geval leidend, zie hiervoor stap 3.7a en stroomdiagram 4.</p> <p>Indien de ATMB geen akkoord kan afgeven voor het ontwerpdocument of de procesvoortgang moet aanhouden zal de ATMB hierover met de initiatiefnemer in overleg treden (zie stap 3.9). In overleg met de initiatiefnemer zal naar een oplossing worden gezocht. Waar nodig kan hierin advies van de LVC(-staf) worden ingewonnen.</p> <p>Noot: indien na de beoordeling door de ATM beleidseenheid nog wijzigingen doorgevoerd moeten worden in het ontwerp, zal het versienummer van het Ontwerpdocument doorgenummerd worden (bijv. V1.1 etc.). De laatste versie van het ontwerpdocument is onderhevig aan akkoord van de vakgroep VLA en de gezamenlijke ATM beleidseenheid.</p>
Verantwoordelijke	ATMB/Minister

Extra info

De initiatiefnemer ontvangt van de gezamenlijke ATM beleidseenheid een bericht van ontvangst. De stukken worden gecontroleerd op volledigheid, de inhoudelijke toelichting/onderbouwing en volledigheid van reeds doorlopen stappen. Daarbij checkt de gezamenlijke ATM beleidseenheid nog een keer beleidsmatige en juridische aspecten, de uitvoerbaarheid/ implementatie van het voorstel (AIRAC date), de beoordeling van de aspecten veiligheid, efficiency en milieu (VEM) en de eventuele consultatie van externe partijen/stakeholders.

Na formeel akkoord zal de gezamenlijke ATMB de initiatiefnemer hiervan per e-mail op de hoogte stellen, met afschrift aan ILT (vakgroep-VLA@ILenT.nl) en de MLA (MLA@mindef.nl).

3.7 Aanpassing W&R?

Beschrijving

Indien geen wijziging regelgeving benodigd is – omdat bv. een dynamische verwijzing in de regelgeving van toepassing is – en het enkel een AIP wijziging betreft kan, nadat de minister de wijziging luchtruim en/of vliegprocedure heeft vastgesteld (stap 3.8a), het AIP/ MilAIP publicatieproces in gang worden gezet (stap 3.8b, start stap 5 ‘AIP publicatieproces’).

Indien wel een wijziging van wet en regelgeving benodigd is, zal het juridisch proces worden gestart (stap 3.7a, start stap 4 ‘juridisch proces’). Het AIP/MilAIP publicatieproces kan pas worden gestart nadat de minister de aangepaste regeling(en), incl. voorgenomen AIP publicatie, heeft vastgesteld en ondertekend.

De informatie in de AIP moet te allen tijde overeenkomen met de geldende regelgeving (o.a. de door de minister vastgestelde Regeling luchtverkeersdienstverlening). Omgekeerd is het niet de bedoeling dat als de minister een wijziging heeft vastgesteld deze, tegelijkertijd met inwerkingtreding van de wijziging, niet in de AIP staat.

Het juridische proces van vaststelling door de minister en aanpassing van de regelgeving moet dus goed afgestemd zijn met het luchtvaartpublicatieproces en de beoogde publicatiedatum. Afstemming hierover moet liefst al in een vroeg stadium bij het opstellen van het PvA (stap 2.5) plaatsvinden tussen initiatiefnemer, ATMB en LVNL/AIM.

Extra info

Noot: In voorkomende gevallen komt het initiatief voor een wijziging voort uit een noodzaak tot wijziging van de regelgeving (o.a. vanwege nationale of internationale verplichtingen), en dien-tengevolge noodzakelijke wijziging van de AIP. In dat geval is het juridische proces leidend maar kunnen zaken parallel lopen. Het is belangrijk om dan in een vroeg stadium met alle betrokken stakeholders werkafspraken te maken (bv. vanwege verplichte implementatietermijnen).

Verantwoordelijke

ATM beleidseenheid

3.8 Opstellen melding Staatscourant en aanbiedingsnota voor M

Beschrijving

Indien de ATMB akkoord is met het voorstel en alleen een AIP wijziging aan de orde is, zal de ATMB in samenspraak met HBJZ een notitie opstellen om de minister van IenW (en evt. bevoegd gezag Defensie) de betreffende wijziging luchtruim en/of vliegprocedure te laten vaststellen.

Na vaststelling minister draagt HBJZ zorg voor publicatie in de Staatscourant. Een afschrift van de publicatie (bv. In Pdf-formaat) wordt door HBJZ naar de ATMB, ILT, LVNL/AIS en de initiatiefnemer gezonden. De (AIP) wijziging is formeel van kracht vanaf de in de Staatscourant opgenomen (AIRAC) datum.

3.8a Wijziging vastgesteld door M

Nadat de wijziging luchtruim en/of vliegprocedure door de minister(s) is vastgesteld, kan gestart worden met 3.8b Start stap 5 (AIP publicatieproces). De doorlooptijd voor ondertekening is sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van de verantwoordelijke bewindspersonen (dit geldt m.n. in de periode van het zomerreces¹⁴), maar er zal naar gestreefd worden om de formele vaststelling van de AIP wijziging binnen twee weken te realiseren.

Verantwoordelijke HBJZ, ATM beleidseenheid

3.9 ATMB/LVC bepalen in overleg met initiatiefnemer vervolgproces

Beschrijving

Indien de Minister niet overgaat tot vaststelling van de wijziging of als de ATMB/LVC niet akkoord is met het ontwerpdocument 1.0, zal onder regie van de ATMB een vervolgtraject worden opgesteld. In overleg met de initiatiefnemer zal via een politiek/bestuurlijke weg naar een oplossing worden gezocht. Waar nodig zal hierover advies van HBJZ, de LVC(-staf) en/of management van de beleidsdirecties (IenW/Defensie) worden ingewonnen

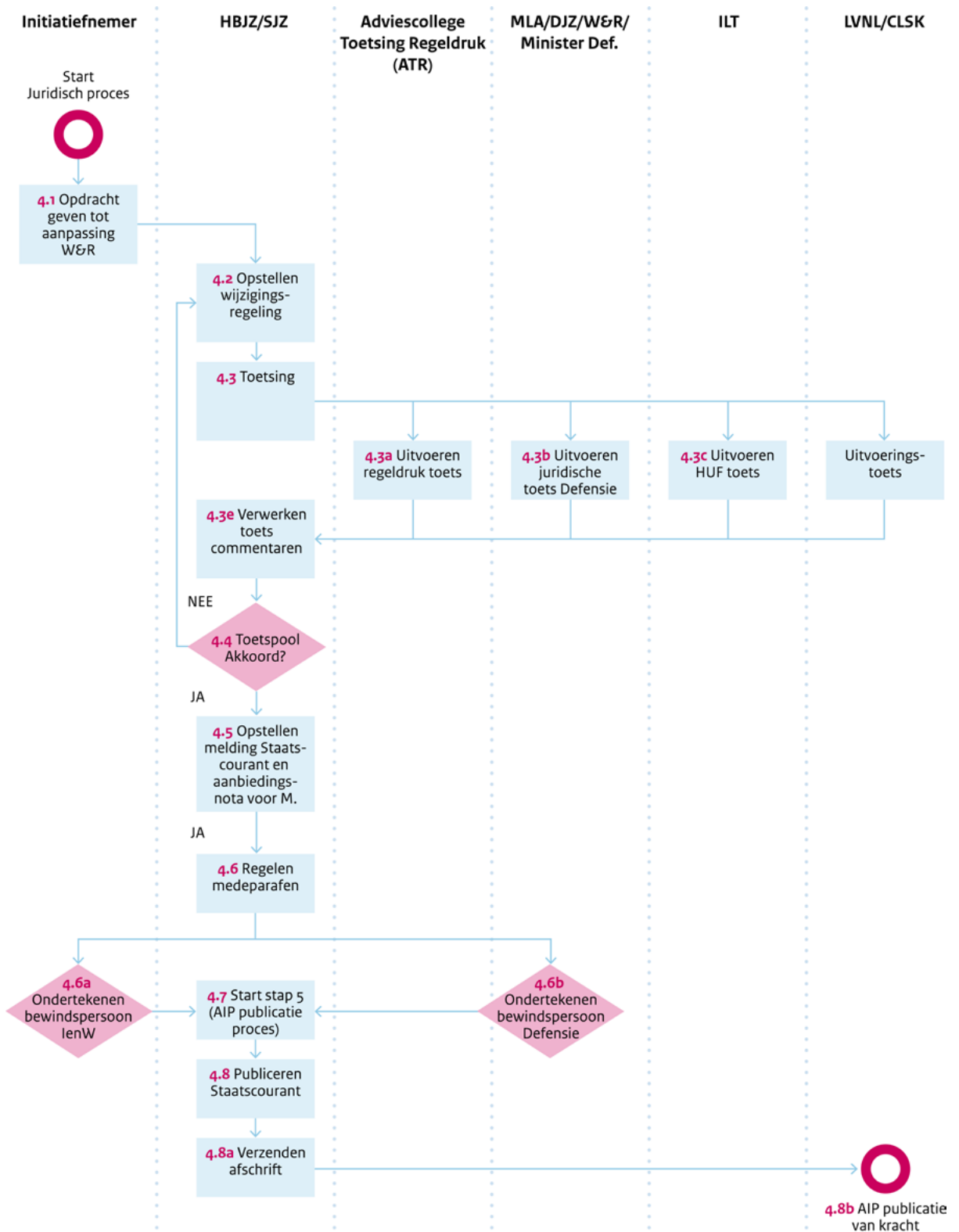
Verantwoordelijke ATM beleidseenheid

¹⁴ Het Nederlandse parlement heeft zomerreces in de maanden juli en augustus.



4 Stroomdiagram Juridisch proces

Figuur 5: Stroomschema juridisch proces



4.1 Opdracht geven tot aanpassing wet- en regelgeving (W&R)

Beschrijving De ATMB zorgt ervoor dat DGLM tijdig aan de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of in voorkomend geval de Directie Juridische Zaken (DJZ) van de MLA opdracht geeft tot wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en/of andere relevante regelingen en levert hierbij de inhoudelijke componenten aan. Waar nodig zal ILT/MLA om ondersteuning worden gevraagd om technisch-inhoudelijke input te leveren voor wijziging van de regelgeving.

Verantwoordelijke ATMB

4.2 Opstellen wijzigingsregeling

Beschrijving HBJZ (of DJZ) stelt de wijzigingsregeling op voor de Regeling luchtverkeersdienstverlening en/of andere regelingen. ILT, DGLM, MLA en LVNL leveren, indien noodzakelijk, inhoudelijke input. Tevens deelt DGLM de eerstvolgende haalbare AIRAC-datum mede aan HBJZ in verband met de beoogde inwerkingtredingdatum van de regeling.

Verantwoordelijke HBJZ

4.3 Toetsing

Beschrijving Afhankelijk van de reikwijdte van de wijziging zal de concept wijzigingsregeling aan diverse partijen ter toetsing worden voorgelegd voor o.a. De volgende onderdelen:

- Regeldruk toets (stap 4.3a)
- Juridische toets Defensie (stap 4.3b)
- Handhavings-, Uitvoerings- en Fraudebestendigheid (HUF) toets (stap 4.3c)
- Uitvoeringstoets (stap 4.3d)

In bijzondere gevallen kan het voorkomen dat ook andere toetsen moeten worden uitgevoerd (o.a. MKB toets, 'privacy impact assessment', vermogenstoets). De uitkomst van de toetsing wordt verwerkt door HBJZ (stap 4.3e)

De initiatiefnemer krijgt een bevestiging van de toets resultaten.

Verantwoordelijke HBJZ, Adviescollege toetsing regeldruk, Ministerie van Defensie/DJZ, ILT/Handhavingsbeleid, LVNL en MLA

4.4 Toetspool akkoord?

Beschrijving De HBJZ toetspool zal de uiteindelijke wijzigingsregeling, na verwerking van de toets resultaten (stap 4.3) reviewen en nogmaals juridisch inhoudelijk toetsen; een bevestiging van de review en toets resultaten zal worden verzonden aan de opsteller van de regeling.

Verantwoordelijke HBJZ

4.5 Opstellen melding Staatscourant en aanbiedingsnota voor Minister

Beschrijving	HBJZ/DJZ is verantwoordelijk voor het opstellen van een aanbiedingsnota aan de minister (voor Defensie: de staatssecretaris). Deze aanbiedingsnota wordt op inhoud afgestemd met de ATMB alvorens deze ter ondertekening wordt aangeboden bij de minister.
Verantwoordelijke	HBJZ

4.6 Regelen medeparaaf

Beschrijving	Het Ministerie van Defensie/DJZ geeft, indien noodzakelijk, een medeparaaf op de wijzigingsregeling (dit geldt vice versa voor het Ministerie van IenW/HBJZ voor wijzigingsregelingen opgesteld door het Ministerie van Defensie).
	4.6a/b Ondertekening bewindspersonen HBJZ biedt de bewindspersonen van IenW en (indien nodig) Defensie de wijzigingsregeling aan ter ondertekening/medeparaaf.
Verantwoordelijke	Min IenW, Defensie, HBJZ

4.7 Start stap 5 (AIP publicatie proces)

Beschrijving	HBJZ/DJZ draagt zorg voor een terugkoppeling van ondertekening en publicatie richting DGLM. DGLM/ATMB zorgt voor de terugkoppeling richting de initiatiefnemer. De initiatiefnemer kan vervolgens starten met het AIP publicatieproces overeenkomstig stap 5: 'AIP publicatieproces'.
Verantwoordelijke	HBJZ en ATMB

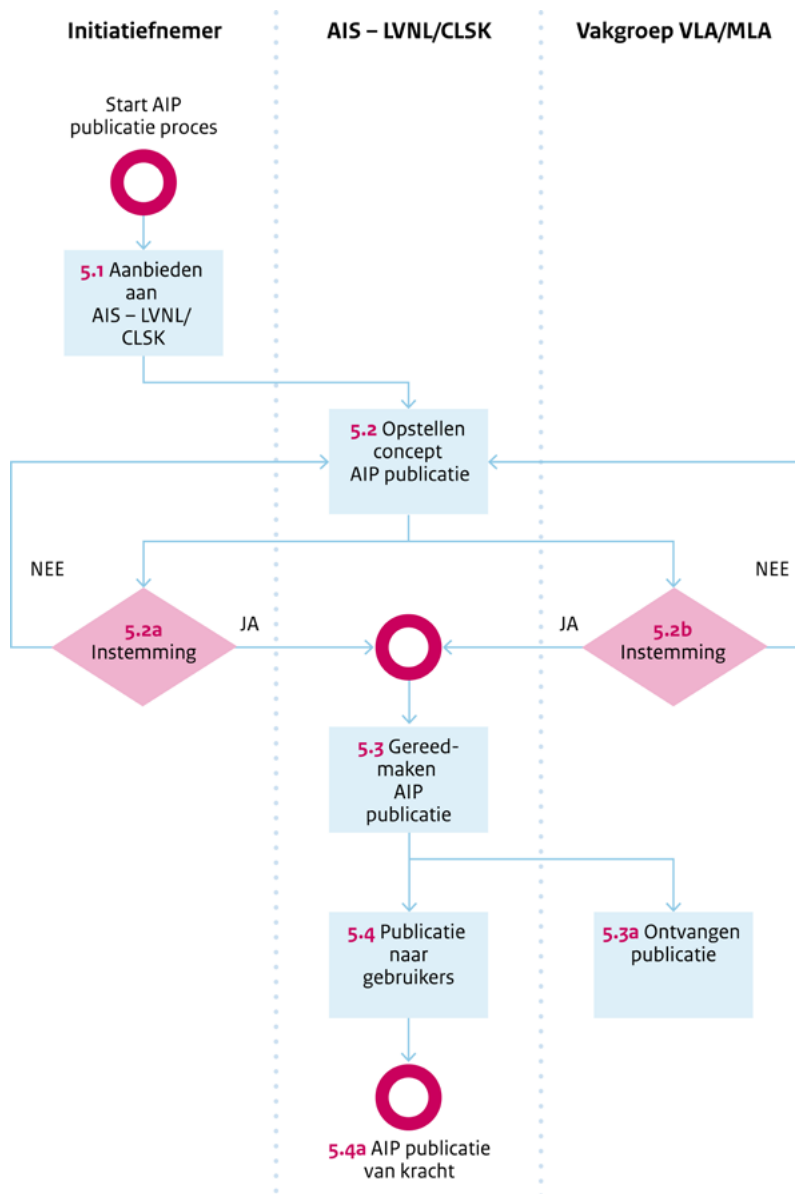
4.8 Publiceren Staatscourant

Beschrijving	HBJZ (of DJZ als Defensie verantwoordelijkheid voor wijziging van de betreffende regelgeving heeft genomen) draagt zorg voor publicatie in de Staatscourant.
	4.8a Verzenden afschrift Een afschrift van of een verwijzing naar de (elektronische) publicatie wordt door HBJZ/DJZ naar de ATMB, ILT en de initiatiefnemer verzonden.
	4.8b AIP publicatie van kracht Regeling is formeel van kracht vanaf de in de regeling opgenomen (AIRAC) datum.
Verantwoordelijke	HBJZ/DJZ



5 Stroomdiagram AIP publicatieproces

Figuur 6: Stroomschema AIP publicatieproces



5.1 Aanbieden aan AIS-LVNL/CLSK

Beschrijving	<p>Initiatiefnemer biedt aan LVNL, afdeling Aeronautical Information Service (AIS), het ontwerpdocument aan ter publicatie in de AIP. In het geval de MilAIP geraakt wordt, dan wordt het ontwerpdocument aan CLSK(AIS) aangeleverd. In dit geval worden de stappen 5.2 en 5.3 door CLSK(AIS) uitgevoerd en stap 5.2b door de MLA. Hiervoor zijn tussen LVNL(AIS) en CLSK(AIS) afspraken (in een Service Level Agreement) vastgelegd.</p> <p>De initiatiefnemer ontvangt een ontvangstbevestiging van LVNL/AIS of CLSK/AIS.</p>
Verantwoordelijke	Initiatiefnemer
Extra info	<p>Kopieën van de akkoordverklaring van de gezamenlijke ATM beleidseenheid en het resultaat van de vakgroep VLA beoordeling worden meegezonden.</p> <p>Initiatiefnemer zal de vakgroep VLA van alle tussentijdse wijzigingen op het ontwerpdocument en/of wijzigingen op het concept AIP per e-mail (met aangepast kaartoverzicht) in kennis stellen.</p>

5.2 Opstellen concept AIP publicatie

Beschrijving	<p>AIS-LVNL/CLSK start met de voorbereidingen voor de AIP publicatie, indien door initiatiefnemer alle daartoe benodigde documenten, inclusief het resultaat van de beoordeling door de vakgroep VLA en de akkoordverklaring van de gezamenlijke ATM beleidseenheid, zijn ingediend.</p> <p>Randvoorwaarde is dat, indien regelgeving moet worden aangepast, het juridische proces is afgerond. Of er regelgeving gewijzigd moet worden en welke regelingen dit zijn, is door de vakgroep VLA opgenomen in de beoordelingsbrief. Door de initiatiefnemer zal moeten worden aangetoond dat in voorkomend geval de nieuwe regelgeving door de minister ondertekend is. Zoals in stap 4.7 van het juridische proces beschreven is, heeft de initiatiefnemer hiervan bericht ontvangen van DGLM.</p> <p>AIS-LVNL/CLSK stelt de AIP publicatie in concept op en legt deze voor aan de initiatiefnemer (stap 5.2a). Een concept AIP publicatie is over het algemeen reeds bij het ontwerp 1.0 toegevoegd en door de initiatiefnemer én vakgroep VLA beoordeeld. Als nadien hierop alsnog wijzigingen hebben plaatsgevonden is een aanvullende (nieuwe) instemming van de initiatiefnemer en vakgroep VLA benodigd (ref. stap 5.2b).</p>
Verantwoordelijke	LVNL/Initiatiefnemer/vakgroep VLA
Extra info	<p>Het opstellen van een concept AIP (Stap 5.2) vindt over het algemeen plaats als onderdeel van het opstellen van het ontwerpdocument (ref. Planuitwerking H3).</p> <p>Zie ook bijlage 6 voor aanlevering en publicatie van aeronautische data en -informatie AIM.</p>

5.3 Gereedmaken AIP publicatie

Beschrijving	LVNL/AIS maakt de AIP klaar voor publicatie. LVNL/AIS stuurt de “Definitieve AIP wijziging” in Pdf formaat per e-mail naar Vakgroep-VLA@ILenT.nl van de ILT (stap 5.3a) en de ATMB. In het geval de MilAIP geraakt wordt zal CLSK/AIS voor interne publicatie zorg dragen.
Verantwoordelijke	LVNL, CLSK

5.4 Publicatie naar gebruikers

Beschrijving	LVNL/AIS publiceert op de AIRAC publicatie datum de AIP wijziging op de website. Zes weken na publicatiedatum van de AIP wijziging is deze op de vastgestelde AIRAC-datum van kracht (stap 5.4a). In het geval de MilAIP geraakt wordt zal CLSK/AIS zorg dragen voor publicatie naar de (militaire) gebruikers.
Verantwoordelijke	LVNL, CLSK

Bijlagen

Bijlage 1: Wettelijk kader en relevante AIP secties 60

Bijlage 2: Aanvraagformulier 66

Bijlage 3: Onderverdeling AIP wijzigingen 68

Bijlage 4: Wijziging van luchthavenbesluiten en -regelingen 69

Bijlage 5: Termijnen en doorlooptijden 72

Bijlage 6: Aanlevering en publicatie aeronautische data en -informatie AIM 75

Bijlage 7: Lijst met contactgegevens 76

Bijlage 8: Handreiking participatie 77

Bijlage 9: Criteria Catalogus Luchtruim 78

Bijlage 1:

Wettelijk kader en relevante AIP¹⁵ secties

De Ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de luchtvaart binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam (FIR). Zij kunnen een afgewogen besluit tot wijziging van de luchtruimindeling of luchtverkeersroutes en -procedures pas nemen als het besluit is onderbouwd en de verschillende belangen inzichtelijk zijn gemaakt.

Artikel 5.11 van de Wet luchtvaart bevat de wettelijke basis voor besluiten over wijzigingen in het luchtruim.

Artikel 5.10, lid 2 van de Wet luchtvaart bevat de wettelijke basis voor de Regeling beperking of verbod burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden 2018. In deze regeling zijn onder meer militaire oefengebieden en gebieden t.b.v. nationale herdenkingen opgenomen.

Het Besluit Luchtverkeer 2014¹⁶ stelt eisen aan de te doorlopen stappen voor het ontwerp en wijziging van luchtruim en procedures.

Wet luchtvaart artikel 5.11

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur:
 - a. worden, met inachtneming van het type en de dichtheid van het luchtverkeer, delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam alsmede luchtvaartterreinen aangewezen waar de daarbij bepaalde vormen van luchtverkeersdiensten worden verleend;
 - b. worden in het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersroutes en -procedures vastgesteld, waaronder mede zijn begrepen naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen;
 - c. kunnen delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam worden aangewezen als bijzondere luchtverkeersgebieden, waar daarbij gegeven voorschriften gelden.
2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing of vrijstelling verlenen van het bepaalde bij of krachtens het eerste lid, mede met inachtneming van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer. Aan de ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden. Het is verboden in strijd met die voorschriften of beperkingen te handelen.

¹⁵ AIP = Aeronautical Information Publication; de luchtvaargids met regels voor luchtvaardenden en luchtverkeersleiders die gelden in het Nederlandse luchtruim. De MilAIP, luchtvaartgids voor de militaire luchtvaart, volgt dezelfde hoofdindeling als de civiele AIP.

¹⁶ Besluit van 5 december 2014 tot vaststelling van nieuwe regels inzake het luchtverkeer ter uitvoering van verordening (EU) nr. 923/2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels.

Wet luchtvaart artikel 5.10 lid 2

Artikel 5.10

1. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer tijdelijk of blijvend beperken of verbieden boven Nederland of gedeelten daarvan:
 - a. om redenen van openbare orde en veiligheid;
 - b. om andere dringende redenen, waarbij het uitoefenen van de luchtvaart en omstandigheden of gebeurtenissen op het aardoppervlak elkaar kunnen beïnvloeden;
2. Onze Minister van Defensie kan bij ministeriële regeling het uitoefenen van het burgerluchtverkeer beperken of verbieden om reden van militaire noodzaak.
3. Op voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, worden bij algemene maatregel van bestuur regels gesteld met betrekking tot het uitoefenen van het burgerluchtverkeer boven gebieden aangewezen overeenkomstig artikel 1.2, tweede lid, onder b, van de Wet milieubeheer.
4. Van de regelingen krachtens het eerste en tweede lid wordt mededeling gedaan via de luchtvaartpublicaties bedoeld in artikel 5.23, eerste lid, onder d, en voor zover nodig via de verlener van luchtverkeersdiensten aan de betrokken gezagvoerder.
5. Het is verboden aan het luchtverkeer deel te nemen in strijd met het bepaalde krachtens het eerste, tweede en derde lid van dit artikel.

Besluit luchtverkeer 2014

In relatie tot art. 5.11 en de te doorlopen stappen voor een wijziging van luchtruim en procedures zijn m.n. artikel 5, 6, 7 en 8 van H2 van het Besluit Luchtverkeer 2014 van belang.

Artikel 5. Aanwijzing van luchtruimte en gecontroleerde luchthavens

1. Bij regeling van Onze Minister worden in het vluchtinformatiegebied Amsterdam aangewezen:
 - a. algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
 - b. plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden, en
 - c. gecontroleerde luchthavens.
2. Onze Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtruimclassificatie, bedoeld in verordening (EU) nr. 923/2012, deel 6, vast.
3. Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald:
 - a. door welke verlener van luchtverkeersdiensten;
 - b. in welke gebieden binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam, en
 - c. op welke gecontroleerde luchthavens, luchtverkeersdiensten worden verleend.

Artikel 6. Uitvoering van verlenen van luchtverkeersdiensten

Bij regeling van Onze Minister worden regels gegeven voor:

- a. de wijze waarop luchtverkeersdiensten worden verleend;
- b. de wijze waarop de luchtvaarttelecommunicatie wordt verzorgd, en
- c. de wijze waarop het verstrekken van gegevens en luchtvaartinlichtingen tijdens de vlucht wordt verzorgd.

Artikel 7. Luchtverkeersroutes en -procedures

1. Bij regeling van Onze Minister worden in het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersroutes en -procedures, waaronder mede zijn begrepen naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen voor luchthavenverkeer vastgesteld.
2. De gezagvoerder voert een vlucht uit volgens de bij regeling van Onze Minister vastgestelde luchtverkeersroutes en -procedures alsmede luchtverkeerspatronen voor luchthavenverkeer tenzij door een verlener van luchtverkeersleidingsdiensten een anders luidende opdracht is gegeven.

Artikel 8. Radio Mandatory Zone, Transponder Mandatory Zone, aerodrome traffic zone, helicopter protection zone of helicopter traffic zone

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen delen van het luchtruim met vastgestelde afmetingen worden benoemd tot Radio Mandatory Zones waarbinnen het meenemen en gebruiken van radioapparatuur verplicht is. Onze Minister kan in die regeling informatie benoemen die in aanvulling op deel 6 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/212 bij het binnenvliegen van een dergelijk deel van het luchtruim wordt gemeld.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen delen van het luchtruim met vastgestelde afmetingen worden benoemd tot Transponder Mandatory Zones waarbinnen het meenemen en gebruiken van drukhoogterapperende transponders verplicht is.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen delen van het luchtruim rondom een luchthaven met vastgestelde afmetingen worden aangewezen als aerodrome traffic zones ter bescherming van het luchthavenluchtverkeer.
4. Bij regeling van Onze Minister kunnen delen van het luchtruim rondom boor- of productieplatforms met vastgestelde afmetingen worden aangewezen als helicopter protection zones of helicopter traffic zones ter bescherming van helikopters die manoeuvres uitvoeren.

Wet luchtvaart artikel 8.50

(van toepassing op luchthavens met een regionaal karakter)

Indien voor een luchthaven op grond van artikel 5.11, eerste lid, onderdeel b, luchtverkeersroutes en -procedures worden vastgesteld, geschiedt vaststelling van het deel van de luchtverkeersroutes die zijn gelegen in het plaatselijk luchtverkeersleidinggebied, en vaststelling van de luchtverkeersprocedures, in overeenstemming met gedeputeerde staten. Bij de vaststelling van deze routes en procedures wordt het advies van gedeputeerde staten gevolgd, tenzij dit niet mogelijk is met het oog op de vliegveiligheid, de indeling van het luchtruim of de capaciteit van het luchtruim.

Regeling Luchtverkeersdienstverlening

Artikel 2. Algemene luchtverkeersleidingsgebieden en naderingsverkeersleidingsgebieden

Artikel 3. Luchtverkeersroutes

1. De luchtverkeersroutes alsmede de per route geldende gebruiksbeperkingen in de Amsterdam FIR zijn de luchtverkeersroutes en gebruiksbeperkingen die zijn vastgesteld door de minister en die zijn opgenomen in de luchtvaartgids, hoofdstuk ENR 3 en 6.
2. Binnen de Shaded Area kunnen bij overeenkomst als bedoeld in artikel 17 tussen AOCs Nieuw Milligen en ACC Amsterdam respectievelijk UAC Maastricht afspraken worden gemaakt over de uitvoering van militaire vluchten.

Artikel 5. Gecontroleerde luchtvaartterreinen en plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden.

Artikel 23. Procedures en patronen

De naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede de luchtverkeerspatronen voor luchthavenverkeer, zijn de procedures en patronen die door de minister zijn vastgesteld en die zijn opgenomen in de luchtvaartgids, hoofdstukken AD 2 en 3.

Relevante AIP secties

Vanwege de dynamische verwijzing naar de AIP zijn de onder Wet luchtvaart artikel 5.10 en 5.11 vallende AIP onderwerpen en paragrafen opgenomen.

Hoofdstuk AIP	Sub-hoofdstuk	Onderwerp	AIP pagina
Enroute			
ENR 1	ENR 1.4	ATS Airspace	ENR 1.4-1 e.v.
ENR 2	ENR 2.1	FIR, CTA, TMA, CTR	ENR 2.1-1 e.v.
ENR 2	ENR 2.2 §3.1.1	North Sea Area Amsterdam	ENR 6-2.5
ENR 2	ENR 2.2 §4	Radio Mandatory Zones	
ENR 2	ENR 2.2 §5	Transponder Mandatory Zones	ENR 6-2.6
ENR 3	ENR 3.3	Area Navigation Routes	ENR 3.3. e.v.
ENR 3	ENR 3.4	Helicopter Routes	ENR 3.4-1 e.v.
ENR 5	ENR 5.1	Prohibited, Restricted and Danger Areas	
	ENR 5.2	Military Exercise and Training Areas	ENR 5.2-1, 5.2-2
ENR 6		Airspace Structure and ATS Airspace Classification	
ENR 6	ENR 6.3.1	En Route chart – ICAO	ENR 6-3.1
ENR 6		North Sea Operations	ENR 6-3.1
Luchthaven Ameland (EHAL)			
AD EHAL	EHAL AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHAL		Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's
Luchthaven Schiphol (EHAM)			
AD EHAM	EHAM AD 2.17	ATS airspace	
AD EHAM	EHAM AD 2.21	Noise abatement procedures	
AD EHAM	EHAM AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHAM	EHAM AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC, APDC, AOC, GMC and PATC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Budel (EHBD)			
AD EHBD	EHBD AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHBD	EHBD AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's

Hoofdstuk AIP	Sub-hoofdstuk	Onderwerp	AIP pagina
Luchthaven Maastricht Aachen (EHBK)			
AD EHBK	EHBK AD 2.17	ATS airspace	
AD EHBK	EHBK AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHBK	EHBK AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC, APDC, AOC, and PATC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Drachten (EHDR)			
AD EHDR	EHDR AD 2.22	VFR Flight procedures and regulation	
AD EHDR	EHDR AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's
Luchthaven (MIL) Eindhoven (EHEH)			
AD EHEH	EHEH AD 2.17	ATS airspace	
AD EHEH	EHEH AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHEH	EHEH AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC, APDC, GMC and AOC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Eelde (EHGG)			
AD EHGG	EHGG AD 2.17	ATS airspace	
AD EHGG	EHGG AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHGG	EHGG AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC, APDC and AOC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Hoogeveen (EHHO)			
AD EHHO	EHHO AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHHO	EHHO AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's
Luchthaven Hilversum (EHHV)			
AD EHHV	EHHV AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHHV	EHHV AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC and GMC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven (MIL) de Kooy (EHKD)			
AD EHKD	EHKD AD 2.17	ATS airspace	
AD EHKD	EHKD AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHKD	EHKD AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC and AOC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Lelystad (EHLE)			
AD-EHLE	EHLE AD 2.17	ATS airspace	
AD-EHLE	EHLE AD 2.22	Flight Procedures	
AD-EHLE	EHLE AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC and AOC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Midden Zeeland (EHMZ)			
AD EHMZ	EHMZ AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHMZ	EHMZ AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's

Hoofdstuk AIP	Sub-hoofdstuk	Onderwerp	AIP pagina
Luchthaven Oostwold (EHOW)			
AD EHOW	EHOW AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHOW	EHOW AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's
Luchthaven Rotterdam (EHRD)			
AD EHRD	EHRD AD 2.17	ATS airspace	
AD EHRD	EHRD AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHRD	EHRD AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC, APDC, GMC and AOC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Seppe (EHSE)			
AD EHSE	EHSE AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHSE	EHSE AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's
Luchthaven Stadskanaal (EHST)			
AD EHST	EHST AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHST	EHST AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Teuge (EHTE)			
AD EHTE	EHTE AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHTE	EHTE AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC, GMC and AOC charts)	Genoemde pagina's
Luchthaven Terlet (EHTL)			
AD EHTL	EHTL AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's
Luchthaven Texel (EHTX)			
AD EHTX	EHTX AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHTX	EHTX AD 2.22	Charts related to an aerodrome (excluding ADC chart)	Genoemde pagina's
Luchthaven Twente (EHTW)			
AD EHTW	EHTW AD 2.22	Flight Procedures	
AD EHTW	EHTW AD 2.24	Charts related to an aerodrome (excluding ADC charts)	Genoemde pagina's
Amsterdam Heliport (EHHA)			
AD EHHA	EHHA AD 3.21	Flight Procedures	
AD EHHA	EHHA AD 3.23	Charts related to heliport (excluding ADC charts)	Genoemde pagina's
Eemshaven Heliport (EHHE)			
AD EHHE	EHHE AD 3.21	Flight Procedures	
AD EHHE	EHHE AD 3.23	Charts related to heliport (excluding ADC charts)	Genoemde pagina's

Bijlage 2:

Aanvraagformulier

Aanvraagformulier: wijziging luchtruim of vliegprocedure van structurele aard¹⁷

Dit aanvraag formulier maakt deel uit van het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures en is bedoeld om een wijzigingsinitiatief in luchtruim of vliegprocedure aan te melden bij de gezamenlijke ATM beleidseenheid van DGLM en MLA (ATMB). Op basis van deze aanvraag zal de ATMB de vervolgstappen bepalen en terugkoppelen met de aanvrager.

Dit formulier kan worden verzonden aan: atmbeleidseenheid@minienw.nl

Aanvrager/Initiatiefnemer (organisatie en contactpersoon)	
Airspace Structure Design¹⁸/ Flight procedure design (FPD)¹⁹ organisatie indien niet de initiatiefnemer	
Voorgestelde wijziging (titel en korte omschrijving van de wijziging evt. aangevuld met afbeelding. Kan als bijlage worden verzonden) ²⁰	
Titel voorgestelde wijziging:	
Korte omschrijving:	
AIP referentie (sectie en hoofdstuk)	
Motivatie	
Verwachte impact op de omgeving (geluid, milieu)	

¹⁷ Functionele ATM wijzigingen i.h.k.v. EC 2017/373 dienen tevens gemeld te worden bij de NSA.

¹⁸ Organisaties die in het Nederlandse luchtruim Airspace Structures mogen ontwerpen zijn Air Navigation Service Providers (LVNL, CLSK en MUAC) en gecertificeerde Flight Procedure Design (FPD) organisaties.

¹⁹ In Annex XI van verordening (EU) 2017/373 zijn specifieke eisen opgenomen voor verleners van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures (Deel-FPD). Certificering van FPD organisaties wordt in Nederland uitgevoerd door de ILT.

²⁰ Betreft de aanvraag regulier onderhoud aan een vliegprocedure en is er geen wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en/of andere relevante regelingen benodigd, kan het ontwerp het 'light' proces volgen en direct ter beoordeling worden aangeboden aan de vakgroep VLA.

Geïdentificeerde stakeholders	
--------------------------------------	--

Realisatiedatum	
------------------------	--

In te vullen door gezamenlijke ATM beleidseenheid

Volgnummer	
Is wijzigingsproces luchtruim van toepassing	Ja / nee
Soort wijziging	'Alleen AIP' ²¹ ²² / Light / Medium / Heavy
Is er een beleidsafweging noodzakelijk	Ja / nee
Is er een participatieplan voor externe stakeholders noodzakelijk	Ja / nee
Is wijziging regelgeving noodzakelijk	Ja / nee
Is een ANSP uitvoeringstoets noodzakelijk	Ja / nee

Advies gezamenlijke ATM beleidseenheid

Wijzigingsvoorstel akkoord	Ja / nee / onder voorbehoud
Toelichting	

Vervolgstap initiatiefnemer

Zie laatste versie wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures:

rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart

- Alleen AIP wijziging: AIP-wijziging voorleggen aan vakgroep VLA
- Light wijziging: opstellen ontwerpdocument (zie stap 3.1- wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures) en aanbieden bij de vakgroep VLA (stap 3.4)
- Medium/heavy wijziging: opstellen plan van aanpak incl. participatieplan (zie stap 2- wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures) en ter toetsing aanbieden bij de ATM beleidseenheid.

²¹ Voor 'Alleen AIP' wijziging is geen vaststelling door bevoegd gezag benodigd.

²² De definitieve concept AIP-publicatie moet te allen tijde voorgelegd worden aan Vakgroep-VLA. Pas na instemming kan worden overgegaan tot AIP-publicatie

Bijlage 3: Onderverdeling AIP wijzigingen

	Alleen AIP wijziging	Wijziging 'Light' proces	Wijziging 'Medium' proces	Wijziging 'Heavy' proces
Relatie met WL²³	Valt juridisch niet onder artikel 5.10 lid 2 of 5.11 WL.	Valt juridisch wel onder artikel 5.10 lid 2 of 5.11 WL.	Valt juridisch wel onder artikel 5.10 lid 2 of 5.11 WL.	Valt juridisch wel onder artikel 5.10 lid 2 of 5.11 WL.
Typering	(Administratieve) wijzigingen met beperkte impact. <u>Voorbeelden (onder voorbehoud van definitieve check):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Update magnetische variaties • Update topografie kaartmateriaal • Update van obstakels zonder vliegtechnische gevolgen • Verhogen OCH / OCA • Update kaartstijlen en layout zonder er afwijkingen tav ICAO worden geïntroduceerd. 	Structurele beperkte wijziging luchtruim en/of vliegprocedure. <u>Voorbeelden:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Kleine aanpassing vliegroute zonder of (nadelige) effecten voor luchtruimgebruikers en/of omgeving • Aanpassen luchtruim classificatie. 	Structurele wijziging luchtruim en/of vliegprocedure. <u>Voorbeelden:</u> <ul style="list-style-type: none"> • (Kleine) aanpassing naderings- en vertrek-procedures bij een luchthaven • Aanpassen luchtruimgrenzen onder 1800 m (6.000 ft) hoogtegrens • Aanpassen luchtruim classificatie. 	Structurele wijziging luchtruim en/of vliegprocedure, <u>met politiek-bestuurlijk-maatschappelijke impact.</u> <u>Voorbeelden:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Luchtruimherziening • Wijzigen routes en luchtruim-structuur tbv Lelystad Airport • Introductie nieuwe Initial Approach Fix met aansluitroutes naar luchthaven(s).
Aanvraag bij ATM aan de voorkant	Ja. ATMB toetst of wijziging binnen beleid past en checkt inschatting initiatiefnemer mbt participatie en vervolproces.	Ja. ATMB toetst of wijziging binnen beleid past en checkt inschatting initiatiefnemer mbt participatie en vervolproces.	Ja. ATMB toetst of wijziging binnen beleid past en checkt inschatting initiatiefnemer mbt participatie en vervolproces.	Ja. ATMB toetst of wijziging binnen beleid past en checkt inschatting initiatiefnemer mbt participatie en vervolproces.
Toets	<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijk Vakgroep VLA op AIP wijziging • Mogelijk ILT/NSA (indien ATM functioneel systeem wordt geraakt). 	<ul style="list-style-type: none"> • Vakgroep VLA op AIP wijziging • Mogelijk ILT/NSA (indien ATM functioneel systeem wordt geraakt). 	<ul style="list-style-type: none"> • Vakgroep VLA op AIP wijziging • Waarschijnlijk ILT/NSA (indien ATM functioneel systeem wordt geraakt). 	<ul style="list-style-type: none"> • Vakgroep VLA op AIP wijziging • Zeer waarschijnlijk ILT/NSA (indien ATM functioneel systeem wordt geraakt).
Participatie	<ul style="list-style-type: none"> • Geen. 	<ul style="list-style-type: none"> • In beginsel beperkte informatie/consultatie stakeholders. • Internetconsultatie valt hoogstwaarschijnlijk onder uitzonderingsgrond(en) en is hoogstwaarschijnlijk niet nodig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consultatie stakeholders en/of belanghebbenden • Mogelijk beperkte participatie met bestuurlijke partners (provincie/gemeente) • Internetconsultatie nodig, tenzij de uitzonderingsgronden van toepassing zijn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Actieve betrokkenheid 'ketenpartners': LVNL/CLSK/MUAC/IenW/MLA • Uitgebreide consultatie stakeholders • Participatie met bestuurlijke partners (provincie/gemeente) • Waarschijnlijk directe participatie belanghebbenden (bv burgers/omgeving), bv via inspraakavonden. • Internetconsultatie nodig, uitzonderingsgronden hoogstwaarschijnlijk niet van toepassing • Internetconsultatie wordt in principe uitgevoerd als onderdeel uitvoering participatieplan.
Vaststelling M	Geén vaststelling M nodig.	<ul style="list-style-type: none"> • Vaststelling M nodig, met nota ATMB. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vaststelling M nodig • Afhankelijk van impact, mogelijk advies LVC. 	<ul style="list-style-type: none"> • Actievere (tussentijdse) betrokkenheid M en mogelijk TK, afhankelijk van bestuurlijk-maatschappelijke impact • Vaststelling op initiatief aan de voorkant, informeren over voortgang • Uiteindelijk vaststelling M nodig op doorvoeren wijziging, met advies LVC (-staf) en waarschijnlijk betrokkenheid bestuurlijke partners / omgeving.
Juridisch proces	Geén juridisch proces, dus geen wijziging in bestaande wet- en regelgeving.	Geen aanpassing ministeriële regeling benodigd.	Mogelijk aanpassing wet- en regelgeving benodigd. In dat geval ook ondertekening M op wijzigingsregeling.	Aanpassing wet- en regelgeving is zeer waarschijnlijk. In dat geval ook ondertekening M op wijzigingsregeling.

²³ Alleen wijzigingen met een structureel, blijvend karakter vallen onder het hier beschreven proces. Wijzigingen die niet onder dit proces vallen betreft wijzigingen met een tijdelijk karakter, zoals mitigerende maatregelen, TGBs of luchtruimsluitingen.

Bijlage 4:

Wijziging van luchthavenbesluiten en -regelingen

In de Wet luchtvaart worden verschillende typen luchthavens onderscheiden waarvoor verschillende procedures moeten worden gevolgd in geval van wijziging van de gebruiksmogelijkheden en de daarmee samenhangende eisen en (milieu)regels en normen.

Bij de aanvraag of wijziging van een Luchthavenbesluit of een Luchthavenregeling moet al in het voorstadium (voorafgaande aan de start van de formele procedure) worden onderzocht of er instelling/wijziging van luchtverkeersroutes of -procedures nodig is. In dat geval zal parallel het ‘Wijzigingsproces Luchtruim en Vliegprocedures’ worden gevolgd. Indien dit werkproces te laat wordt gestart, kan het leiden tot beperkingen in de uitvoerbaarheid van een Luchthavenbesluit of een Luchthavenregeling indien vliegroutes en/of procedures gewijzigd moeten worden.

Categorieën luchthavens

De Wet luchtvaart onderscheidt de volgende luchthavens:

- a. de luchthaven Schiphol
- b. overige burgerluchthavens
- c. militaire luchthavens (incl. eventueel burgermedegebruik)

Overige burgerluchthavens zijn van regionale betekenis of van nationale betekenis. Deze luchthavens zijn van nationale betekenis indien:

- a. zij zijn gelegen buiten provinciegrenzen zoals bepaald bij of krachtens de Provinciewet, of
- b. dit bij wet is bepaald.

In artikel 8.1, derde lid, Wet luchtvaart is bepaald dat de van de overige burgerluchthavens Lelystad, Eelde, Maastricht en Rotterdam van nationale betekenis zijn.

Procedures luchthavens

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

De wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is geregeld in Afdeling 8.3 van de Wet luchtvaart. Het luchthavenverkeerbesluit bevat regels omtrent het luchthavenluchtverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. Het luchthavenverkeerbesluit bevat in ieder geval regels omtrent de gevallen waarin van een luchtverkeerweg gebruik gemaakt wordt, een op beperking van belasting gerichte wijze van gebruik van het luchtruim in andere gevallen en de beschikbaarheid van de luchthaven voor het luchthavenluchtverkeer. In het luchthavenverkeerbesluit wordt de wijze van gebruik van de luchtverkeerswegen geregeld (zie artikel 8.17, derde lid, onder a, Wet luchtvaart). Het is van belang om de relatie tussen het luchthavenverkeerbesluit en het ‘Wijzigingsproces Luchtruim en Vliegprocedures’ te leggen.



Als een wijziging van het luchtruim een wijziging van een luchtverkeerweg betreft zal ook het luchthavenverkeerbesluit moeten worden gewijzigd. Bij de planning moet rekening worden gehouden met een langdurende procedure. Het Ministerie van IenW is voor Schiphol het bevoegd gezag, DGLM heeft hierin dan ook een leidende rol gelet op de te doorlopen procedure voor het LVB.

Overige luchthavens

Luchthavens van nationale betekenis

Het Rijk is, naast Schiphol, bevoegd gezag voor de andere luchthavens van nationale betekenis, zijnde Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht en de militaire luchthavens. Voor deze luchthavens is op basis van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig, waarbij de milieubelasting en overige externe effecten op basis van het aantal en type vliegtuigbewegingen en de luchtverkeersroutes- en -procedures is bepaald. Dit vormt de basis voor de handhaving van de luchthavenexploitatie en de ruimtelijke beperkingen die in de omgeving gelden. De helidekken op mijnbouwinstallaties in de Noordzee zijn ook benoemd als luchthavens van nationale betekenis, zij liggen buiten de provinciegrenzen. Voor deze luchthavens volstaat een luchthavenregeling (Afdeling 8.4.3 van de Wet luchtvaart), aangezien de milieubelasting niet zodanig is dat daaraan buiten het luchthavengebied ruimtelijke consequenties moeten worden verbonden.

Luchthavens van regionale betekenis

Het provinciaal bestuur is bevoegd gezag voor de luchthavens van regionale betekenis. De Wet luchtvaart maakt onderscheid tussen luchthavens van regionale betekenis met een luchthavenbesluit (Afdeling 8.3.2 van de Wet luchtvaart) en luchthavens van regionale betekenis met luchthavenregeling (Afdeling 8.3.3. van de Wet luchtvaart), met daarbij vergelijkbare regels als voor een luchthaven van nationale betekenis.

Afstemming procedure luchthavenbesluit en luchtruim-en vliegprocedurewijziging:

Indien bij het vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit ook een wijziging van de luchtverkeersroutes en -procedures aan de orde is, dienen de procedure van het luchthavenbesluit en de luchtruimwijziging op elkaar te worden afgestemd om daarmee te kunnen borgen dat:

- de luchtverkeersroutes en -procedures uitvoerbaar en robuust zijn, aangezien zij als een van de bouwstenen dienen als een Milieu effectrapportage (MER) voor het luchthavenbesluit wordt opgesteld. In de praktijk betekent dit dat bij het ter inzage leggen van het concept luchthavenbesluit, inclusief de MER, minimaal een haalbaarheidstoets op de vast te stellen luchtverkeersroutes en -procedures kan worden overlegd; mijlpaal: datum vaststellen van het concept luchthavenbesluit;
- na het doorlopen van de publieke procedure en het formeel vaststellen van het luchthavenbesluit óók de luchtruimwijziging overeenkomstig het 'Wijzigingsproces Luchtruim en Vliegprocedures' moet zijn goedgekeurd; mijlpaal: datum vaststellen definitief luchthavenbesluit;
- de luchtverkeersroutes en -procedures in werking treden gelijktijdig met dan wel zeer kort volgend op de inwerkingtredingsdatum van het luchthavenbesluit; in de praktijk volgen luchtruimwijzigingen de AIRAC-cyclus; mijlpaal: in nader overleg te bepalen.

Indien andersom de luchtverkeersroutes- en procedures in het invloed gebied van een luchthaven een wijziging behoeven, moet de initiatiefnemer (laten) beoordelen of dit gevolgen heeft voor de milieuregels en normen in het luchthavenbesluit. Indien daaruit blijkt dat een wijziging negatieve gevolgen heeft voor de op basis van de milieuregels en normen vastgestelde ruimtelijke beperkingengebieden, dan zal de wijziging óf het luchthavenbesluit moeten worden aangepast, ofwel in overleg met de luchthavenexploitant een eventuele beperking van de milieuruimte moeten worden geaccepteerd.

Afstemming Gedeputeerde Staten van de provincie

Artikel 8.50 Wet luchtvaart is van toepassing op luchthavens van regionale betekenis. Het betreft de vaststelling van luchtverkeersroutes en -procedures op grond van artikel 5.11, eerste lid, onder b, Wet luchtvaart. De vaststelling van luchtverkeersroutes en -procedures, voor het deel van de luchtverkeersroutes die zijn gelegen in het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, en de vaststelling van luchtverkeersprocedures, dient in overeenstemming met Gedeputeerde Staten te gebeuren. Het advies van Gedeputeerde Staten wordt gevolgd, tenzij dit niet mogelijk is met het oog op de vliegveiligheid, de indeling van het luchtruim of de capaciteit van het luchtruim.

Bijlage 5: Termijnen en doorlooptijden

Stap	Deelproces	Product	Wie	Weken				Besluit	Opmerking
				AIP only	Light	Medium	Heavy		
1. Initiatief aanvraag	Beoordeling aanvraag-formulier	Email van ATMB aan initiatief-nemer met resultaat van de beoordeling	ATMB/ILT	3	3	3	3	go/no go	3 wkn: betreft maximale doorlooptijd (ná ontvangst aanvraagformulier); Zo mogelijk krijgt de initiatiefnemer eerder bericht.
	2. Concretiseren initiatief	Opstellen PvA	PvA	Initiatief-nemer	nvt	nvt	X	X	X: initiatiefnemer bepaalt zelf benodigde tijd voor opstellen PvA. E.e.a. wellicht afhankelijk van complexiteit van de wijziging en mate van te verwachten participatie
	Toetsing PvA	Email van ATMB aan initiatief-nemer met resultaat van de beoordeling	Medium: ATMB Heavy: LVC	nvt	nvt	3	12	go/no go	Medium: Uiterlijk 3 wkn) ná ontvangst (max. Doorlooptijd) PvA; zo mogelijk eerder. Heavy: loopt via LVC(-staf). LVC komt 4x p/j bij elkaar. 12 wkn betreft max. doorlooptijd. Zo mogelijk vindt toetsing schriftelijk plaats en kan 'go/no go' besluit eerder worden afgegeven.
3. Plan-uitwerking	Opstellen ontwerp (POD) en uitvoeren participatie	Ontwerp-document versie 0.n	Initiatief-nemer		X	X	X		X: initiatiefnemer bepaalt zelf benodigde tijd voor opstellen ontwerpdocument 0.n en wanneer ontwerpdocument wordt aangeboden aan ILT/MLA ter beoordeling; Als het enkel operationele afstemming betreft dan kunnen de doorlooptijden korter zijn. Doorlooptijd mede afhankelijk van complexiteit ontwerp, hoeveelheid participatie en verwerken feedback.
	Beoordeling vakgroep VLA	email met resultaat beoordeling	VLA/MLA	ca: 1-12 wkn, zo nodig meer	ca: 1-12 wkn, zo nodig meer	ca: 12-26 wkn, zo nodig meer	ca: 12-52 wkn, zo nodig meer	acceptatie ja/nee	AIP only en Light: Vakgroep VLA geeft aan of beoordeling van toepassing is. Medium/Heavy: 6 wkn na ontvangst ontwerp versie 0.n; in principe max 6 weken, maar voor zeer complexe wijzigingen kan het langer zijn (in overleg).
	Beoordeling ILT/NSA (indien nodig)	email met resultaat beoordeling	ILT/NSA	6	6	6	6	acceptatie ja/nee	6 wkn: na melding bij ILT met ontwerp versie 0.n (30 werkdagen conform verordening (EU)2017/373); ILT/NSA beoordeling alleen indien nodig! In principe max 6 weken, maar voor zeer complexe wijzigingen kan het langer zijn (in overleg). Beoordeling door NSA kan (grotendeels) overlappen met beoordeling VLA/MLA.

Stap	Deelproces	Product	Wie	Weken				Besluit	Opmerking
				AIP only	Light	Medium	Heavy		
	Beoordelen ontwerpdocument 1.0	Email met resultaat beoordeling	Medium: ATMB Heavy: LVC	1	1	3	12	acceptatie ja/nee	Betreft maximale doorlooptijden (ná ontvangst ontwerpdocument 1.0). Heavy: beoordeling loopt via LVC(-staf). LVC komt 4x p/j bij elkaar. Zo mogelijk vindt toetsing schriftelijk plaats en kan 'go/no go' besluit eerder worden afgegeven
	Opstellen aanbiedingsnota t.b.v. M	Nota M	ATMB (met medeparaaf HBJZ)	nvt	2	3	4		Geen wetswijziging benodigd; wel AIP publicatie en Staatscourant
	Vaststellen wijziging	Akkoord op nota	M	nvt	2	2	2	Vaststelling wijziging	Geen wetswijziging benodigd; wel AIP publicatie en melding Staatscourant. Doorlooptijd is afhankelijk of Ministerie IenW en Defensie beiden moeten ondertekenen
	Gereedmaken melding Staatscourant	Tekst aanbidding	IenW/Def.	nvt	X	X	X	Publicatie Staatscourant	X: melding wordt meegenomen met verzamelregeling in Staatscourant (2 á 3 keer p/j)
4. Juridisch proces	Wijziging regeling(en), toetsing, opstellen melding Staatscourant en nota t.b.v. M	Akkoord wijziging regeling(en) Publicatie Staatscourant	HBJZ/DJZ	nvt	nvt	14-16	14-16	Vaststelling regeling door Minister	14-16 wkn: na ontvangst ontwerpdocument 1.0 Doorlooptijd is mede afhankelijk van noodzaak of internetconsultatie moet plaatsvinden. Zonder internetconsultatie kan de wetswijziging mogelijk sneller worden doorgevoerd, e.e.a. afhankelijk van de (juridische) complexiteit van de wijziging. Doorlooptijd is mede afhankelijk of Ministerie IenW en Defensie beiden moeten ondertekenen
5. AIP publicatieproces	Gereedmaken publicatie	AIP publicatie	LVNL/AIS	13	13	13	13	AIP publicatie	13 wkn: betreft maximale doorlooptijd. Kleinere wijzigingen moeten 28 dagen van tevoren worden gepubliceerd grote wijzigingen 56 dagen. Bij spoed kan in sommige gevallen eerst NOTAM worden uitgegeven alvorens AIP publicatie van kracht is. 6 weken na publicatiedatum van de AIP wijziging is deze op de vastgestelde AIRAC datum van kracht



Bijlage 6:

Aanlevering en publicatie aeronautische data en -informatie AIM

Voor **grote AIP-wijzigingen en cartografisch werk** is het nodig ruim van tevoren met AIM afspraken te maken over aanleverdatum en hoeveelheid werk. Daarnaast geldt voor veel AIP-pagina's, ongeacht de hoeveelheid wijzigingen, dat moet worden voldaan aan de "Procedure voor wijzigen AIP en regeling luchtverkeersdienstverlening" op basis van Wet luchtvaart art. 5.11.

Kleine AIP-wijzigingen, Sup's en AIC's kunnen onaangekondigd worden ingeleverd. Om zeker te zijn van tijdige publicatie wordt aangeraden niet tot het laatste moment te wachten. Neem bij twijfel over de hoeveelheid werk eerst contact op met AIM.

AIP

AIM publiceert voor de AIP alleen AIRAC-*amendments*. Alle wijzigingen zullen meegaan in AIRAC-*amendments*, ongeacht grootte.

Op de publicatiedatum wordt de website (<https://www.lvn.nl/informatie-voor-luchtvaardenden/publicaties-voor-luchtvaardenden>) voorzien van de eAIP-versie voor de bijbehorende AIRAC 'effective date'. Tevens wordt een downloadfile geplaatst met een Pdf versie. De eAIP en download zijn pas op de AIRAC 'effective date' geldig.

Een overzicht van AIRAC 'publication- en effective dates' is opgenomen in AIP Netherlands, GEN 3.1.4.

AIC (-A en -B)

Op de publicatiedatum wordt de website inclusief AIC's bijgewerkt. De AIC's kunnen direct worden geraadpleegd aangezien ze geen directe operationele informatie bevatten.

Digitale datasets

Wanneer beschikbaar zullen digitale datasets worden gepubliceerd op de eerder genoemde LVNL website.

Bijlage 7: Lijst met contactgegevens

Organisatie	E-mail	Adres
IenW/Directie Luchtvaart	ATMbeleidseenheid@minienw.nl	Postbus 2090, 2500 EX Den Haag
ILT	ILTDocumentManagement@ilent.nl	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
NSA	Nsa.fabec@ILenT.nl	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
IenW/HBJZ		Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
ILT/Luchtvaart Vakgroep-VLA	Vakgroep-VLA@ILenT.nl	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
MinDef/MLA	MLA@mindef.nl	Postbus 20701, 2500 ES Den Haag
MinDef/MLA/DJZ	MLA@mindef.nl	Postbus 20701, 2500 ES Den Haag
MinDef/MIL-AIS	AIS@mindef.nl	MilAIS Schiphol Oost, Postbus 8762, 4820 BB Breda
LVNL/P&D/ADIS/AIS	ais_redactie@lvnl.nl	Postbus 75200 1117 ZT Luchthaven Schiphol
LVNL/P&D/PRO		Postbus 75200 1117 ZT Luchthaven Schiphol
LVNL/RU/ATMD	ruatmdbrievenbus@lvnl.nl	Postbus 75200 1117 ZT Luchthaven Schiphol
MUAC		Horsterweg 11, 6199 AC Maastricht Airport
Luchthavens		Zie hiervoor AIP sectie AD

Bijlage 8: Handreiking participatie

Separaat document

Bijlage 9: Criteria Catalogus Luchtruim

Separaat document

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

en van het

Ministerie van Defensie

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

www.rijksoverheid.nl/defensie

November 2025



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie

